

Technische vragen

Van : Christiaan Quik
Datum vraag : 28 mei 2021
Onderwerp : Bestemmingsplan Ridder van Catsweg 683

Datum antwoord : 01-06-2021

Participatie

1. Kan een tijdslijn gegeven worden vanaf 2016 hoe en wanneer participatie heeft plaatsgevonden en wanneer en hoe bewoners geïnformeerd zijn en hoe geprobeerd is om te komen tot draagvlak?
2. Op het plan zijn 170 zienswijzen ingediend. Hierop zijn sessies georganiseerd op internet. Wat is de reden dat niet eerder voordat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd dit soort sessies georganiseerd zijn?
3. Waarom is pas naar aanleiding van vele ingediende zienswijzen gekozen om een windonderzoek te doen en een verbeterde bezonningsstudie toe te voegen?
4. De Omgevingswet vraagt een andere rol van de overheid bij grote projecten. Op welke wijze heeft de gemeente gestimuleerd dat tot een goed participatieproces is gekomen met omwonenden?

Bouwhoogte en massa

5. Waar kan ik de stedenbouwkundige uitgangspunten vinden die normaal gesproken worden opgenomen bij dit soort grote projecten?
6. Het project zoals nu voorligt wordt voor de hoogte voornamelijk onderbouwd met de Hoogbouwnota uit 2005. Deze hoogbouwnota spreekt van een bouwhoogte van 25-35 meter. Wat is de motivatie dat zelfs boven die 35 meter een plan ter inzage is gelegd?
7. In de hoogbouwnota wordt gesproken van het handschrift van de wijk. Waar kan ik een stedenbouwkundige onderbouwing (onderbouwing voor massa/ grootte/ aantallen woningen) vinden in de aangeleverde stukken en onderbouwing van dit bedoelde handschrift?
8. Bezonningsstudie; is het beeld correct dat in de avonduren in de zomer de schaduw van de hoogste toren ver over de eengezinswoningen in de Steinenbuurt gaat?
9. Wat houdt die TNO lichtnorm van 2 uur exact in, wat zegt dat?
10. Klopt onze informatie dat bij onderhandelingen met de huidige ontwikkelaar meer woningen zijn toegevoegd dan een eerder concept bouwplan? En klopt het dat dit eerdere bouwplan maximaal 166 woningen toestond?

Parkeren en deelmobiliteit

De raad is conform motie van de ChristenUnie eerder door het college netjes geïnformeerd over de onderbouwing van parkeren voor het bouwplan. De parkeernorm is in het nieuwe parkeerbeleid dat vastgesteld is in 2020 gelijk gebleven voor deze wijk, afwijken van de parkeernorm is alleen gemotiveerd mogelijk.

11. Wat is de reden dat toch gekozen is voor een onderbouwing voor een forse afwijking van de parkeernorm op deze locatie?
12. Wat is de reden om te kiezen voor 12 deelauto's en bijvoorbeeld niet 6 deelauto's, ook gezien het nieuwe karakter van het toepassen van deelauto's in het parkeerbeleid van Gouda en zeker ook gezien de locatie van dit project?
13. Hoe heeft het college/ontwikkelaar deze onderbouwing kenbaar gemaakt aan de omwonenden en gezorgd dat voor dit onderdeel ook draagvlak ontstond?
14. Hoe gaat de gemeente afdwingen dat de community die opgezet wordt voor deelmobiliteit ook voor langere tijd blijft bestaan en is dat juridisch geborgd?

Verkeer

15. Het bouwplan is gelegen aan een druk punt aan de Ridder van Catsweg met veel (auto)verkeer. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is slecht, niet alleen in de spits. Onze fractie is daarover al meermaals benaderd. In hoeverre is er een mogelijkheid om dit knelpunt op te lossen gekoppeld aan de ontwikkeling op de van Loon locatie? En op welke wijze kan gezorgd worden dat dit deel van de Ridder van Catsweg veiliger wordt voor het verkeer?
16. In hoeverre kan er een koppelkans zijn in het Verkeerscirculatieplan en dit probleem aan te pakken in de 1e tranche van maatregelen?
17. Hebben de sociale huurwoningen ook een recht op een parkeerplaats? Waarom is het dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bezoekers alleen aan deze sociale huurwoningen gekoppeld?

Overig

18. In het raadsvoorstel staat dat de planschadeovereenkomst nog getekend moet worden. Is de planschadeovereenkomst inmiddels getekend of tenminste getekend voordat de gemeenteraad een besluit neemt op 16 juni 2021?
19. Voor de nieuwe woningen is een hogere waarde procedure voor geluid nodig. Deze loopt normaal gesproken gelijk op met het bestemmingsplan. Ik kan in de stukken niet vinden dat dit ook daadwerkelijk gebeurt is. Is de hogere waarde procedure voor geluid daadwerkelijk goed doorlopen?

