

**RUIMTELIJK ONDERZOEK SPORTPARK
MOLENZICHT**

CKC KINDERDIJK EN KDO

14 september 2012
076619291:A.1 - Definitief
B01044.000105.0100



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	De varianten	4
1.3	Aanpak en leeswijzer	5
2	Uitgangspunten en randvoorwaarden	6
3	Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing	8
3.1	Stedenbouwkundige en landschappelijke kenmerken locatie	8
3.1.1	Huidige betekenis	8
3.1.2	Toekomstige betekenis	10
3.2	Stedenbouwkundige en landschappelijke beoordeling	10
3.3	Variant A: Zuid (van Hogendorpweg)	11
3.4	variant B: Centraal (de kreken)	13
3.5	Variant C: Noord (Boerenpad)	14
3.6	Voorlopige conclusie	15
4	Verkeer en parkeren	16
4.1	Huidige ontsluitingsstructuur en programma	16
4.2	parkeerbehoefte(balans)	18
4.2.1	parkeerbehoefte plangebied	18
4.2.2	Verkeersgeneratie	19
	sporthal en sportvelden	19
	(zorg)woningen	19
4.2.3	Verkeerskundige aandachtspunten	20
4.3	voorlopige Conclusie	20
5	Milieuzonering	21
5.1	Algemeen	21
5.2	Typering	21
5.3	Variant A	22
5.4	Variant B	22
5.5	Variant C	23
5.6	voorlopige Conclusie	23
6	Planschaderisico	24
7	Voorlopige conclusies en aanbevelingen	25
7.1	Beoordelingsmatrix	25
7.2	Aanbevelingen	26

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

Korfbalvereniging CKC Kinderdijk wil samen met gymnastiekvereniging KDO een nieuwe sporthal bouwen op het bestaande sportpark Molenzicht in Alblasserdam. Behalve door de twee verenigingen zal de nieuwe sporthal ook worden gebruikt voor bewegingsonderwijs door scholen in Alblasserdam. In de nieuwe sporthal worden was- en kleedruimtes, kantine en verenigingsruimtes geïntegreerd. Naast een sporthal met bijbehorende sportvelden zal op de locatie plaats gemaakt worden voor een aantal (zorg)woningen. De corporatie (Woonkracht10) gaat uit van een programma van circa 15 (zorg)woningen.

De verenigingen hebben in maart 2012 gezamenlijk een principeverzoek om medewerking aan het bouwplan ingediend bij de gemeente Alblasserdam. In een voorlopige reactie (brief 8 juni 2012) vraagt de gemeente om aanvullende informatie, namelijk een totaalbeeld van de geplande terreininrichting en een nadere stedenbouwkundige onderbouwing van de gewenste situering van de sporthal op het sportpark.

Naar aanleiding van het voorgaande heeft ARCADIS opdracht gekregen voor het uitvoeren van een onderzoek, waarin drie varianten worden getoetst op mogelijkheden voor stedenbouwkundige inpassing, verkeer en parkeren, milieuhinder en planschade.

1.2 DE VARIANTEN

Het onderzoek zal zich richten op onderbouwing van de haalbaarheid van drie varianten, te weten:

Variant A (Zuid): situering van de sporthal aan de Van Hogendorpweg;

Variant B (Centraal): situering in het midden van het sportpark, gebruikmakend van de locatie van de huidige kantine;

Variant C (Noord): situering van de sporthal aan het Boerenpad.



Figuur 1: de drie varianten A, B en C.

1.3 AANPAK EN LEESWIJZER

Er hebben diverse besprekingen plaatsgevonden met de beide sportverenigingen, Woonkracht10, de gemeente over de uitgangspunten en randvoorwaarden.

De uitgangspunten en randvoorwaarden welke uit de gesprekken naar voren zijn gebracht, zijn in hoofdstuk 2 aangegeven. In hoofdstuk 3 is het resultaat te vinden van de stedenbouwkundige inpassing van de drie varianten, evenals van de (zorg)woningen.

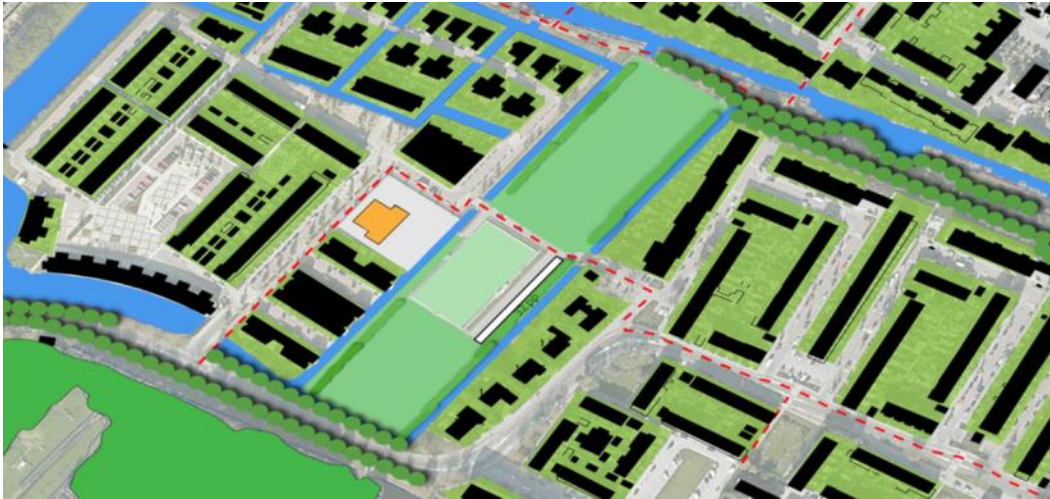
In hoofdstuk 4 worden de verkeerskundige aspecten beschreven, in hoofdstuk 5 de aspecten rondom de Milieuzonering, in hoofdstuk 6 is een globaal planschaderisico opgesteld. Uiteindelijk heeft de beoordeling op voornoemde aspecten geleid tot de opstelling van een beoordelingsmatrix van de drie varianten.

2

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor de studie hebben is een aantal uitgangspunten gehanteerd. Hieronder worden de belangrijkste uitgangspunten genoemd.

