Bestemmingsplan

Ridder van Catsweg 683, Gouda

Uw specialist in

- Omgevingsvergunningen
- Wijzigingsplannen
- **Bestemmingsplannen**
- Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte
- Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

Dr. van Deenweg 13
8025 BP Zwolle

T 0546 454 466
E info@bjz.nu

29 juni 2021

Status: Vastgesteld

Bestemmingsplan

"Ridder van Catsweg 683, Gouda"

Bestemmingsplan:	"Ridder van Catsweg 683, Gouda"
IDN:	NL.IMRO.0513.0105RvCatsweg683-DF01
Status:	Vastgesteld
Datum:	29 juni 2021

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle

Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 LIGGING VAN HET PLANGEBIED 5
1.3 DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN 5
1.4 HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME 6
1.5 LEESWIJZER 7

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE 8

2.1 GOUDA EN PLASWIJCK 8
2.2 HET PLANGEBIED EN DE OMGEVING 8

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING 10

3.1 GEWENSTE ONTWIKKELING 10
3.2 VERKEER EN PARKEREN 12

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER 19

4.1 RIJKSBELEID 19
4.2 PROVINCIAAL BELEID 23
4.3 REGIONAAL BELEID 25
4.4 GEMEENTELIJK BELEID 25

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN 31

5.1 GELUID (WET GELUIDHINDER) 31
5.2 BODEMKWALITEIT 32
5.3 LUCHTKWALITEIT 34
5.4 EXTERNE VEILIGHEID 35
5.5 MILIEUZONERING 37
5.6 ECOLOGIE 39
5.7 ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE 42
5.8 BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE 44
5.9 WINDHINDER 45
5.10 BEZONNING 46
5.11 LICHTHINDER 46

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN 48

6.1 VIGEREND BELEID 48
6.2 WATERPARAGRAAF 49

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING 51

7.1 INLEIDING 51
7.2 OPZET VAN DE REGELS 51
7.3 VERANTWOORDING VAN DE REGELS 52

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 54

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG EN INSPRAAK 55

9.1 VOOROVERLEG 55
9.2 INSPRAAK 55

9.3 ZIENSWIJZEN 55
9.4 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 56

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING 57

BIJLAGE 1 MOBILITEITSPLAN 57
BIJLAGE 2 VERKEERSONDERZOEK 58
BIJLAGE 3 AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI 59
BIJLAGE 4 VERKENNEND- EN AANVULLEND BODEMONDERZOEK 60
BIJLAGE 5 GECOMBINEERD GELUID- EN LUCHTKWALITEITONDERZOEK 61
BIJLAGE 6 AERIUS-BEREKENING 62
BIJLAGE 7 QUICKSCAN NATUURWAARDENONDERZOEK 63
BIJLAGE 8 AANVULLEND VLEERMUIZENONDERZOEK 64
BIJLAGE 9 AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R. BEOORDELING 65
BIJLAGE 10 WINDKLIMAATONDERZOEK 66
BIJLAGE 11 BEZONNINGSSTUDIE 67
BIJLAGE 12 WATERTOETSRESULTAAT 68

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

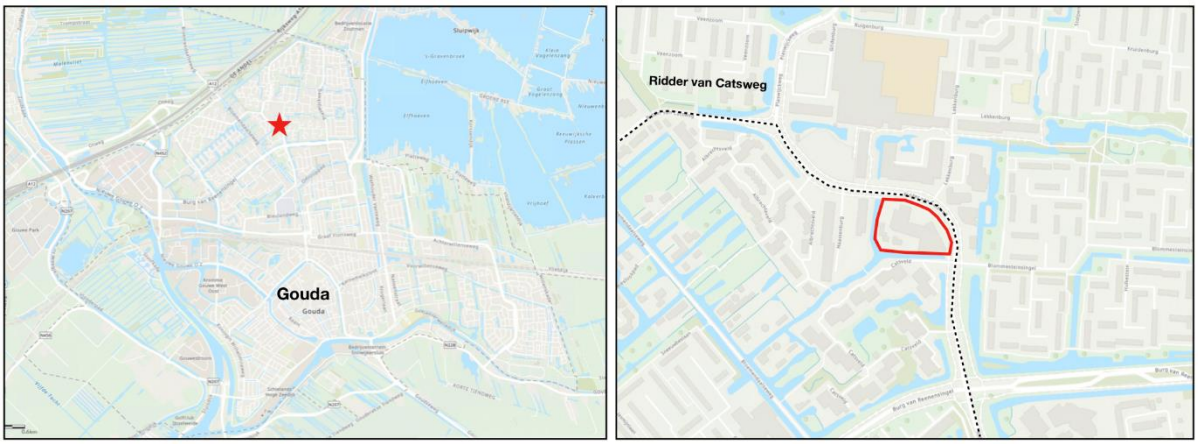
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel aan de Ridder van Catsweg 683 in Gouda. Op deze locatie was tot voor kort een autobedrijf gevestigd, met een grote showroom, een autowerkplaats, een wasstraat en een tankstation. De initiatiefnemer is voornemens het perceel te herontwikkelen met woningbouw.