Antwoorden:

Participatie

1. De ontwikkelaar heeft op 18 juli 2019 een inloopavond gehouden voor omwonenden. Doel van deze avond was het informeren van de buurt over de plannen en in gesprek gaan met omwonenden. Daartoe zijn 725 adressen aangeschreven. De inloopavond werd door ruim 100 omwonenden bezocht. Resultaat van de bijeenkomst was dat het westelijke woongebouw zover mogelijk naar het zuiden zou worden opgeschoven. Daarnaast heeft ontwikkelaar toegezegd dat er geen balkons aan de westzijde van het gebouw aangebracht zouden worden. Dit alles zou leiden tot minder schaduwwerking en het beter waarborgen van privacy.

Vervolgens is de ontwikkelaar op 19 september 2019 op de VvE-vergadering van Klein Haastenburg geweest om het plan nogmaals toe te lichten. Hieruit is volgens de ontwikkelaar verder geen actie voortgekomen.

Op 7 oktober 2019 heeft een overleg plaatsgevonden tussen gemeente en vertegenwoordigers van VvE Klein Haastenburg. De vragen die gesteld zijn tijdens deze bijeenkomst zijn in het gesprek en schriftelijk beantwoord.

Op 14 september 2020 is overleg geweest met Ondernemersvereniging Winkelcentrum Bloemendaal om de plannen toe te lichten. Hieruit is verder geen actie gekomen.

Het ontwerpbestemmingsplan lag van donderdag 3 september tot en met woensdag 14 oktober 2020 ter inzage.

Mede naar aanleiding van wat door buurtbewoners naar voren is gebracht in de zienswijzen, zijn op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 dialoogsessies georganiseerd.

2. In aanloop naar de Omgevingswet wordt initiatiefnemers gevraagd actief in overleg te gaan met de buurt. Op welke manier de buurtparticipatie gebeurt, wordt aan de initiatiefnemer gelaten. Afhankelijk van de setting is daar soms ook een vertegenwoordiger van de gemeente aanwezig. Dit alles was in aanloop naar de Participatiestrategie Fysieke Leefomgeving. Voor deze aanvulling op de bestaande Inspraak- en Participatieverordening zijn zo ervaringen

opgedaan en wordt er nog steeds van geleerd. Er zijn reeds excuses gemaakt voor te bescheiden rol van de gemeente in de beginfase. Er kan nu al de les getrokken worden dat de gemeente bij dit soort grote projecten niet gemist kan worden. En dat de gemeente dan ook zichtbaar en benaderbaar aanwezig zal moeten zijn.

3. Een onderzoek naar windhinder is opgesteld voor het ontwerpbestemmingsplan, maar was nog niet definitief toen het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Als gevolg van de planaanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen is dit onderzoek op zijn beurt ook aangepast. Deze is toegevoegd als bijlage bij de toelichting. De bezonningsstudie die bij het ontwerpbestemmingsplan was gedaan op basis van een film-animatie leek aan te tonen dat (tegen de achtergrond van de toch al beperkte bezonning) sprake was een acceptabele achteruitgang in bezonning. Die beoordeling is helaas niet grondig genoeg geweest. De zienswijzen hebben aanleiding gegeven om voor de Haastenburg een exacte berekening per woning te maken, waaruit bleek dat de bezonning voor de woningen op de begane grond en een deel van de 1^e verdieping onder de 2 uur per dag zakte, wat algemeen als onvoldoende wordt beschouwd en dus in strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening.
4. Zie ook het antwoord op vraag 2. Er is een inloopavond georganiseerd op 18 juli 2019 waarbij de plannen zijn gepresenteerd. De gemeente was ook hierbij aanwezig. Daarnaast heeft de gemeente verzocht aan ontwikkelaar om de dialoogsessies te organiseren mede naar aanleiding van wat door buurtbewoners naar voren is gebracht in de zienswijzen. De dialoogsessies zijn op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 door ontwikkelaar in samenspraak met gemeente georganiseerd. In deze – niet voorgeschreven – dialoogsessies is in gesprek gegaan met indieners van de zienswijzen om te bezien op welke punten en op welke manier tegemoet kan worden aan wat door buurtbewoners is aangedragen, door het bouwplan aan te passen. De mogelijkheid om zienswijzen in te dienen heeft hier haar nut bewezen. Een van de functies van zienswijzen is ook het signaleren van zaken die verbetering kunnen behoeven. En daar is gevolg aangegeven.