- De sporthal moet stedenbouwkundig en landschappelijk zo goed mogelijk worden ingepast. De ruimte tussen de sporthal en de aangrenzende woningen dient zo groot mogelijk te zijn. Het gebouwd programma dient dan ook op gepaste afstand van de perceelgrenzen blijven.
- Het Voorlopig Ontwerp van de sporthal van 7 mei 2012 vormt de basis voor dit onderzoek. Het ontwerp zelf is dan ook in de drie varianten geprojecteerd.
- Er moet een directe koppeling zijn tussen het hoofdveld en de sporthal, specifiek het terras voor de toeschouwers.
- In het plangebied wordt ook gezocht naar de meeste geschikte woningbouwlocatie voor (zorg)woningen.
- Er zijn drie alternatieve locaties voor de sporthal:
 - A: de Zuidelijke variant (nabij de Van Hogendorpweg)
 - B: ligging Centraal (nabij De Kreken)
 - C: de Noordelijke variant (nabij het Boerenpad).
- Het parkeren dient opgelost te worden op eigen erf, waarbij gebruik wordt gemaakt van de CROW-publicatie 182 voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Voor de bepaling van het minimale aantal parkeerplaatsen, wordt de maximale parkeerbehoefte als uitgangspunt gehanteerd.
- De ontwikkeling mag niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de omliggende straten.
- De aanleg van een langzaamverkeersverbinding tussen de Van Hogendorpweg en het sportveld vormt een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking. Dit in verband met de toegankelijkheid van het sportcomplex voor leerlingen van het basisonderwijs (vanaf het Boerenpad, de Maasstraat en het Scheepsbouwplein).
- Er dient een calamiteitenroute over het sportterrein te blijven bestaan.



Figuur 2: Bestaande situatie

3

Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

3.1 STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE KENMERKEN LOCATIE

3.1.1 HUIDIGE BETEKENIS

Het huidige sportcomplex Molenzicht is onderdeel van het historische slagenlandschap dat Alblasserdam kenmerkt. Daarnaast vormt het een schakel in de groene long van Alblasserdam. In de huidige situatie is het langgerekte sportcomplex te ervaren als een groene besloten kamer omgeven door water en door groensingels van wisselende opbouw en kwaliteit. Het gebied is nu niet openbaar toegankelijk. De ‘groene besloten kamer’ wordt (volledig) beheerd door CKC Kinderdijk.



Figuur 3: Locatie in zijn context



Figuur 4: Locatie in het slagenlandschap en als onderdeel van de groene long



Figuur 5: Locatie als groene kamer

3.1.2 TOEKOMSTIGE BETEKENIS

In de toekomst krijgt de locatie nog meer betekenis voor de samenleving van Alblasterdam. Met de komst van een sporthal worden niet alleen twee sportclubs op dit terrein gevestigd maar zullen ook de kinderen van diverse basisscholen hier hun bewegingsonderwijs krijgen. Afhankelijk van de definitieve locatie keuze van de sporthal kunnen er door Woonkracht10 (zorg)woningen in het plangebied worden gerealiseerd. Woonkracht10 wil (zorg)woningen realiseren waarbij de bewoners gebruik kunnen gaan maken van de sporthal en mogelijk werkzaam zijn in de sporthal. Daarbij kan gedacht worden aan schoonmaken, bardiensten draaien en dergelijke. De sporthal en de sportvelden vormen een belangrijk onderdeel van de wijk, als het gaat om een optimaal voorzieningenniveau.



Figuur 6: Locatie als beheerder

3.2 STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE BEOORDELING

Bij de beoordeling van de stedenbouwkundige inpassing van de sporthal is bij de drie varianten gekeken naar vooral de volgende aspecten:

- de uitstraling van het gehele sportpark;
- de mogelijkheden voor een optimale landschappelijke inpassing;
- de relatie met de omliggende woningen;
- de relatie met de huidige structuur van de wijk;
- mogelijkheid tot realisatie van (zorg)woningen .

Verdere detailsaspecten, zoals de verlichting van het terrein of de inrichting van de parkeerplaats, zijn niet meegenomen, gelet op de huidige ontwikkelingsfase. Zo is het uiteraard nog niet duidelijk wat de wensen en uitgangspunten zijn voor de verdere uitwerking. Zo kan het zijn dat bijvoorbeeld de sporthal rondom wordt verlicht, bijvoorbeeld uit het oogpunt van veiligheid, wat zijn invloed heeft op de omgeving. De wijze van verlichting is dan ook een aspect dat in de verdere uitwerking moet worden meegenomen.

3.3 VARIANT A: ZUID (VAN HOGENDORPWEG).

Figuur 7: variant A



Door de zuidelijke situering aan de van Hogendorpweg krijgt het complex een ruimtelijke betekenis voor Alblasterdam en in het bijzonder door de duidelijke aansluiting bij de wijk. Dit doordat de sporthal gelegen is aan de Hogendorpweg en daarmee onderdeel vormt van het bebouwingslint langs deze weg. Er is een directe koppeling met de bushalte, uitgaande van de realisatie van een langzaamverkeersverbinding. Entrees, toegangen en routes zijn verder helder in deze variant. In de huidige situatie is, behalve een groene rand, de ruimte niet ervaarbaar. Door middel van enkele doorzichten is daar mogelijk straks meer van te zien. De groene kamer wordt aan de zijde van de van Hogendorpweg open gemaakt zodat de sporthal duidelijk zichtbaar wordt. Dit kan worden versterkt als er ook aan deze zijde een duidelijke voorgevel wordt ontworpen die een toegevoegde waarde vormt voor het bebouwingslint langs de van Hogendorpweg.

De sporthal dient bij deze variant in het midden van de kavel gepositioneerd te worden, zodat er een maximale afstand tot de aangrenzende percelen ontstaat. Vooral de zijgevels en de hoogte van de sporthal bepalen het beeld voor de omliggende woningen. De woningen aan De Boezem steken deels over de watergang en hebben daardoor een relatie met het groengebied. De woningen aan de van Hogendorpweg grenzen met een brede achtertuin aan het groengebied. Hierdoor is sprake van enige afstand tot de hal. Landschappelijke groensingels, natuurvriendelijke oevers en groene gevels kunnen het zicht op de hal (deels) verzachten. Er dient daarbij wel rekening gehouden te worden met de toegangen van bergingen en nooduitgangen van de sporthal. Deze zijn alle in principe goed bereikbaar. Door deze toegangen kan de hal echter niet helemaal in het groen ingepakt worden.

Met deze variant is er sprake van een oriëntatie op de sportparkzijde en een oriëntatie op de wegzijde, mits hier dus een volwaardige aansluiting komt voor langzaam verkeer. Door de dubbele oriëntatie van de sporthal dienen er minimaal twee voorgevels ontworpen te worden.

Het parkeren kan in deze variant op de kavel worden opgelost. Op de locatie van het huidige clubhuis kunnen (zorg)woningen worden gerealiseerd. De calamiteiten route dient te worden omgelegd. Er dient overwogen te worden of er niet een extra aansluiting kan worden gemaakt die het sportcomplex ontsluit.