Het concrete voornemen betreft de sloop van alle bebouwing binnen het plangebied en nieuwbouw van een drietal woongebouwen met in totaal 172 appartementen. Het omliggende terrein wordt ingericht met infrastructuur, parkeervoorzieningen (o.a een parkeerdek) en groenvoorzieningen.

De beoogde plannen zijn niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Derhalve is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. In deze toelichting wordt aangetoond dat het gewenste plan vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt aan de Ridder van Catsweg 683 in de wijk Plaswijck te Gouda. Het perceel staat kadastraal bekend als gemeente Gouda, sectie M, nummer 4757. De ligging van het plangebied (rode ster en rode omlijning) ten opzichte van de directe omgeving en de stad Gouda is indicatief weergegeven in afbeelding 1.1.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied ten opzichte van de directe omgeving en de stad Gouda (Bron: ArcGIS)

1.3 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Ridder van Catsweg 683, Gouda' bestaat uit de volgende stukken:

- verbeelding (tek. NL.IMRO.0513.0105RvCatsweg683-DF01) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden weergegeven. In de regels zijn bepalingen opgenomen om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. Het plan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting geeft een duidelijk beeld van het bestemmingsplan en van de daaraan ten grondslag liggende gedachten maar maakt geen deel uit van het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.4 Huidig planologisch regime

1.4.1 Algemeen

De locatie is gelegen binnen de begrenzing van de bestemmingsplannen ‘Plaswijck’ en ‘Parapluherziening parkeren’, die respectievelijk op 9 september 2010 en 21 november 2019 door de gemeenteraad van Gouda zijn vastgesteld.

De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels bestemd tot ‘Bedrijf’ en voorzien van de functieaanduidingen ‘specifieke vorm van bedrijf – autoreparatiebedrijf’ en ‘verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg’. De functieaanduiding ‘bedrijfswoning’ is ter plaatse van de drie bestaande bedrijfswoningen opgenomen. Daarnaast is er sprake van een bouwvlak, enkele maatvoeringseisen en een bouwaanduiding voor een luifel.

Daarnaast gelden de bestemmingen ‘Groen’, ‘Verkeer-Verblijf’ en ‘Water’ binnen het plangebied waarbij verder geen sprake is van nadere aanduidingen.

Een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan is opgenomen in afbeelding 1.2. Het plangebied is indicatief aangegeven met de rode omlijning. Voor de exacte begrenzing wordt hier en voor het vervolg van deze plantoelichting verwezen naar de verbeelding behorend bij voorliggend bestemmingsplan.



Afbeelding 1.2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan ‘Plaswijck’ (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

1.4.2 Beschrijving bestemmingen

De tot ‘Bedrijf’ aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor bedrijfsactiviteiten in de milieucategorie 1 en 2 met uitzondering van enkele specifieke functies en inrichtingen, een bedrijfswoning, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning', een luifel, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - luifel', een

autoreparatiebedrijf, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - autoreparatiebedrijf', en een verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg, ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg'.

Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' mag ten hoogste één bedrijfswoning worden gebouwd. Deze aanduiding is op drie locaties binnen het plangebied aanwezig.

De tot 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen en water, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, straatmeubilair en nutsvoorzieningen.

De tot 'Verkeer-Verblijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met een verblijfsfunctie, pleinen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, groenvoorzieningen en water, straatmeubilair en nutsvoorzieningen.

De tot 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water, recreatief medegebruik, bruggen, duikers en steigers, en groenvoorzieningen.

1.4.3 Strijdigheid

Voorliggend initiatief gaat uit van de realisatie van drie woongebouwen (in totaal 172 appartementen) op een locatie waar de noodzakelijke gebruiks- en bouwmogelijkheden voor deze ontwikkeling ontbreken. De bouw van reguliere woningen is namelijk binnen het plangebied niet toegestaan. De gewenste ontwikkeling is daarmee in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Plaswijck'.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de gewenste juridische-planologische kaders om het voornemen mogelijk te maken.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie in het plangebied en omliggend gebied gegeven.

Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het gewenste plan.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het relevante beleid van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Gouda beschreven.

In hoofdstuk 5 passeren alle relevante milieu- en omgevingsaspecten de revue.

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 7 en 8 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 9 gaat in op de vooroverleg en inspraak.

HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE

2.1 Gouda en Plaswijck

Gouda is ontstaan op de kruising van de Hollandsche IJssel en het veenstroompje de Gouwe. Aan diezelfde Gouwe ontleent de stad haar naam.

Rond de elfde eeuw is vanaf de oeverwal van de Hollandsche IJssel een start gemaakt met de ontginning van de enorme veenkussens, zo ongeveer op de plek van de huidige Markt. De naam Gouda duikt voor het eerst op in een oorkonde van de bisschop van Utrecht en in 1272 krijgt Gouda stadsrechten.

