



Notulen Werkbijeenkomst Fysieke Leefomgeving maandag 14 november 2022 Omgevingswet deel III, Casuïstiek a.d.h.v. projecten		
Het bespreken van een aantal dilemma's m.b.t. de invulling van de projecten: Rijsselseweg, Harderwijkweg en Engeltaartlocatie. Hierbij wordt ook input vanuit de commissie gevraagd.		
Datum en tijd: 14 november 2022 - 20:00 - 23:00 uur Locatie: Huis van de Stad – Goverwellezaal		
Voorzitter: Egbert Jan Kuijlaars Commissiegriffier: Erwin Bok Wethouder: Rogier Tetteroo Ambtelijke ondersteuning: • Josy van Seumeren • Sander van Schagen • Gert van Dijken • Cynthia Nijhuis • Joke Engelbert		Raadsleden D66: Bram Talman GL: Redouan Allaoui CU: Mirjam Roos PvdA: Ahmed el Haddaoui GoPo: Wim Schmidt VVD: Kevin de Jonge CDA: <i>niet aanwezig</i> SGP: Harold Hooglander PvdD: Corina Kerkmans LG: Fred de Mooij GV: Hans van Dijk GBG: Ronald van Zwienen
20.00u	1.	Opening Het betreft de derde werkbijeenkomst in een reeks m.b.t. de omgevingswet. Vanavond gaan we oefenen aan de hand van een aantal projecten. Het college vraagt hierbij uw input voorafgaand aan de formele aanvraag. Het betreft een opmaat voor vertaling van de plannen in het bestemmingsplan of omgevingsplan. Dialoog staat hierbij centraal. Vanavond bespreken we de volgende twee plannen; Rijsselseweg 1 en Harderwijkweg 2-4. <u>Aanleiding:</u> Er is een grote woningbouwopgave in de gemeente Gouda en omliggende regio. Ook is er veel behoefte aan stedelijke woonvormen voor ieder budget. De spoorzone biedt een unieke kans. Het is binnenstedelijk, dichtbij het station en dichtbij de historische binnenstad. In de spoorzone worden tot 2025 meer dan 1000 woningen gerealiseerd. Naast de realisatie van woningen is er ook de wens om in de spoorzone andere voorzieningen te creëren, waaronder een hotel. Daarnaast zal er ook ingezet worden op transformatie van kantoren (met name de Antwerpseweg e.o. i.v.m. leegstand) <u>Kaders:</u> ▪ Ontwikkelperspectief spoorzone Gouda: vaststelling raad juni 2020; ▪ Beeldkwaliteitskader spoorzone: vaststelling raad november 2020; ▪ Parkeerplan Gouda: geïntegreerd in Ontwikkelperspectief; ▪ Structuurvisie groen: vastgesteld maart 2019; ▪ Woonvisie 2015-2020: vastgesteld april 2016 (betrekking op voorliggende projecten) ▪ Woon (zorg) visie 2030: vastgesteld november 2021 ▪ Momenteel uitwerking geven aan het Ontwikkelperspectief voor twee concrete, prioritaire locaties: Rijsselseweg en Harderwijkweg



	Rijsselseweg 1 <u>Betrokken partijen:</u> ▪ Eigenaar De Groene Groep ▪ Ontwikkelaar Drees & Sommer ▪ Architect Stedenbouw Juli Ontwerp ▪ Landschapsarchitect De Stijlgroep ▪ Mobiliteit Goudappel Coffeng <u>Programma:</u> ▪ 59 woningen in diverse woningtypen: • 17 grondgebonden woningen • 42 appartementen, waarvan beoogd: ▪ Minimaal 10% procent gereguleerde middenhuur ▪ Overig programma vrij ▪ Levendige plint met maatschappelijke /commerciële functie ▪ Auto's en fietsen in de gebouwde parkeervoorziening op maaiveld ▪ Minimaal 15% openbaar groen conform structuurvisie groen 2019 • In het huidige ontwerp circa 24% groen op maaiveld ▪ Naast groen rondom het gebouw komen er twee daktuinen, waarvan een uitbundige groene daktuin t.b.v. gemeenschappelijk gebruik ▪ Aandacht voor klimaatadaptatie en biodiversiteit ▪ Bouwhoogte: circa 10 meter, 16 meter en 30 meter, doorvertaling vanuit omgevingsplan (vastgesteld door de raad) en kavelpaspoort <u>Mobiliteit:</u> ▪ Parkeervraagstuk bewoners wordt opgelost in gebouwde parkeervoorziening ▪ Inzet op alternatieven voor de auto: topvoorzieningen voor fiets, deelauto, Mobility as a Service (MaaS) ▪ Gebruik van een nieuw parkeerconcept in de spoorzone: Hoog-laag parkeren ▪ 240 fietsparkeerplaatsen ▪ 68 parkeerplaatsen bij 59 woningen • 3 plaatsen voor deelauto's ▪ College heeft bevoegdheid om voor bovenstaand ontheffing te verlenen op de parkeernormen <u>Vraag aan de raad:</u> Wonen: nog geen definitieve afspraken woonprogramma. Het betreft nu 59 woningen (geen eis sociale huur conform woonzorgvisie 2015-2020). Op veel plekken in Spoorzone al sociale huur, middenhuur en gereguleerde middenhuur. Maatwerk per deellocatie. In het ontwikkelperspectief Spoorzone, dat is vastgesteld door de raad staat het volgende: ▪ <i>Binnenstedelijk ontwikkelen vraagt maatwerk per deelgebied en aandacht voor wisselwerking met de omgeving. Daarom zijn binnen de Spoorzone vier verschillende woonmilieus aangewezen met elk een eigen karakter en uitgangspunt en kijken we ook naar de gevolgen en kansen die de ontwikkeling oplevert voor de omliggende wijken</i> Hoe kijkt de raad naar het volgende: • Spanning tussen huidige beleidskaders en beleidskaders uit 2020 (bestuurlijke continuïteit)
--	---