Op de huidige kavel, waar nu het CKC Kinderdijk clubhuis is gevestigd, kunnen maximaal 14 (zorg)woningen en 3 appartementen worden gerealiseerd, uitgaande van een reguliere verkavelingsstructuur. Met deze opzet kan een woonfunctie worden gerealiseerd, welke past binnen de huidige opzet. De kavel kent in dat geval twee hoofdrichtingen: De Kreken en de boezem. In het voorstel is bewust de Kerken als koppeling gebruikt tussen sportcomplex en de rest van de wijk. Deze woningen dien qua architectuur en uitstraling aan te sluiten bij de directe omgeving. In de wijk heeft woonkracht reeds (zorg)woningen gerealiseerd en vormen een goed voorbeeld wat qua uitstraling en hoogte mogelijk is op de kavel.



Figuur 8: huidige architectuur.

3.4 VARIANT B: CENTRAAL (DE KREKEN)

Figuur 9: variant B



De sporthal ligt aan de groenzone. Het slagen landschap wordt op deze wijze geknipt doordat de sporthal in de kamer steekt. Wel blijft de lengte van de ruimte maximaal in tact en is er maximaal een verbinding tussen de omliggende groenzones. Indien deze aan beide zijden ruimtelijk meer wordt geopend kan deze daarvoor ook meer betekenis krijgen. Voordeel is ook dat de hal inclusief de horeca met terras centraler tussen de velden ligt en daadwerkelijk het centrum van de sportverenigingen vormt.

Nadeel is dat de sporthal qua massa niet aansluit bij de directe woonomgeving. Daarnaast dient in deze variant nog meer aandacht besteed te worden aan de uitstraling en verschijningsvorm van de sporthal. De sporthal kent namelijk een driezijdige oriëntatie. De sporthal moet qua architectuur sterker aansluiten bij de woonomgeving omdat het daar daadwerkelijk onderdeel vanuit maakt.

De directe woonomgeving wordt door de ligging aangetast. Ook het uitzicht van de omliggende woningen wordt aanzienlijk beperkt. Er is weinig ruimte om de wanden van de sporthal goed af te schermen door middel van groen, mede omdat er ook voldoende ruimte voor nooduitgangen etc. nodig is. Het parkeren kan op de kavel opgelost te worden, maar is niet logisch gekoppeld aan de sporthal. Ook is er een minder goede aansluiting op de bushalte. De sporthal is niet direct logisch zichtbaar vanaf de van Hogendorpweg.

In deze variant is er geen ruimte voor (zorg)woningen in een samenhangende structuur. Dit omdat op de huidige clubhuiskavel nu de sporthal is geprojecteerd. In het overige deel van het sportcomplex is geen woningbouw gewenst omdat daarmee de zuiverheid van een sportzone te niet wordt gedaan. De sportzone vormt namelijk, zoals ook is aangegeven in paragraaf 3.1, de schakel tussen de twee woonwijken.

De calamiteitenroute kan ook in deze variant gehandhaafd blijven.

3.5 VARIANT C: NOORD (BOERENPAD)

Figuur 10: variant C



Het sportpark ligt bij deze variant voor de hal, waarbij de hal een markant object kan worden in het landschap en waarbij de kamer aan de zijde van de van Hogendorpweg open gemaakt kan en zou moeten worden. Het slagen landschap blijft zoveel mogelijk gehandhaafd, maar de hal vormt wel een zeer zwaar element in de kwetsbare structuur van het Boerenpad. Ook is het complex niet heel duidelijk aanwezig in de hoofdstructuur van Alblasterdam, omdat deze vanaf de van Hogendorpweg in het voorbij gaan toch lastig zichtbaar blijft. Ook zal het niet meteen duidelijk zijn hoe de hal dan bereikt kan worden. De architectuur dient sober en doelmatig te zijn maar wel kwaliteit uit te stralen. Less is more. Bij een matige uitwerking is de impact echter minder heftig dan wanneer de hal zoals in variant A pal aan de van Hogendorpweg zichtbaar is.

De sporthal dient, net als bij variant A, in het midden van de kavel gepositioneerd te worden zodat er voldoende afstand tot de aangrenzende percelen ontstaat. Toch zullen de zijgevels dominant zijn voor de omliggende woningen. De woningen aan de Kregen grenzen met een zijgevel aan het groengebied. De impact van de hal zal daardoor relatief beperkt zijn. Voor de woningen aan de Groen van Prinsterenstraat is de impact groter. Zeker richting het Boerenpad staan de woningen dicht op de hal. Door de langgerekte tuinen wordt het zich ook nog eens versterkt geleid richting de hal. Landschappelijke groensingels, natuurvriendelijke oevers en groene gevels kunnen dit (deels) verzachten. Er dient daarbij wel rekening gehouden te worden met de toegangen van bergingen en nooduitgangen van de sporthal. De toegangen richting Boerenpad kunnen lastiger toegankelijk zijn. Door de verschillende toegangen kan de hal niet helemaal in het groen ingepakt worden. Het parkeren kan op de kavel worden opgelost. De fietser en voetganger kunnen kruising loos bij het complex komen. Wel is er een zeer grote afstand tot de bushaltes. Op de kavel, nu het CKC Kinderdijk clubhuis, kunnen, net als variant A, (zorg)woningen gerealiseerd worden. De kavel kent ook hier twee hoofdrichtingen: De Kregen en de boezem. In het voorstel is bewust de Kregen als koppeling gebruikt tussen sportcomplex en de rest van de wijk. Deze woningen dienen qua architectuur en uitstraling aan te sluiten bij de directe omgeving. In de wijk heeft woonkracht reeds

(zorg)woningen gerealiseerd en vormen een goed voorbeeld wat qua uitstraling en hoogte mogelijk is op de kavel.



Figuur 11: huidige architectuur.

3.6 VOORLOPIGE CONCLUSIE

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is variant A de meest aantrekkelijke inpassing voor de sporthal. Vooral de impact van de sporthal op de omliggende woningbouw is bij deze variant het minst aanwezig, mits er sprake is van een sterke landschappelijke inpassing. Bij variant B is de impact, door de massa, op de structuur van de wijk zodanig groot, dat deze variant het minst aantrekkelijk is en daarnaast niet past in de structuur van het slagenlandschap en het principe dat de sportzone de schakel is tussen twee wijken. Variant C kent eenzelfde inpassingsstructuur als A, maar heeft een minder aantrekkelijke aansluiting op de wijk, gezien de inbreuk op de structuur van het Boerenpad en het ontbreken van een logische inpassing in de hoofdstructuur van Alblasterdam. Bij zowel A als C is de sportbeleving vrijwel gelijk, bij beide varianten is er sprake van een eendimensionale structuur. Bij B is de sportbeleving wat sterker door de tweedimensionale structuur en krijgt het sportpark een bredere uitstraling doordat er een grotere open ruimte ontstaat.