Vanaf de veertiende eeuw begon men met de grootschalige turfwinning als brandstof voor stedelingen en bedrijven. Begin zeventiende eeuw begint Gouda haar positie als handelsstad te verliezen. De bier- en lakenindustrie verdwijnt, maar daar komt de pijpen-industrie voor in de plaats.

Vanwege nieuwvestiging en uitbreiding van bedrijven groeide de behoefte aan (arbeiders)woningen. Dit leidde tot de eerste grote stadsuitbreidingen na het jaar 1901. Na de Tweede Wereldoorlog breidt Gouda het aantal wijken en buurten verder uit in noordelijke en zuidwestelijke richting.

Plaswijck is een woonwijk in het noorden van Gouda. De wijk wordt begrensd door de A12 in het noordwesten, Reeuwijk en de Reeuwijkse plassen in het oosten en noorden, de wijk Bloemendaal in het zuidwesten en de Omloopkade in het zuiden.

Door de bestaande achterstand in de woningvoorraad kent Gouda een woningbouwopgave van circa 5.000 woningen in de periode 2015-2030. Dit maakt een verhoging van de bouwproductie noodzakelijk. Door de realisatie van 172 appartementen in verschillende segmenten wordt bijgedragen aan de woningbouwopgave en wordt tevens de doorstroming op de woningmarkt bevorderd.

2.2 Het plangebied en de omgeving

Het plangebied ligt aan de Ridder van Catsweg aan de rand van de woonwijk Plaswijck. De ruimtelijk-functionele structuur van de directe omgeving bestaat voornamelijk uit woonpercelen, wijkvoorzieningen (winkelcentrum Bloemendaal) en enkele maatschappelijke voorzieningen.

Het plangebied wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de Ridder van Catsweg. Aan de zuid- en westzijde vormt een waterloop de begrenzing. In afbeelding 2.1 en 2.2 zijn luchtfoto’s en enkele straatbeelden van de huidige situatie ter plaatse van het plangebied opgenomen.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto plangebied (Bron: PDOK)



Afbeelding 2.2 Straatbeelden plangebied (Bron: Google Maps Street View)

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels verhard en bebouwd ten behoeve van het voorheen ter plaatse gevestigde autobedrijf. Op het perceel bevinden zich onder meer een grote showroom, een autowerkplaats, een voormalige wasstraat, een drietal bedrijfswoningen en een pompeiland met luifel. De uiterste noord- en oostzijde van het plangebied is ingericht als voet- en fietspad.