	• Huidig woonprogramma: 59 woningen (dus geen eis sociale huur conform woonzorgvisie 2015-2020) • Beleid 2020: 10% middenhuur conform middenhuurverordening • Beleid 2021: 20% middenhuur conform huidige woon(zorg)visie 2030 • Gemeente beoogt minimaal 10% gereguleerde middenhuur conform middenhuurverordening Conclusie <i>De commissie vindt het belangrijk een betrouwbare overheid te zijn. De commissie draagt het college op om bij de gesprekken/ onderhandelingen met de projectontwikkelaar te pleiten voor minimaal 20% middenhuur zoals vastgesteld in 2021.</i> 2. Harderwijkweg 2-4 Betrokken partijen: <table><tr><td>Eigenaar</td><td>Harderwijkweg B.V.</td></tr><tr><td>Ontwikkelaar</td><td>Create Real Estate</td></tr><tr><td>Architect Stedenbouw</td><td>MLA +</td></tr><tr><td>Landschapsarchitect</td><td>MLA +</td></tr><tr><td>Mobiliteit</td><td>Antea Group</td></tr></table> Programma: Programma bestaand uit diverse woonmilieus op één locatie, waarbij maatwerk is toegepast: ▪ 117 woningen in diverse categorieën, waarvan minimaal 43% betaalbare woningen bestaande uit: • Minstens 10 sociale huurwoningen • Minstens 12 midden huurwoningen • Minstens 8 betaalbare koopwoningen tot 225.000 VON pp 2021 • Minstens 20 betaalbare koopwoningen tot NHG grens • <i>Indien er geen betaalbare koopwoningen worden gerealiseerd, geldt er dat er voldaan moet worden aan de eis voor 33% sociale huurwoningen</i> ▪ Auto's en fietsen in de gebouwde parkeervoorziening op maaiveld, waarbij de ophoging groen wordt ingericht. ▪ 15% openbaar groen op maaiveld wordt gerealiseerd • In het huidige ontwerp circa 20% groen op maaiveld ▪ Verbinding met het groenhovenpark ▪ Bouwhoogte: circa 20 meter en 40 meter, doorvertaling vanuit omgevingsplan (vastgesteld door de raad) en kavelpaspoort Mobiliteit: ✓ Parkeervraagstuk bewoners wordt opgelost in gebouwde parkeervoorziening ✓ Inzet op alternatieven voor de auto: topvoorzieningen voor fiets, deelauto, Mobility as a Service (MaaS) ▪ 337 fietsparkeerplaatsen ▪ 124 parkeerplaatsen bij 117 woningen ▪ Inclusief 6 plaatsen voor deelauto's ▪ College heeft bevoegdheid om voor bovenstaand ontheffing te verlenen op de parkeernormen	Eigenaar	Harderwijkweg B.V.	Ontwikkelaar	Create Real Estate	Architect Stedenbouw	MLA +	Landschapsarchitect	MLA +	Mobiliteit	Antea Group
Eigenaar	Harderwijkweg B.V.										
Ontwikkelaar	Create Real Estate										
Architect Stedenbouw	MLA +										
Landschapsarchitect	MLA +										
Mobiliteit	Antea Group										