4

Verkeer en parkeren

4.1 Huidige ontsluitingsstructuur en programma

Het sportpark Molenzicht wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten vanaf de Van Hogendorpweg. De huidige parkeervoorzieningen zijn met de auto te bereiken via de Groen van Prinstererstraat (oostzijde) en via de route De Boezem – De Kreken (westzijde). In oostelijke richting geeft de Van Hogendorpweg een ontsluiting richting het centrum van Alblasserdam en verder richting de A15.

De Van Hogendorpweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De Groen van Prinstererstaat, De Boezem en De Kreken zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Alle wegen zijn binnen de bebouwde kom gelegen. De Van Hogendorpweg is aan beide zijden voorzien van een aanliggend in één richting bereden fietspad. De overige wegen betreffen erftoegangswegen waar het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld wordt conform de inrichting van Duurzaam Veilig.

Er is aan de Van Hogendorpweg ten zuiden van het plangebied een bushalte gelegen op circa 200 meter (loop)afstand. Deze bushalte wordt bediend door de lijnen 16, 89, 90, 116 en 190.

Lijn 16 rijdt van station Dordrecht naar het busstation Alblasserdam.

Lijn 89 rijdt van de Rijnstraat in Alblasserdam via Ridderkerk naar de Kralingse Zoom in Rotterdam. Lijn 90 rijdt vanaf de Jaarbeurszijde Utrecht via Vianen, Lexmond, Ameide via Alblasserdam naar het Zuidplein in Rotterdam.

Lijn 116 is de sneldienstvariant van lijn 16 en rijdt van station Dordrecht via Papendrecht naar Alblasserdam. In de ochtendspits wordt richting Dordrecht gereden, in de avondspits richting Alblasserdam.

Lijn 190 rijdt van de halte Dorp Zuid in Streefkerk via Nieuw-Lekkerland en Kinderdijk naar Alblasserdam en vervolgens rechtstreeks naar het Zuidplein in Rotterdam.

Programma nieuwe ontwikkeling

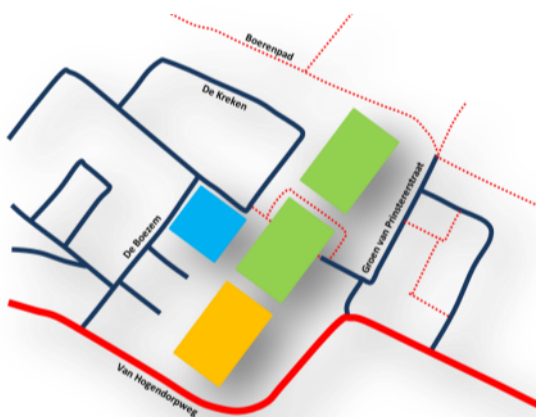
Het programma van het nieuw te ontwikkelen terrein bestaat uit:

- Sporthal = 2.950 m2 bvo
- Sportvelden = 3.600 m2 netto oppervlak (twee korfbalvelden van elk 1.800 m2)
- Woningen = circa 17 (zorg)woningen \ appartementen

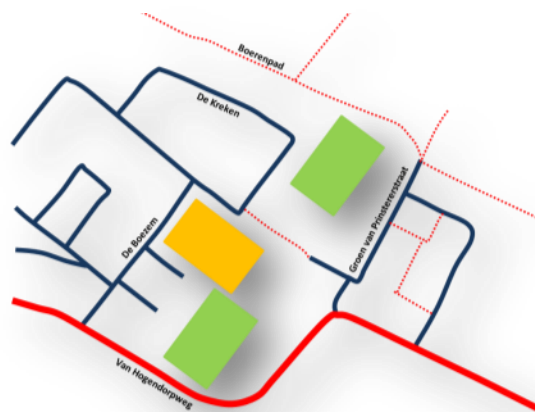
- Het parkeren dient opgelost te worden op eigen erf.
- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 182.
- 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'.
- Het plan moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen, zodat eventuele parkeer- en verkeersoverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen.
- De ontwikkeling mag niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de wijk.

Onderstaand is de hoofdontsluitingsstructuur schetsmatig aangegeven.

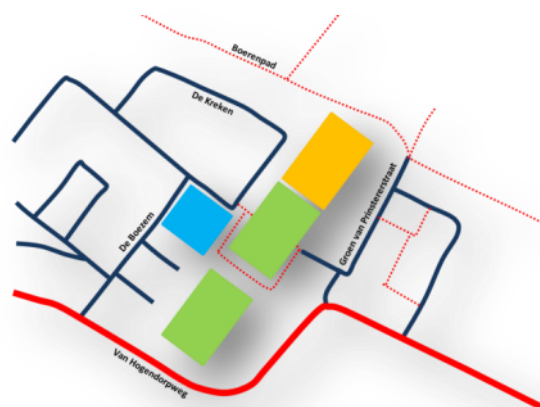
Variant A



Variant B



Variant C



4.2 PARKEERBEHOEFTE(BALANS)

4.2.1 PARKEERBEHOEFTE PLANGEBIED

In publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering (CROW, 2008) wordt voor diverse voorzieningen de parkeerbehoefte aangegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de mate van verstedelijking en de locatie ten opzichte van het centrum. Als uitgangspunt wordt genomen dat Alblasserdam in de categorie ‘matig stedelijk’ valt en dat de locatie Molenzicht in de zone ‘rest bebouwde kom’ ligt. In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte berekend.

Functie	Kencijfer	Min.	Max.	Per	Aantal	Behoeft	
						Min.	Max.
Sporthal	Sporthal	2,5	3,0	100 m ² bvo	29,5 m ²	74	89
Sportvelden (2x)	Sportveld	13,0	27,0	1 ha netto terrein	0,36 ha	5	10
Totaal sportcomplex							99
(Zorg)Woningen	Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	Woning	9	3	6
	Sociale huurwoning	1,2	2,0	Woning	5	6	10
Zorgappartementen	Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	Woning	3	1	2
Totaal (zorg)woningen							18

Tabel 1: Parkeerbehoefte op basis van landelijke parkeerkencijfers

De parkeerbehoefte voor het sportpark en de (zorg)woningen bedraagt op basis van de kentallen van het CROW maximaal 99 parkeerplaatsen voor de sporthal en sportvelden en maximaal 18 parkeerplaatsen voor de (zorg)woningen.