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

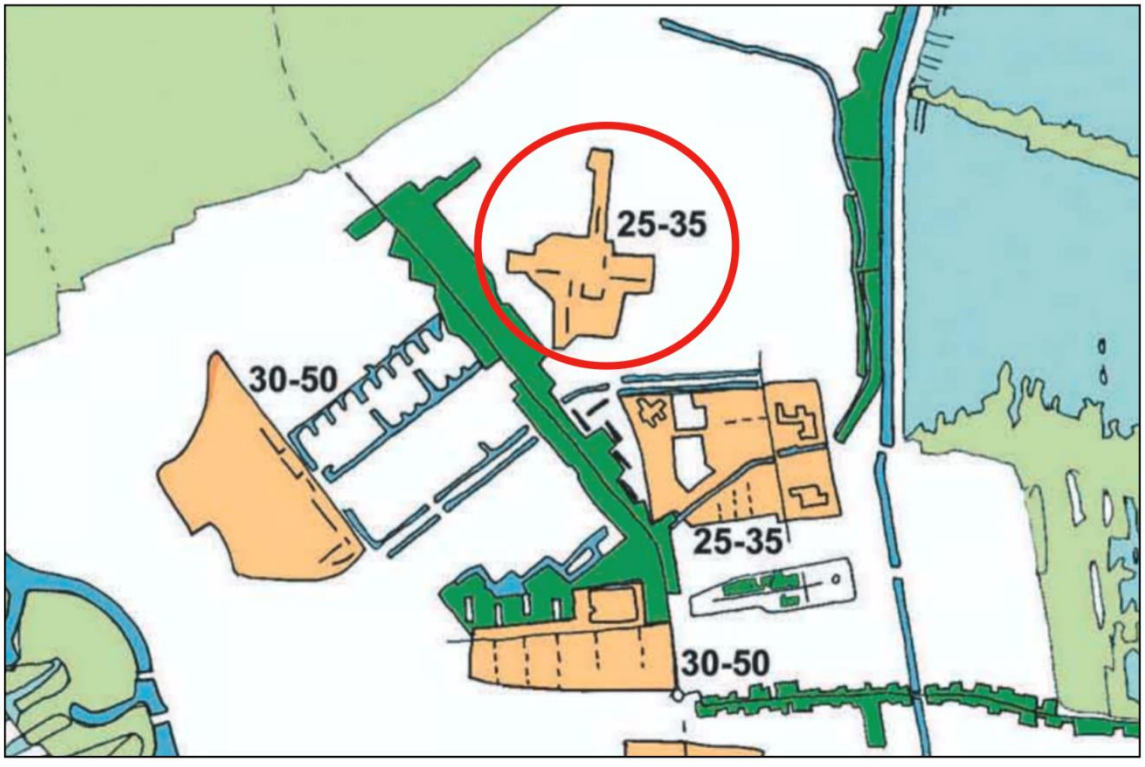
3.1 Gewenste ontwikkeling

Inpassing in de stad

Zoals beschreven in de aanleiding bestaat het voornemen om het voormalig bedrijfsperceel aan de Ridder van Catsweg te herontwikkelen met woningbouw. Het plan voorziet in de realisatie van een drietal woongebouwen met in totaal 172 appartementen.

De locatie ligt op een belangrijke en zichtbare plek in de wijk, direct tegenover het wijkcentrum van Bloemendaal, georiënteerd op de Ridder van Catsweg. Met de voorgestelde ontwikkeling wordt de locatie ook in zijn uitstraling meer onderdeel van het centrum en ontstaat een stedenbouwkundig herkenningspunt in de bocht van de Ridder van Catsweg. Een dergelijke ontwikkeling wordt ook als een passende invulling gezien in de Nota Hoogbouw van de gemeente Gouda uit 2005. Hier wordt een bouwhoogte van maximaal 35 meter acceptabel geacht.

Aan de nota Hoogbouw ligt de filosofie ten grondslag dat hoogbouw in Gouda geconcentreerd moet worden op een aantal goed gekozen plekken. Zowel op het schaalniveau van de wijk als op het schaalniveau van de stad en regio zijn hoogbouwzones benoemd. Voor de hoogbouwzones op de schaal van de wijk gaat het om locaties die de structuur van de wijk kunnen versterken en waar op dit moment de 'grotere schaal' al onderdeel uitmaakt van de buurt. Hier wordt ruimte geboden om op een verantwoorde manier de hoogte in te gaan. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogten is in de eerste plaats gekeken naar de specifieke kenmerken (huidige stedenbouwkundige structuur, huidige bouwhoogten) van de buurt of wijk waarin de hoogbouwzone zich bevindt. Het 'handschrift van de wijk' is bepalend. In de tweede plaats is gekeken naar de plek van de hoogbouwzone binnen Gouda en naar de invloed op de skyline van Gouda. In afbeelding 3.1 is een uitsnede van de relevante kaart uit de Nota Hoogbouw weergegeven waarop de relevante maximale bouwhoogte is weergegeven (rode omlijning).



Afbeelding 3.1 uitsnede relevante kaart uit de Nota Hoogbouw 2005 van de gemeente Gouda (Bron: Nota Hoogbouw, mei 2005 gemeente Gouda)

Het bouwplan en de inrichting van de locatie

De aansluiting van het huidige terrein op de straat is niet fraai, met een onduidelijke verloop van voet- en fietspaden en zeer beperkt groen. In het plan dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt worden de appartementen ingepast in een openbaar toegankelijke voortuin, die wordt begrensd door een helder trottoir, een groenstrook die de weg begeleidt en een fietsstrook.

Bij het bepalen van de inrichting van de locatie en het ontwerp van de woongebouwen zijn de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten aangehouden:

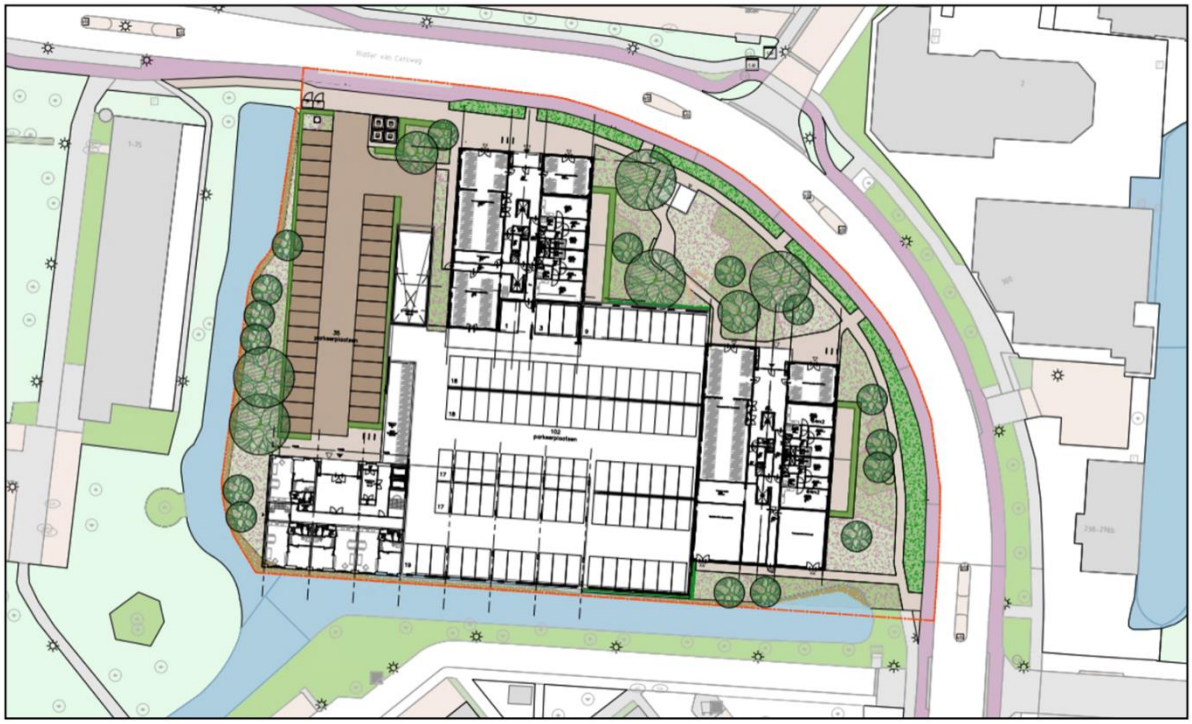
- Herkenbare identiteit van de plek en de gebouwen.
- Een fraaie vormgeving van alle kanten van het gebouw (alzijdige uitstraling)
- Verschil in hoogtes van de gebouwen, aansluitend op de omgeving.

De woongebouwen hebben allen een verschillend volume en een verschillende hoogte. De noordelijke, oostelijke en westelijke gebouwen hebben respectievelijk bouwhoogtes van circa 28, 31 en 16 meter, en respectievelijk 9, 10 en 5 bouwlagen. De meest noordelijk en westelijk geprojecteerde woongebouwen kennen deels een terrasvormige opbouw.

De appartementen zijn voorzien op alle bouwlagen, waarbij op de begane grond en de 1e verdieping tevens de gemeenschappelijke fietsenstallingen, parkeerruimte, technische en algemene ruimten (bijv. entree) zijn voorzien. De appartementen op de verdiepingen zullen bereikbaar zijn per lift en trap. Het merendeel van de appartementen krijgt een terras (begane grond) of balkon (verdiepingen). De appartementen worden uitgevoerd in verschillende woonsegmenten (qua prijsklasse en koop/huur) en zullen geschikt zijn voor diverse doelgroepen, waaronder één- en tweepersoonshuishoudens en senioren. De verdeling is grofweg als volgt:

- 43 sociale huurappartementen;
- 43 huurappartementen (middensegment);
- 86 vrije sector huur- of koopappartementen (middensegment).

Onderstaande afbeelding 3.2 geeft de gewenste situatie ter plaatse weer in de vorm van een situatietekening.



Afbeelding 3.2 Gewenste situatie plangebied (Bron: VLUGP Stedebouw & Landschapsarchitectuur)

De appartementen voldoen aan de eisen voor toekomstgericht bouwen, onder meer door duurzaam en levensloopbestendig te bouwen. Wat betreft duurzaamheid kan worden gedacht aan speciale aandacht voor isolatie van fundering, vloer, gevel, dak en aan het gebruik van zonnepanelen, vloerverwarming, inductie koken, “triple glas” etc. De zonnepanelen worden gerealiseerd op de ‘groene daken’. Daarnaast worden er voorzieningen voor warmte koude opslag (WKO) gerealiseerd. In de onderstaande afbeelding zijn de (mogelijke) locaties van deze voorzieningen binnen het plan weergegeven. Het plan voldoet hiermee aan de eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG).



Afbeelding 3.3 Indicatieve locaties voorzieningen warmte koude opslag (WKO) (Bron: VLUGP Stedebouw & Landschapsarchitectuur)

Ten behoeve van het parkeren wordt er een parkeerdek (maaiveld en verdieping) gerealiseerd. Hier zal de parkeerbehoefte (zie paragraaf 3.2.2) worden opgevangen, waarbij tevens rekening is gehouden met parkeerplaatsen voor minder validen. Tot slot wordt er nabij de toekomstige in- en uitrit op maaiveldniveau bezoekersparkeerplaatsen aangelegd.

Rond de woongebouwen wordt tevens voorzien in groen. Op die manier voegt het bouwplan zich goed in de omgeving en is het prettig wonen in de nieuwe appartementen. Het groen is met name aanwezig langs de Ridder van Catsweg en in een iets smallere strook aan de westzijde. Aan de zuidzijde wordt de gevel van de parkeervoorziening voorzien van groen. Carports op het parkeerdek worden voorzien van sedumafdekking.

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling.