Bouwhoogte en massa

5. De stedenbouwkundige uitgangspunten voor de locatieontwikkeling zijn in dit geval niet in een uitgewerkte nota met uitgangspunten verwoord, maar al werkende in dialoog met de ontwikkelaar tot stand gekomen. De hoofdlijn van de stedenbouwkundige onderbouwing is verwoord in § 3.1 van het bestemmingsplan.
6. De Nota Hoogbouw is geen verordening, maar een beleidsstuk en biedt ook de mogelijkheid om ervan af te wijken als dat goed zou passen in de wijk. Een beperkte overschrijding van de bovenmaat voor één van de torens leek goed verdedigbaar, maar dit stuitte toch op grote bezwaren van omwonenden.
7. De onderbouwing is in de Nota Hoogbouw zelf al geleverd. Op pagina 28 staat: “Maar er zijn gebieden aan te geven waar een grotere schaal wel verweven is met het handschrift van de buurt, zoals de binnenterreinen in de ring om de binnenstad, de stempelverkavelingen in Gouda Oost of het centrum van Goverwelle. In Gouda Noord liggen die locaties juist aan de rand van buurten, zoals de Mammoet, het centrum van Bloemendaal, het Groene Hartziekenhuis en het Boerhaavekwartier.” Juist omdat die grotere schaal in de genoemde buurten al verweven is met het “handschrift van de wijk”, is in de Nota Hoogbouw verkend hoe daarop aansluitend nieuwe hoogbouw kan worden gesitueerd en welke maat daarbij passend zou zijn. Dat heeft geresulteerd in het kaartbeeld op pagina 29 van de Nota Hoogbouw, waar de projectlocatie in is opgenomen. Bij de uitwerking van het concrete bouwplan op de Van Loonlocatie is op de directe woonomgeving aangesloten door een differentiatie in bouwhoogtes (5/3 bouwlagen naast het lage Haastenburg en de hoogste gebouwen tegenover het nu al hoge Leckenborch).

8. Vanaf 21:00 uur gaat in hoogzomer de schaduw inderdaad ver over de eengezinswoningen van de Steinenbuurt, maar de zon staat dan al zo laag dat bijna alle woningen daar op dat moment al schaduw ondervinden van de omliggende eengezinswoningen.
9. TNO heeft deze bezonningsnorm ontworpen in relatie tot het woningwaarderingstelsel. Een woning die in de woonkamer gedurende tenminste 8 maanden per jaar tenminste 2 uur per dag zon heeft, wordt daarin als “voldoende” betiteld, Een woning die gedurende 10 maanden minstens 3 uur per dag zon krijgt wordt daarin als “goed” gewaardeerd. Het is geen harde norm, maar een hulpmiddel dat veel gemeenten ook gebruiken bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen.
10. Er zijn op verschillende momenten verschillende aantallen woningen aan de orde geweest. Voor de gemeente stond steeds voorop dat de massa van de gebouwen ruimtelijk inpasbaar zou moeten zijn in de buurt en dat het parkeren op eigen terrein zou moeten worden opgelost. Binnen die twee harde randvoorwaarden zijn diverse oplossingen met verschillende woningaantallen denkbaar. Al met al ligt er nu een voorstel met in totaal 188 woningen, waar dat er in het ontwerpbestemmingsplan 196 woningen waren.

Parkeren en deelmobiliteit

11. In een compacte en dichtbebouwde stad als Gouda is een goede afweging nodig tussen vraag naar en het aanbod van vervoers- en parkeermogelijkheden. Hiertoe zijn ambities en doelen gesteld in het Mobiliteitsplan 2017-2026. Het coalitieakkoord 2018-2022 almede opvolgende gemeentebegrotingen hebben nadere accenten gelegd waar het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid, het verhogen van de leefbaarheid, stimuleren van fietsgebruik en het slimmer regelen van parkeren. Nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's, Mobility as a Service) en de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer maken het mogelijk het autobezit en gebruik in de toekomst sterk te reduceren. Ook blijkt bij kleine woonvormen (zoals gepland op de Van Loonlocatie) het autobezit lager dan bij meer perifeer gelegen, grotere woningen. De ontwikkelaar maakt gebruik van de door de gemeenteraad geboden mogelijkheid om met een mobiliteitsplan af te wijken van de normen uit de Parapluherziening Parkeren Gouda 2018.
12. De keuze voor de in te zetten aantallen deelauto's ligt bij de initiatiefnemer en is onderbouwd in het mobiliteitsplan.
13. Het mobiliteitsplan is gedeeld met omwonenden en nader toegelicht in de dialoogfase. Enkele indieners van zienswijzen hebben ondanks het plan en de toelichting geen vertrouwen in het gebruik van deelauto's.
14. De ontwikkelaar en zijn rechtsopvolger(s) zijn gehouden aan afspraken over het parkeren uit het mobiliteitsplan, die zijn opgenomen in de anterieure overeenkomst en de parkeernormen die met het bestemmingsplan worden geregeld. De ontwikkelaar heeft een contract afgesloten met een bekende aanbieder Juuve. Deze partij heeft veel ervaring en belang bij een effectieve inzet van de deelauto's. Mocht er sprake zijn van een faillissement dan is de ontwikkelaar contractueel verantwoordelijk uitvoering maatregelen mobiliteitsplan voor een periode van minimaal 5 jaar na oplevering woningen

