

Technische vragen

Van : VVD, Kevin de Jonge
Datum vraag : 28 mei 2021
Onderwerp : Bestemmingsplan Ridder van Catsweg 683

Datum antwoord : 01-06-2021

Vragen:

Proces en participatie

1. Wat heeft de gemeente Gouda ondernomen om tot een breed gedragen plan te komen, waarin de gehele omgeving de kans heeft gekregen om inspraak te kunnen hebben?
2. Hoe valt deze enorme hoeveelheid ingediende zienswijzen te verklaren?
3. Wat is, naast de beschikbare gespreksverslagen, nou daadwerkelijk de concrete uitkomst van de drie extra sessies?
4. Hoe beoordeelt u de constatering van belanghebbenden, in de brief van 26 mei 2021, waarbij diverse ruimtelijke aspecten zoals parkeren, verkeersgeneratie, geluidsproductie, bezonning en onjuiste berekeningen worden aangehaald?
5. Hebben alle inwoners de mogelijkheid gehad om de informatie die zij op basis van de Wet openbaarheid van bestuur hebben opgevraagd, tijdig te ontvangen en nader te bevragen of te toetsen?

Ruimtelijke aspecten

1. Mobiliteit: In een eerdere fase is naast de deelauto ook het openbaar vervoer aangehaald. In welke mate is het openbaar vervoer in de omgeving aanwezig of berekend voor de beoogde ontwikkeling?
2. Parkeren: Is er op basis van bezwaar door omwonenden een heroverweging geweest van de beoogde parkeernormen? Zo ja, wat is hier de uitkomst van, zo nee, waarom niet?
3. Verkeersveiligheid: Zijn er aanvullende maatregelen nodig om de Ridder van Catsweg verkeersveilig te houden in het licht van deze ontwikkeling. Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
4. TNO-norm bezonning: Waarom is er gekozen voor de light-norm inzake bezonning?

Antwoorden:

1. 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.

De ontwikkelaar heeft op 18 juli 2019 een inloopavond gehouden voor omwonenden. Doel van die 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.

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 in dat gesprek zijn 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. Bewust is ervoor gekozen om de terinzagelegging na en niet in de zomervakantie te starten. In de periode van 6 weken kon iedereen zienswijzen indienen, zoals voorgeschreven in de Wro.

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. 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 resultaten van dit proces waarin belangen van ontwikkelende grondeigenaar, buurtbewoners en gemeente gewogen worden, liggen nu met het bestemmingsplan ter besluitvorming voor.

2. In deze bestemmingsplanprocedure is duidelijk geworden dat een zeer groot deel van het aantal zienswijzen gelijklopend is. In plaats van één zienswijze ondertekend door meerdere personen, hebben veel mensen eenzelfde zienswijze op eigen naam ingediend. Zie bijvoorbeeld § 2.1, § 2.5, § 2.21, § 2.23 en § 2.30 waaruit naar voren komt dat 5 verschillende zienswijzen goed zijn voor 83 van de in totaal 150 huishoudens die een zienswijze hebben ingediend.
3. Het concrete resultaat van de drie dialoogsessies is dat de ontwikkelaar bereid gevonden is het bouwplan dusdanig te wijzigen dat:
 - de toegestane bouwhoogten van de drie woongebouwen naar beneden worden bijgesteld (van 20 meter naar 17 meter met set back tot 11 meter, van 38 meter naar 32 meter met set back tot 23 meter, en een set back tot 29 meter bij het woongebouw tot 35 meter);
 - het bouwvlak voor het westelijke woongebouwen in verband met de bezonning van Klein Haastenburg in oppervlakte en situering wordt aangepast, en;
 - 8 appartementen minder worden gerealiseerd (van 196 naar 188 woningen).Daarmee sluit het bouwplan beter aan de omgeving en worden alle parkeerplaatsen die voor de ontwikkeling nodig zijn op de locatie zelf aangelegd.
4. Met het aanpassen van het bouwplan naar een met minder appartementen, lagere bouwhoogten en een anders gesitueerd bouwvlak voor het westelijke woongebouw, zijn ook de onderzoeken naar omgevingsaspecten hierop aangepast. Daarbij is ook rekenschap gegeven aan punten die door de omgeving zijn aangedragen. Zo is ook onderzoek verricht naar activiteiten op het parkeerdek (zoals dichtslaan deuren en lichthinder). En wordt de lichte TNO-norm als vereiste toegepast, waar daar geen landelijk of gemeentelijk beleid toe noopt.

Ook is naar aanleiding van de zienswijzen nog eens kritisch gekeken naar uitgangspunten van verschillende onderzoeken, met name die voor verkeer en parkeren. Geactualiseerde onderzoeken voor het nieuwe voorstel vervangen bij een gewijzigde vaststelling die van het ontwerpbestemmingsplan.

5. Iedereen kan met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur een verzoek indienen om stukken op te vragen, die van belang zijn geweest bij het handelen van een bestuursorgaan. Alleen de VvE van Kleine Haastenburg heeft daarvan gebruik gemaakt door De gegevens op te vraag uit de periode van 1 januari 2018 tot en met 14 oktober 2020. Gelet op de hoeveelheid van de aan te leveren stukken is met de VvE afgesproken dat deze in meerdere batches aangeleverd zouden worden vóór de commissievergadering waarin het bestemmingsplan behandeld zou worden met de mogelijkheid om in te spreken. De laatste van vier deelzending was op 28 januari 2021. Op 4 maart 2021 is een bezwaarschrift van de VvE ontvangen, die voor behandeling bij de bezwaarschriftencommissie ligt.
1. Naast de buurtbushalte kunnen de bewoners van de Van Loonlocatie ook gebruik maken van de bushaltes Gildenburg en Boerensloot op ongeveer 200 meter loopafstand. Door de ligging nabij het intercitystation Gouda vormt het gebruik van de fiets en trein ook een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Ontwikkelingen als Van Loon en Spoorzone worden meegenomen door Arriva en de provincie (als opdrachtgever van het busvervoer) bij eventueel benodigde aanpassingen van het buslijnnetwerk Gouda.
2. Met het verschuiven van het westelijke woongebouw ter hoogte van Haastenburg komt ruimte vrij voor de aanleg van extra parkeer-plekken voor bezoekers ten opzichte van het vorige plan. Het bezoekersparkeren kan geheel op eigen terrein opgelost worden. Ook op de zaterdagmiddag, het drukste parkeermoment in de wijk. Verder zorgt het naar beneden bijstellen van 196 naar 188 woningen in het aangepaste plan voor minder benodigde parkeerplekken. Met de berekeningen en maatregelen uit het mobiliteitsplan wordt het parkeren op eigen terrein in voldoende mate opgelost. 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.
3. 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 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.

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 voorrangsp plein voorzien. Deze staan gepland voor de 3^{de} tranche. In het kader van het asfaltonderhoudsprogramma zullen nog dit jaar enkele maatregelen worden uitgevoerd om de oversteekbaarheid te verbeteren.

4. Veel (ook met Gouda vergelijkbare) gemeenten gebruiken de lichte TNO-norm om op een wat meer objectieve manier te beoordelen of sprake is van voldoende bezonning. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het gebruik maken van deze norm als niet onredelijk beoordeeld.