SPORTHAL EN SPORTVELDEN

Binnen het plangebied worden 110 parkeerplaatsen ten behoeve van het sportpark mogelijk gemaakt. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling is daarmee toereikend om te voorzien in de parkeervraag van de sporthal en de sportvelden. Aangezien het programma voor de sporthal en de sportvelden voor de drie varianten gelijk is, geldt deze conclusie voor alle varianten.

Ten aanzien van de variant B moet opgemerkt worden dat de meer westelijke ligging van de sporthal ertoe leidt dat een deel van de bezoekers bij voorkeur ten westen van het sportpark parkeert. Immers, dan is de loopafstand van de parkeerplaats naar de sporthal kleiner. In de huidige situatie 19 langspaarkeerplaatsen ten westen van het sportpark beschikbaar. Bij de variant B is het aannemelijk dat deze parkeerplaatsen gebruikt zullen worden door bezoekers van de sporthal. Maar er is ook kans dat, als deze langspaarkeerplaatsen vol zijn, bezoekers in de wijk gaan parkeren. Om dit te voorkomen kan gebruik worden gemaakt van bijvoorbeeld duidelijke wegbewijzing.

(ZORG)WONINGEN

Bij de varianten A en C worden naast de sportfaciliteiten ook 14 (zorg)woningen en 3 zorgappartementen gerealiseerd met een parkeerbehoefte van (minimaal) 10 tot (maximaal) 18 parkeerplaatsen (zie parkeerbehoefte tabel 1). In de huidige situatie zijn er in De Kreken, direct naast de geplande woningen, 19 langspaarkeerplaatsen aanwezig. Dit betreft het huidige parkeeraanbod (dus geen onderdeel van de 110 geplande parkeerplaatsen). Deze 19 parkeerplaatsen worden nu gebruikt door bezoekers van Molenzicht, maar komen beschikbaar zodra er aan de oostzijde van sportpark Molenzicht 110 nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd (voorziet in complete parkeerbehoefte van het sportpark). De huidige 19

parkeerplaatsen kunnen mogelijk voorzien in de parkeervraag van de nieuwe (zorg)woningen en zorgappartementen. Voorwaarde hiervoor is telling die aantoont dat er meer parkeerplaatsen in de wijk zijn dan volgens de normen nodig is

4.2.2 VERKEERSGENERATIE

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van publicatie 272, Verkeersgeneratie voorzieningen (CROW, 2008). Naast de bouw van de sporthal wordt er een tweede kunstgrasveld aangelegd en worden er 14 (zorg)woningen en 3 zorgappartementen gerealiseerd.

Voor de berekening van het extra verkeer ten gevolge van de nieuwe sporthal, het tweede kunstgrasveld en de (zorg)woningen/appartementen is, net als bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen, uitgegaan van een ligging in de zone 'rest bebouwde kom'.

SPORTHAL EN SPORTVELDEN

De extra verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuwe sporthal bedraagt circa 289 motorvoertuigen/etmaal. Hierbij is uitgegaan van 9,8 motorvoertuigen/etmaal per 100 m² bvo. In CROW-publicatie 272 is geen kental opgenomen voor sportvelden. Er is daarom op basis van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verblijfsduur op de locatie een reële inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie. In dit geval is uitgegaan van een korte parkeerduur (< 3 uur). Bij de berekening van de verkeersgeneratie is dan ook een turnover van 3,0 aangehouden. De turnover is het aantal maal dat een parkeerplaats per etmaal wordt benut. Voor de twee sportvelden zijn maximaal 50 parkeerplaatsen voorzien. Dit resulteert in circa 300 motorvoertuigen/etmaal (50 x 3 x 2), rekening houdend met een turnover van 3,0 en zowel de in- als uitgaande bewegingen van het bestemmingsverkeer.

(ZORG)WONINGEN

Ook voor (zorg)woningen is geen verkeersgeneratie bekend. Voor een normale woning wordt in het algemeen uitgegaan van 5 tot 6 verkeersbewegingen per etmaal. Bij een zorgwoning zal dit aantal lager liggen. Enerzijds omdat minder bewoners over een auto beschikken en anderzijds omdat het autogebruik van zorgbehoevenden lager ligt. Om deze redenen is aangenomen dat een zorgwoning ongeveer 3 verkeersbewegingen per etmaal genereert. De bewoners van de (zorg)woningen zullen zelf de auto erg weinig gebruiken, deze verkeersgeneratie wordt vooral gemaakt door bezoekers en zorgbegeleiders van de bewoners. Dit betekent, uitgaande van tabel 1 op pagina 17, dat er sprake is van 9 zorgwoningen en 3 zorgappartementen, waarvoor met 3 verkeersbewegingen wordt gerekend en voor de 5 sociale huurwoningen worden 5 verkeersbewegingen gerekend. In totaal dus 61 motorvoertuigen per etmaal.

Per saldo bedraagt de totale verkeersgeneratie ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen circa 650 motorvoertuigen/etmaal (289 motorvoertuigen/etmaal voor de sporthal en 300 motorvoertuigen/etmaal voor de sportvelden en 61 motorvoertuigen/etmaal voor de (zorg)woningen). Een deel hiervan is verkeer dat in de huidige situatie al van en naar het sportpark rijdt. Het is echter niet exact bekend hoeveel verkeer dit betreft.

De totale extra verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe ontwikkeling bedraagt daarmee op het piekmoment (zaterdag) circa 400 motorvoertuigen/etmaal. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat deze intensiteiten dus alleen tijdens de piekdagen optreden (zaterdag). Op een door de weekse dag zullen deze aantallen aanzienlijk lager liggen (circa 100 motorvoertuigen/etmaal). Uiteraard geldt hierbij dat deze extra voertuigbewegingen verspreid over de dag plaats vinden.

4.2.3 VERKEERSKUNDIGE AANDACHTSPUNTEN

Het extra verkeer zal worden afgewikkeld via de Van Hogendorpweg en de Groen van Prinstererstraat. Voor de Van Hogendorpweg geldt dat deze weg, gezien de inrichting en functie, de extra verkeersstroom zonder problemen kan verwerken. Voor de Groen van Prinstererstraat geldt dat het gedeelte tussen de Van Hogendorpweg en het sportpark enkele bochten kent en de rijloper hier relatief smal is. De breedte van de verharding past goed bij het wegtype (erftoegangsweg) maar kan problemen opleveren als gelijktijdig meerdere voertuigen van en naar het sportpark rijden.