Verkeer

15. De ontsluiting van de locatie is op de relatief best mogelijke plek gesitueerd. De in- en uitrit van het tankstation wordt opgeheven wat gunstig is voor de verkeersveiligheid. De inrichting van de openbare ruimte om het Van Loon-terrein zal plaatsvinden op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig (Kennisinstituut CROW). De verkeerssituatie en verkeersveiligheid voor de gehele Ridder van Catsweg en aansluitende wegen is onderzocht in het Verkeerscirculatieplan Gouda. In het kader van het asfaltonderhoudsprogramma zullen nog dit jaar enkele maatregelen worden uitgevoerd om de oversteekbaarheid te verbeteren.

In het Verkeerscirculatieplan Gouda zijn evaluatiemomenten opgenomen over de verkeerssituatie en voorgestelde maatregelen. Hierop aansluitend zou voor de ontsluiting een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het wijkteam het winkelcentrum en buurtbewoners ingesteld kunnen worden. Deze klankbord gaat dan over specifieke plek van de in- en uitrit en met suggesties kunnen komen, zodra ook door de gemeente is opgemerkt dat de situatie niet zo verloopt, zoals verwacht.

16. In het VCP zijn geen maatregelen voorzien op de Ridder van Catsweg zelf. Mogelijk dat op termijn de Ridder van Catsweg ook een 30 km/u weg kan worden. Enkele delen van het wegennet zijn nu nog niet geschikt te maken voor 30 km/u, vanwege onder andere de hoeveelheid autoverkeer, en/of het risico op schijnveiligheid. Bij voldoende verkeersafname en goede ervaringen met het Nieuwe 30, kunnen deze wegen mogelijk op termijn ook 30 km/u worden, tot die tijd blijven deze wegen 50 km/u. Op de kruising van de Ridder van Catsweg met de Burgemeester van Reenensingel is een voorrangspein voorzien. Deze staan gepland voor de 3^{de} tranche. Wel kan met het asfaltonderhoud werk met werk worden gemaakt (zie ook het antwoord op vraag 15).
17. De parkeernorm voor de kleinere sociale huurwoningen is lager dan voor de koop- en middelhuurwoningen. Door de inzet van deelauto's, fiets en openbaar vervoer zijn er minder parkeerplaatsen nodig. De meeste bezoekers kunnen parkeren op de maaiveldparkeerplaatsen bij de ingang het Van Loon-terrein. Incidenteel zullen bezoekers op het parkeerdek moeten parkeren. Hiervoor is bij het sociale woningendeel de meeste ruimte beschikbaar.

Overig

18. Het verhaal van planschade is reeds verzekerd met de ondertekening van de anterieure overeenkomst op 16 juli 2020, waar de planschadeovereenkomst onderdeel van uitmaakt. Een allonge op de anterieure overeenkomst is ondertekend op 20 mei 2021.
19. Voor het ontwerpbestemmingsplan heeft ODMH een besluit opgesteld voor het vaststellen van hogere geluidswaarden wegverkeerslawaaï voor het bestemmingsplan "Ridder van Catsweg 683, Gouda". Omdat een juiste input voor een finale afronding op zich liet wachten, is de tekst voor dat besluit pas opgeleverd na afloop van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Tegen die tijd was al duidelijk dat er planaanpassingen zouden volgen en is het besluit hogere waarden niet doorgezet.

Met het gewijzigde plan wordt een nieuw besluit hogere waarden opgesteld. De omgevingsdienst is nog daarmee bezig en heeft laten weten dat in de loop van volgende week, maar zeker voor de raadsvergadering van 16 juni aanstaande, een besluit genomen zal zijn.