Op 21 november 2018 heeft de gemeenteraad van de gemeente Gouda het bestemmingsplan ‘Parapluherziening Parkeren’ vastgesteld. Het doel van de parapluherziening is het bieden van een eenduidige regeling ten aanzien van het aspect ‘parkeren’ in Gouda. Het paraplubestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het gemeentelijke parkeerbeleid. Na vaststelling van dit paraplubestemmingsplan, waarin wordt verwezen naar gemeentelijke parkeernormen uit 2018, is het ‘Parkeerplan Gouda 2020’ vastgesteld. In

voorliggend geval is getoetst aan de meest recent vastgestelde parkeernormen, te weten de parkeernormen uit het 'Parkeerplan Gouda 2020', en de mogelijkheden om hiervan af te wijken.

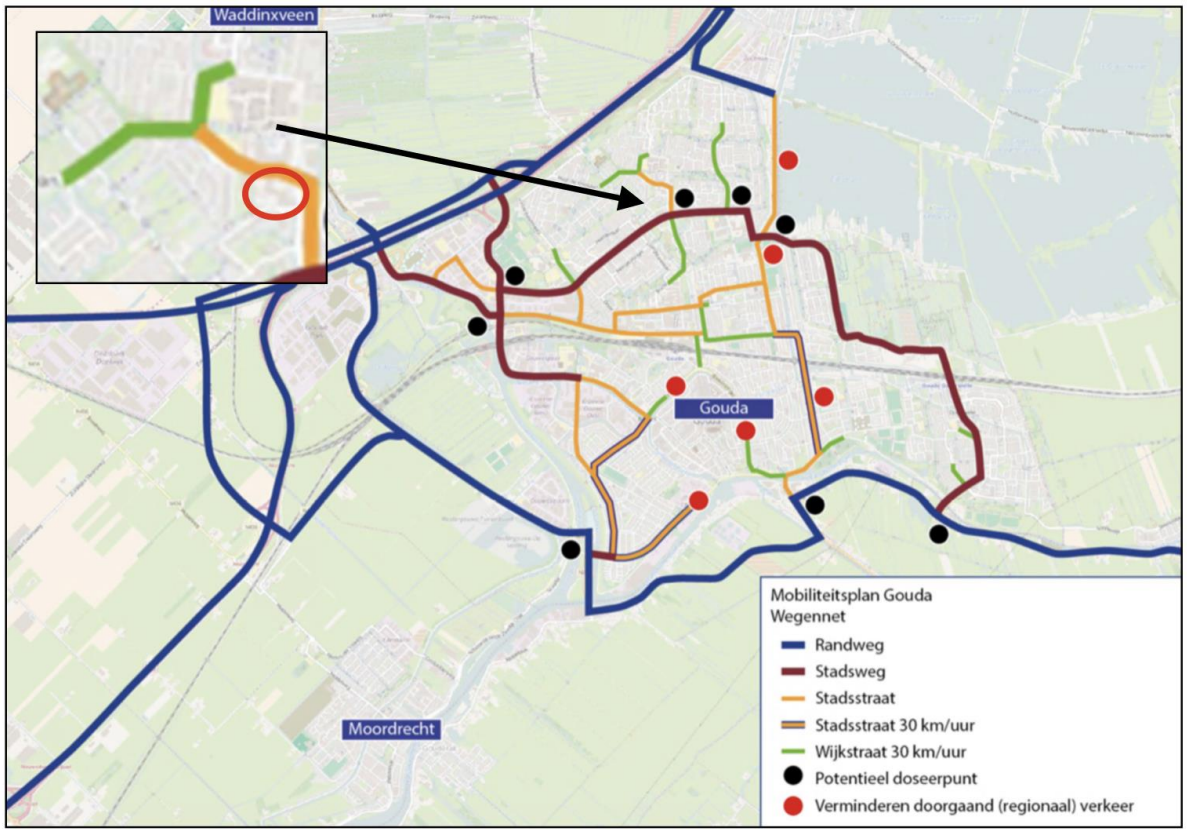
In het paraplubestemmingsplan is bepaald dat ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Wat betreft verkeersgeneratie kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Specifiek voor verkeersgeneratie en parkeren heeft het CROW bovengenoemde publicatie opgesteld. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van onder andere de verkeergeneratie. Hierbij wordt opgemerkt dat bij iedere functie, in de CROW-publicatie, een maximum en minimum wordt genoemd. Dit is de bandbreedte. Veelal wordt bij nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde aangehouden.

3.2.2 Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026

In het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 'Stad in Beweging' (vastgesteld 2017) heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit in de gemeente verwoord. In het Mobiliteitsplan is ingegaan op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van alle vormen van vervoer. De compacte structuur met de historische binnenstad geven Gouda haar charme en kwaliteiten. Anderzijds betekent het dat grote ingrepen om het gemotoriseerde verkeer anders af te wikkelen nauwelijks mogelijk zijn. Dat levert zelfs beperkingen op voor het fietsverkeer. Gouda moet het doen met de begrenzingen die deze stad oplegt. De gemeente streeft naar een goede verdeling tussen de (verkeers)ruimte voor het langzame en het gemotoriseerde verkeer. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke opgave, net als het voorkomen van verkeersoverlast.