Het verkeer van en naar de (zorg)woningen en zorgappartementen, circa 61 motorvoertuigen/etmaal, zal afgewikkeld worden via de Van Hogendorpweg, De Boezem en De Kreken. Aangezien dit een dusdanig klein aantal extra verkeersbewegingen betreft, zijn er geen aanpassingen nodig aan de genoemde wegen. Hierbij wordt opgemerkt dat er bij de variant B weliswaar geen woningen worden gerealiseerd, maar dat er wel behoefte zal bestaan om ten westen van het sportpark te parkeren. Dit vanwege de meer westelijke ligging van de sporthal. Dit zal waarschijnlijk leiden tot een beperkte toename van verkeersbewegingen via De Boezem en De Kreken. Deze toename is naar verwachting groter dan de 36 motorvoertuigen/etmaal van de (zorg)woningen, maar zal niet dusdanig groot zijn dat dit met de huidige infrastructuur problemen zal opleveren.

4.3 VOORLOPIGE CONCLUSIE

De ontsluiting van sportpark Molenzicht voor het gemotoriseerd verkeer, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer is goed. Voor het sportpark zijn bij alle varianten voldoende parkeerplaatsen gepland om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Voor de te realiseren (zorg)woningen en zorgappartementen zijn reeds voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Naast de parkeercapaciteit om de piekmomenten op te vangen (zaterdagen), kan het ook voorkomen dat bijvoorbeeld evenementen of sportdagen veel meer bezoekers trekken dan 'reguliere' piekdagen. Dit zal in de praktijk echter minder frequent voorkomen. Om deze reden wordt niet voorgesteld om ook in deze situatie te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het sportpark. Op deze dagen dient gezocht te worden naar extra parkeermogelijkheden in de directe nabijheid van het sportpark. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het parkeerterrein 'Lammetjeswiel' (op circa 600 meter van het sportpark gelegen). Door de inzet van goede communicatie kan hier invulling aan worden gegeven. Uiteraard dient dit eerst afgestemd te worden met de gemeente en de betreffende partijen.

Het extra verkeer dat op piekmomenten (zaterdag) gegenereerd wordt als gevolg van de nieuwe sportvoorzieningen en de woningen bedraagt circa 400 motorvoertuigen/etmaal (zie paragraaf 4.2.2). Tijdens deze piekmomenten (zaterdag) is er vraag naar maximaal 100 voor het sportpark en het plan voorziet in 110 parkeerplaatsen, waarmee voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de vraag te kunnen opvangen. Voor de (zorg)woningen zijn maximaal 18 parkeerplaatsen nodig, in de huidige situatie liggen er nu 19, waarvan een deel gebruikt wordt door de bezoekers van het sportpark. Nadat de plannen gerealiseerd zijn, is er voor het sportpark voldoende parkeergelegenheid (110), waardoor deze 19 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de (zorg)woningen en daarmee ook voldoen aan de benodigde behoefte. Op de overige dagen is deze intensiteit lager. Om een vlotte afwikkeling van verkeer van en naar het sportpark mogelijk te maken, is het wenselijk om de Groen van Prinstererstraat tussen het sportpark en de Van Hogendorp wat te verbreden. Deze aanbeveling geldt voor alle drie varianten.

5

Milieuzonering

5.1 ALGEMEEN

Het Nederlandse ruimtelijke orderingsbeleid is erop gericht om gevoelige functies, zoals de woonfunctie, zoveel mogelijk te vrijwaren van (milieu)hinder. Daarbij wordt vaak het principe van milieuzonering toegepast, waarbij een ‘veilige’ afstand wordt aanhouden tussen enerzijds gevoelige functies en anderzijds (potentieel) hinderlijke functies. Het toepassen van milieuzonering is echter niet wettelijk voorgeschreven. Een algemeen toegepaste methode is beschreven in de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (editie 2009). Hierin worden voor allerlei functies en (bedrijfs)activiteiten *generieke* richtafstanden aangegeven tot aan gevoelige bestemmingen, met als doel hinder te voorkomen. Deze generieke richtafstanden gelden voor *nieuwe* situaties en ‘gemiddelde’ functies, met gangbare processen en voorzieningen voor het gedefinieerde type. Gericht onderzoek naar een specifieke functie of situatie kan echter aantonen dat kleinere afstanden kunnen worden aangehouden. Dergelijke specifieke informatie gaat dan altijd vóór een generieke benadering op basis van de richtafstanden uit de VNG-uitgave.

5.2 TYPERING

Volgens de VNG-methode kan de geplande sportaccommodatie worden opgevat als een sporthal en veldsportcomplex met verlichting (SBI 926). In *nieuwe* situaties (en in het algemeen) wordt voor dergelijke voorzieningen een richtafstand aangehouden van 50 meter, uitgaande van ligging in het omgevingstype ‘rustige woonwijk’. Daarbij is ‘geluid’ het maatgevende aspect, uitgaande van continue activiteiten. Ten aanzien van de verkeer aantrekkende werking wordt voor zowel sporthal als veldsportcomplex aangegeven dat er sprake kan zijn van een potentieel aanzienlijke verkeer aantrekkende werking. Ten aanzien van visuele hinder geldt voor een sporthal een lage attentiewaarde en voor een veldsportcomplex een gemiddelde attentiewaarde. Deze attentiewaarde is overigens volgens de VNG-uitgave zelf subjectief en niet eenduidig.

Zoals aangegeven zijn de genoemde richtafstand en indices voor verkeer en visuele hinder gebaseerd op ‘gemiddelde’ activiteiten en toepasbaar op nieuwe situaties. In dit specifieke geval is echter sprake van een deels bestaand veldsportcomplex, waarbij (mogelijk) een nieuwe sporthal wordt gerealiseerd.

Navraag heeft uitgewezen dat er ten aanzien van de bestaande situatie (buitensportvelden, clubgebouw met terras en parkeervoorzieningen) geen sprake is van structurele hindersituaties of klachten. Daarom kan worden geconcludeerd dat de huidige afstand tot aan het veldsportcomplex voldoende is om hinder te voorkomen. De begrenzing van het veldsportcomplex –en daarmee de afstanden tot aan omliggende woningen- verandert niet ten opzichte van de huidige afstanden. Wel is sprake van toevoeging van een nieuwe functie, namelijk een sporthal. Navolgende beoordeling richt zich daarom vooral op deze nieuwe functie.