	Vraag aan de raad: Het betreft hier maatwerk waardoor er 43 % betaalbaar wordt gerealiseerd. De vraag is hoe de raad tegenover het voorgestelde woonprogramma staat, waar in ruil voor 33% sociale huurwoningen een mix van type woningen met sociale huur, middenhuur en betaalbare kop gerealiseerd kan worden. Conclusie: <i>Meerdere fracties vinden het in principe een goede deal, om maatwerk te leveren en zo een gevarieerd aanbod aan woningen toe te voegen aan de woonopgave binnen Gouda. Maar een aantal fracties hebben ook zorgen over het loslaten van de 33% sociale huur. De wethouder licht toe dat de totale mix van het woningaanbod in de spoorzone gerekend wordt en dat het totaal aan sociale huur in de spoorzone uit zal komen op meer dan 33%.</i> Engelvaartlocatie: Aan de raad wordt ook een aantal dilemma's voorgelegd met betrekking tot het project Nieuwe Gouwe OZ 40, de zogenaamde Engelvaartlocatie. Het betreft hier een bedrijfsterrein. Huidige bestemmingsplan is bedrijf, water en kantoor, waarde-archeologie. Een initiatiefnemer wil daar nu een distributiecentrum ontwikkelen. Dit past binnen de Omgevingsvisie, bedrijventerreinvisie en structuurvisie groen. Het betreft een globaal ontwerp. Er wordt een aantal dilemma's voorgelegd: <u>Dilemma 1:</u> In het voorliggende plan wordt 15% groen op maaiveld niet gehaald. Er wordt 14,2% groen op maaiveld aangelegd. Het deel wat ze niet halen compenseren ze door de volgende maatregelen: • Halfverharding 3.974m² • Groendak 1.900m² • Groene gevel 1.526m² • = samen 7.400m² aan compensatiemaatregelen. Dit mag (i.v.m. compensatieregels), officieel voor 3.117m² meetellen. De ontwikkelaar legt dus dubbel zoveel aan als zou moeten indien wordt overgegaan op beleidsregel 3 (compensatie). Of wil de raad vasthouden aan 15% openbaar groen op maaiveld? Met als gevolg dat de compenserende maatregelen niet worden getroffen en daardoor minder kwalitatief groen ontstaat? <u>Dilemma 2:</u> In het huidige plan worden 134 parkeerplaatsen aangelegd in plaats van 202. De ontwikkelaar onderbouwt het aantal door middel van een referentiestudie (referenties van andere vergelijkbare distributiecentra). Uit deze referentiestudie blijkt dat vergelijkbare distributiecentra circa 112 parkeerplaatsen gebruiken. Hiermee onderbouwt de ontwikkelaar dat hij voldoet aan het aantal parkeerplaatsen. Wil de gemeenteraad afwijken van het bestemmingsplan Parapluplan parkeren? <u>Dilemma 3:</u> In de huidige situatie van de Nieuwe Gouwe O.Z 40 is er sprake van een drukke ochtend- en avondspits. Met de voorgestelde ontwikkeling zal de verkeersintensiteit alleen maar toenemen. Dit zou betekenen dat er geen ene ontwikkeling meer mogelijk is aan de Nieuwe Gouwe oz. 40 en het bedrijventerrein. Hoe kijkt de raad hier tegen aan?
--	--



		Conclusie: <i>Het plan past binnen de kaders die de overheid heeft vastgesteld. Er is geen strijdigheid met het bestemmingsplan en het betreft passief grondbeleid. De commissie is verdeeld. Een deel van de commissie vindt deze ontwikkeling (bouw van een distributiecentrum) ongewenst. Een ander deel ziet geen problemen. Wanneer het bestemmingsplan/ omgevingsplan uiteindelijk niet door de raad gehonoreerd wordt, zullen de juridische en financiële consequenties voor de gemeente zijn.</i> <i>Dilemma 1: Groen: een aantal fracties willen vasthouden aan de groennorm, maar de meerderheid is akkoord met het compensatievoorstel. E.e.a. ook in combinatie met suggestie bij dilemma 2.</i> <i>Dilemma 2: Parkeren: de commissie ziet geen problemen in het niet behalen van de parkeernorm, ook kijkt men positief naar het inwisselen van 1 à 2 parkeerplaatsen voor groencompensatie (zie dilemma 1)</i> <i>Dilemma 3: Verkeersafhandeling: In zijn algemeenheid pleit de commissie voor voortzetting van de gesprekken met de provincie en omliggende gemeenten hoe de afwikkeling vorm moet krijgen. Een aantal fracties is van mening dat er niet langer geïnvesteerd moet worden in auto- en vrachtverkeer. Andere fracties vinden dat Gouda een voordeel kan binnenhalen met de komst van het distributiecentrum. De GroenLinks fractie wijst de wethouder op de motie Bontebal m.b.t. distributiecentra in de Tweede Kamer en geeft aan de zorgen in de fractie te bespreken.</i> <i>De commissie verzoekt de wethouder om bovenstaande mee te nemen in de gesprekken met de initiatiefnemer. Vervolgens komt het dossier terug via een Beeld- en oordeelsvormende sessie in de commissie FLO. De wethouder geeft aan dat de raad bevoegd gezag is voor bestemmingsplanwijzigingen. (wensen en bedenkingen)</i>
23.15u	9.	Sluiting De werkbijeenkomst wordt gesloten.