In onderstaande afbeelding is het wensbeeld van het wegennet opgenomen. Te zien is dat in en rond het plangebied diverse hoofdwegen (randweg, stadsstraten en stadswegen) liggen, die zorgen voor een goede bereikbaarheid van Gouda en van de locatie van het project.



Afbeelding 3.4 Wegennet Gouda (Bron: Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)

De Ridder van Catsweg is op basis van bovenstaande afbeelding aangemerkt als een 'Stadsstraat'. Voor het wegennet zijn per type weg de verkeerskundige uitgangspunten bepaald conform onderstaande afbeelding.

Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefwaarden)			
	Hoofdwegennet		Verblijfsgebied
	Stadswegen	Stadsstraten	Wijkstraten
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Functie	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer in de stad van en naar de wijken (de wijkstraten) en verbinden naar de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel naar de stadswegenen of de randwegen	Verzamelen het gemotoriseerd verkeer in de wijk en sluiten aan op de stadswegen en/of stadsstraten
Maximum snelheid	50 of 70 km/uur	50 km/uur	30 km/uur bij lengte > 500 m ook gedeelte 50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 1 of 2 X 2 rijstroken gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	< 20.000 of < 35.000 mvt/etmaal	< 15.000 mvt/etmaal	> 4.000 en < 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Ja
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspad of fietsstrook	Fietsstrook
Solitaire oversteek langzaam verkeer	Bij 70 km/uur of 2 X 2 rijstroken: VRI of ongelijkvloers Bij 50 km/uur en 2 X 1 rijstroken: VRI of brede middenberm, voor doorstroomroute fiets is ongelijkvloers eveneens optie	VRI of middenberm	Middeneiland
Kwaliteit verkeersafwikkeling	Doorstroomroutes	Geen specifieke eisen	Geen specifieke eisen

Afbeelding 3.5 Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (Bron: Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)

De uitdaging zit er in om te voorkomen dat het wegennet volstroomt en hierdoor de bereikbaarheid afneemt. Daarom zal elke ontwikkeling die verkeersgeneratie met zich meebrengt zorgvuldig getoetst worden.

Bij het zoeken en vinden van oplossingen voor parkeervraagstukken hanteert het mobiliteitsplan de volgende principes:

- eerst benutten (onder andere private parkeerplaatsen, meer deelauto's), verdelen (parkeerregulering) en beprijzen (differentiëren en betalen naar gebruik);
- daarna pas bouwen (als dat past binnen een structureel sluitende parkeerexploitatie en meerwaarde biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte);
- zorgen voor een (door de jaren heen) structureel sluitende gemeentelijke parkeerexploitatie;
- zorgen voor nieuwe parkeervoorzieningen die moeten bijdragen aan het verbeteren van de woonomgeving (minder overlast maar ook meer ruimte voor andere functies) en aan het versterken van het historische stadsbeeld in de binnenstad.

3.2.3 Deelauto's

Gouda wil autoluw worden en deelauto's stimuleren. Gelet op praktijkervaringen is een goede inschatting te maken van de mate van gebruik en het effect op de leefomgeving en openbare ruimte.

3.2.4 Situatie plangebied

3.2.4.1 Parkeerbehoefte

Binnen de begrenzing van het plangebied wordt middels voorliggend bestemmingsplan de realisatie van 172 woningen mogelijk gemaakt. Het betreft 43 sociale huurappartementen, 43 middenhuur appartementen en 86 vrije sector huur- of koopappartementen.

In voorliggend geval is maatwerk geleverd in de vorm van een door Over Morgen opgesteld mobiliteitsplan. Uit het mobiliteitsplan blijkt onder andere wat de parkeereis is en op welke wijze hier invulling aan wordt gegeven. Dit mobiliteitsplan is als bijlage 1 opgenomen bij deze plantoelichting.

Het mobiliteitsplan gaat uit van het STOMP-principe. Deze afkorting komt uit Vlaanderen waarmee in de mobiliteitsplanning een prioritering wordt aangegeven. In volgordelijkheid betekent dit: Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en ten slotte de Privéauto. Op deze wijze is ook het plangebied ingericht: vanuit de woningen zijn de fietsenstallingen het makkelijkst te bereiken, vervolgens de deelauto's, het OV en op de laatste plaats privé auto's.