Uitgangspunt voor het veldsportcomplex en sporthal is dat deze 6 dagen in de week zal worden gebruikt. Op zondag zijn het veldsportcomplex en de sporthal in beginsel gesloten, er kan incidenteel gebruik worden gemaakt van het complex op zondag door KDO. Het complex en de hal kunnen worden gebruikt van maandag tot en met donderdag van 9:00 uur tot 22:15 uur en op vrijdag en zaterdag van 9:00 uur tot 21:00 uur. De sporthal wordt overdag vooral gebruikt door kinderen (scholen) en ouderen en 's avonds door de overige leden van de beide verenigingen. Hoewel dus geen sprake is van een continue functie in de strikte zin des woords, kan worden gesteld dat er sprake is van een regulier gebruik van het sportcomplex en de sporthal.

5.3 VARIANT A

Kenmerken

De begrenzing van het veldsportcomplex verandert niet. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan De Boezem bedraagt circa 15m. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan Van Hogendorpweg bedraagt circa 30m. De toegangen tot de sporthal bevinden zich aan de zuidzijde van de sporthal aan de Van Hogendorpweg (voetgangers, fietsers) en aan de noordzijde op het sportcomplex (autogebruikers).

Het parkeren vindt plaats in het verlengde van de bestaande parkeervoorziening, aan de oostzijde van het sportcomplex, parallel aan de woningen aan de Groen van Prinstererstraat.

Voordelen

De sporthal is georiënteerd in noord-zuidelijke richting. Daarbij zijn de zijden van de sporthal die het dichtst bij omliggende woningen liggen "gesloten" zijden: hier bevinden zich geen toegangen en aan deze buitenzijden vinden geen activiteiten plaats. Dergelijke "gesloten" wanden kunnen relatief eenvoudig worden voorzien van voldoende geluidwering om eventuele geluidhinder voor omliggende woningen te voorkomen. De toegangen tot de sporthal liggen niet tegenover omliggende woningen. Hierdoor blijft mogelijke geluidhinder vanwege arriverende en vertrekkende sporters beperkt.

Nadelen

De kleinste afstand tot aan de vier dichtstbijzijnde woningen aan De Boezem bedraagt circa 15m. Hoewel de sporthal enigszins aan het zicht wordt onttrokken door de reeds aanwezige, te handhaven circa 5m hoge haagbeplanting, veroorzaakt de sporthal door zijn bouwhoogte van 9,5m wel enige mate van visuele hinder. Ook voor de woningen aan de Van Hogendorpweg ontstaat visuele hinder, maar in beperktere mate vanwege de grotere afstand tot aan de sporthal. Ook aan deze zijde wordt de sporthal enigszins aan het oog onttrokken door de aanwezige haagbeplanting, die aan deze zijde iets hoger is (circa 6-7m).

5.4 VARIANT B

Kenmerken

De begrenzing van het veldsportcomplex verandert niet. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan De Boezem bedraagt circa 5m (zuidzijde sporthal) en 22m (westzijde sporthal). De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan De Kreken bedraagt circa 18m. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan Van Hogendorpweg bedraagt circa 50m.

De toegangen tot de sporthal bevinden zich aan de westzijde van de sporthal aan De Boezem (voetgangers, fietsers) en aan de oostzijde op het sportcomplex (autogebruikers).

Het parkeren vindt plaats in het verlengde van de bestaande parkeervoorziening, aan de oostzijde van het sportcomplex, parallel aan de woningen aan de Groen van Prinstererstraat.

Voordelen

Geen.

Nadelen

Afstand van sporthal tot aan de woningen aan De Boezem (zuidzijde sporthal) is erg klein. Door gebrek aan afscherming en beperking uitzicht is visuele hinder in sterke mate aanwezig. Verder is de toegang tot de sporthal gelegen tegenover woningen aan De Boezem (westzijde sporthal). Hierdoor kan geluidhinder optreden vanwege arriverende en vertrekkende sporters.

5.5 VARIANT C

Kenmerken

De begrenzing van het veldsportcomplex verandert niet. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan De Kreken bedraagt circa 20m. De kleinste afstand tussen de sporthal en de woningen aan de Groen van Prinstererstraat bedraagt circa 27m.

De toegangen tot de sporthal bevinden zich aan de noordzijde van de sporthal aan het Boerenpad (voetgangers, fietsers) en aan de zuidzijde op het sportcomplex (autogebruikers).

Het parkeren vindt plaats in het verlengde van de bestaande parkeervoorziening, aan de oostzijde van het sportcomplex, parallel aan de woningen aan de Groen van Prinstererstraat.

Voordelen

De sporthal is georiënteerd in noord-zuidelijke richting. Daarbij zijn de zijden van de sporthal die het dichtst bij omliggende woningen liggen “gesloten” zijden: hier bevinden zich geen toegangen en aan deze buitenzijden vinden geen activiteiten plaats. Dergelijke “gesloten” wanden kunnen relatief eenvoudig worden voorzien van voldoende geluidwering om eventuele geluidhinder voor omliggende woningen te voorkomen. De toegangen tot de sporthal liggen niet tegenover omliggende woningen. Hierdoor blijft mogelijke geluidhinder vanwege arriverende en vertrekkende sporters beperkt.

Omdat de woningen aan De Kreken noord-zuidelijk zijn georiënteerd, blijft visuele hinder beperkt.

Nadelen

Voor de woningen aan de Groen van Prinstererstraat ontstaat visuele hinder, maar in beperktere mate vanwege de wat grotere afstand tot aan de sporthal. Ook aan deze zijde wordt de sporthal enigszins aan het oog onttrokken door de aanwezige haagbeplanting (circa 4m hoog).

5.6 VOORLOPIGE CONCLUSIE

Uit het oogpunt van milieuzonering scoren variant A en C het gunstigst. Bij variant C is sprake van beperkte(re) visuele hinder voor een relatief groot aantal woningen terwijl variant A in een wat sterkere mate tot visuele hinder leidt, maar voor minder omwonenden. Variant B scoort het slechtst, waarbij ook het aspect van geluidhinder door arriverende en vertrekkende sporters in negatieve zin meeweegt.

6

Planschaderisico

Op grond van het huidige bestemmingsplan is nagenoeg geen volwaardige bebouwing mogelijk. De bestemming is 'sport'. Alleen ter plaatse van de huidige kantine/horeca is een bouwvlak opgenomen (max. hoogte 3 meter). Voor het overige mogen op de gronden van het sportpark geen gebouwen worden opgericht. Dit heeft tot gevolg dat voor elk van de varianten planschade zal ontstaan, nu van (nagenoeg) geen bouw mogelijkheden in de huidige situatie naar bebouwing (max. 9,5 nokhoogte) in de nieuwe situatie wordt gegaan. Verder is binnen de huidige bestemming 'sport' ook parkeren toegestaan.

Variant B lijkt vanuit planschade het minst gunstig. De sporthal komt dicht (5 meter) op de bestaande woningen te staan. Wat voor deze variant enigszins het nadeel tempert is het feit dat op grond van het huidige bestemmingsplan bebouwing en horeca mogelijk is. Het planologisch nadeel t.o.v. de huidige situatie wordt daardoor iets verkleind. Dit neemt niet weg dat de sporthal op die plek een grote impact heeft.

De varianten A en C komen minder dicht op bestaande bebouwing te liggen. Vanuit het oogpunt van planschade is dit gunstiger. Echter op de locaties voor deze varianten zijn in de huidige situatie geen gebouwen toegestaan, wat bij variant B weer wel het geval is.

Bij variant A is het aantal woningen dat planschade zal lijden relatief gering. Echter voor de woningen aan het water is er sprake van verlies van uitzicht, de woningen zijn georiënteerd richting de sporthal. Bij variant C zal het aantal woningen dat (mogelijk) planschade lijdt groter zijn hetgeen van invloed is op het totale schadebedrag.

In het algemeen kan nog het volgende worden opgemerkt. Het realiseren van de sporthal 'onttrekt' gronden aan het sportpark in die zin dat op die plek niet meer een sportveld kan worden gerealiseerd. Dit vermindert mogelijke geluidoverlast. Op het gehele sportpark zijn nu lichtmasten toegestaan van 8 meter. Dit zorgt in de huidige situatie voor impact op de omgeving. In de nieuwe situatie zal de realisatie van lichtmasten op de plek van de sporthal niet meer mogelijk zijn. In het algemeen kan worden opgemerkt dat op de gronden sportactiviteiten zijn toegestaan evenals parkeren en horecavoorzieningen tot max 200m². Bij een planologische vergelijking moet worden uitgegaan van planmaximalisatie. Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat op het hele terrein in principe bovengenoemde functies kunnen worden gerealiseerd. De toegenomen intensiteit op de locatie zit hem dan vooral in de toegenomen bouwmassa op de locaties waar thans geen bouw mogelijkheden zijn.

7

Voorlopige conclusies en aanbevelingen

7.1 BEOORDELINGSMATRIX

	Situatie is (redelijk) gunstig.	Situatie is minder gunstig.	Situatie is niet gunstig.
	Variant A	Variant B	Variant C
Stedenbouwkundige inpassing			
- Relatie bestaande woningbouw			
- Landschappelijke inpassing			
- Relatie met de structuur wijk			
- Uitstraling gehele sportpark			
Verkeer en parkeren			
- Bereikbaarheid			
- Ontsluiting (intern)			
Milieuzonering			
- Visuele hinder			
- geluidhinder			
Planschade			
Bestuurlijke haalbaarheid			
- Stichting			
- Woonkracht10			
- Gemeente			
- klankbordgroep			
Voorlopige voorkeursvolgorde			

7.2 AANBEVELINGEN

De varianten A en C zijn voor de inpassing van de sporthal vanuit de voorgaande analyse het meest aantrekkelijk. Aangezien variant A met name op stedenbouwkundige uitgangspunten het beste scoort, hebben wij deze variant, met name als het gaat om de landschappelijke inpassing wat verder uitgewerkt, puur ter overweging en als 'praatplaatje'. Bij deze uitwerking zijn de volgende aspecten relevant;

- Goede samenhangende landschappelijke totaaluitwerking
- Representatieve voorzijde aan van Hogendorpweg
- Representatieve zijde aan de sportparkzijde
- Beperken ruimtelijke impact voor omliggende woningen
- Optimale aansluiting voor voetgangers, fietsers, autoverkeer (bezoekers, goederen etc.)
- Rekening houden met (nood)uitgangen sporthal.

Het sportpark kan worden opgevat als een boerenerf, met een representatief voorerf, een achtererf en een ontsluiting langs het hoofdgebouw welke tevens de zichtlijn vormt. Opgaande beplanting en natuurvriendelijke oevers langs de kavelgrenzen vormen de inpassing van het erf. Het voorerf is de representatieve zijde naar de van Hogendorpweg. Hier is ook de entree voor fietsers en voetgangers te vinden. Deze entree sluit perfect aan op de hier gelegen bushalte. Ramen in de sporthal en een aantrekkelijk op basis van boereneenvoud vormgegeven groeninrichting geven een vriendelijk gezicht naar de weg. De waterpartij is zo opgezet dat deze de entree accentueert. De uitbreiding van watergang en de natuurvriendelijke oevers zorgen tevens voor de eventueel benodigde waterberging. Aan de voorzijde wordt tevens voldoende ruimte gehouden voor toegang naar bergingen, voor de nooduitgangen en voor nooddiensten. Wel kunnen deze uit beveiligingsoverwegingen ook eenvoudig en weinig dominant worden afgesloten.

De sporthal manifesteert zich op verschillende wijze naar de omliggende bebouwing. Naar de zuidzijde is sprake van een dichte (dode) gevel. Door een dichte bosplantsoenstrook als landschappelijke groensingel (inheemse heesters als meidoorn, grijze wilg, vuilboom etc.) tot circa 4 meter hoog met bomen tot 20 meter) van circa 8 meter breed, wordt de hal aan het zicht onttrokken. Aan de noordzijde, waar de woningen aan De Boezem deels over het water steken en dus maximaal een zichtrelatie hebben, is sprake van een vriendelijke glasgevel. Een natuurvriendelijke oever en een haag met knotwilgen verzachten het beeld voor de woningen aan De Boezem. Spiegeling van de sporthal zou dit effect omdraaien. Nadeel van spiegelen is dat er een minder gunstige aansluiting op de van Hogendorpweg zou ontstaan en een moeilijkere oplossing voor de verschillende verkeersstromen inclusief parkeren aan de parkzijde. Ook in verband met schaduw zou dit voor de woningen aan De Boezem ongunstiger zijn.

De zichtbare (en voor onderhoud bereikbare) dichte gevels kunnen verder verzacht worden door deze te vergroenen door bijvoorbeeld klimplanten.

Parkeren is zo rationeel mogelijk opgezet, met een maximum capaciteit zo dicht mogelijk bij de sporthal zelf. Landschappelijke (deels losse) hagen omkaderen de parkeerplaatsen, velden, terrasruimte etc. en zorgen voor een prettige inrichting en geleding van de parkzone, waarbij een goede toegankelijkheid gewaarborgd is. Het terras vormt de schakel tussen hal met horeca en de buitenvelden. Het terras lijkt in de schaduw te liggen, maar door de getrapte hoogteopbouw ligt het toch voldoende in de zon.