Ten behoeve van de 172 appartementen bestaat de maatwerkoplossing in dit geval uit:

- 234 parkeerplekken voor auto's, waarvan:
    - 129 vaste parkeerplaatsen voor de bewoners van de midden huur en vrije sector appartementen (1 per appartement);
    - 12 voor elektrische deelauto's (gemixt aanbod) op eigen prominent geplaatste parkeerplekken;
    - 52 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren, waarvan:
        - 35 vaste bezoekersparkeerplaatsen, en;
        - 17 gecombineerde bezoekersparkeerplaatsen met de parkeerplaatsen voor de sociale huurappartementen);
    - een positief saldo van 29 parkeerplaatsen.
- 3 elektrische deelbakfietsen;
- 850 fietsparkeerplekken (4,9 per woning).

Het te hanteren mobiliteitsconcept levert een lager autobezit, minder autokilometers, minder uitstoot en een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de gezamenlijk gedeelde deelauto's op. Met de ruimte die dit bespaart aan parkeervakken wordt de anders noodzakelijke realisatie van een extra gebouwde parkeerlaag voorkomen.

3.2.4.2 Fietsparkeerbehoefte

De gemeente Gouda wil een aantrekkelijke stad zijn voor fietsers en daar horen ook voldoende stallingsplaatsen voor fietsen bij. Tot op heden hanteert Gouda uitsluitend de eisen uit het Bouwbesluit artikel 4.31 (2012) voor fietsparkeernormen bij woonfuncties (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen). Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. De normen fietsparkeren in het Bouwbesluit kennen beperkingen: bergingen te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt (expliciete) mogelijkheid voor collectieve berging/stalling. Individuele stallingen worden veelal voor andere doeleinden gebruikt dan voor de fiets(en), welke dan op straat belanden.

Als aanvulling op het Bouwbesluit worden aangepaste kencijfers gehanteerd voor het realiseren collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen. Dit sluit aan bij een bredere beleidslijn, o.a. van de G4 gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), als het gaat om het realiseren van toekomstbestendige parkeervoorzieningen die het fietsgebruik stimuleren bij gestapelde woningbouw in de stedelijke context.

De fietsparkeernormen voor woningen zijn als volgt:

Programma	Omvang in gbo	aantal fietspp
Woning - klein	< 55 m2	2
Woning - compact	55 tot 85 m2	3
Woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	4
Woning - groot	> 110 m2	5

Afbeelding 3.7 Fietsparkeernormen Gouda (Bron: Parkeerplan Gouda 2020)

Hierbij geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 m² bergruimte voor woningen > 50m2 gerealiseerd dient te worden.

In het kader van voorliggend plan wordt mede gebruik gemaakt van collectieve fietsvoorzieningen. Voor de bewoners wordt per woongebouw op de begane grond een inpandige gezamenlijke fietsstalling gerealiseerd. Uitgaande van collectieve fietsvoorzieningen bestaat de fietsparkeerbehoefte (op basis van de oppervlakte per appartement) uit ((43*2)+(91*3)+36*4)+(2*5)) afgerond 513 fietsparkeerplaatsen. In voorliggend geval bestaat de doelstelling uit de realisatie van circa 840 fietsparkeerplaatsen. Hiermee wordt ruimschoots aan de bijbehorende norm voldaan en wordt fietsgebruik gestimuleerd.

3.2.4.3 Verkeersgeneratie

Ten behoeve van voorliggend plan heeft Goudappel Coffeng onderzoek verricht naar de te verwachten verkeerseffecten als gevolg van de ontwikkeling. Hierna wordt beknopt ingegaan op de belangrijkste onderzoeksconclusies. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar bijlage 2 bij deze plantoelichting.

Opgemerkt wordt dat ten tijde van de uitvoering van dit onderzoek was nog sprake van een planvoornemen waarbij 196 en later 188 appartementen zouden worden gerealiseerd. In verband met zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is het plan uiteindelijk gewijzigd naar maximaal 172 appartementen. Dit is ook als zodanig gemaximeerd in dit bestemmingsplan. In relatie tot de verkeerssituatie/verkeersgeneratie is de realisatie van minder appartementen gunstig. Immers betekend dit gemiddeld genomen een lager aantal verkeersbewegingen en hiermee een mindere impact op de omgeving. Hoewel de daadwerkelijke verkeersberekening die onderdeel uitmaakt van het bedoelde onderzoek is gebaseerd op de realisatie van 188 appartementen, wordt dit onderzoek op basis van bovenstaande dan ook als worst-case berekening gezien. De realisatie van minder appartementen leidt immers niet tot een hogere verkeersgeneratie dan waar in het onderzoek rekening mee is gehouden. De uitkomsten van dit onderzoek worden om deze reden representatief geacht.

De transformatie van het plangebied tot woningbouwlocatie zorgt voor een toename van de verkeersgeneratie van circa 396 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal ten opzichte van de huidige situatie.

Het grootste deel van dit verkeer zal van/naar het zuiden rijden in de richting van de Burgemeester van Reenensingel, via deze route zijn namelijk de meeste bestemmingen te bereiken. Op de ridder van Catsweg tussen het plangebied en de Burgemeester van Reenensingel neemt daardoor de verkeersintensiteit toe met circa 376 verkeersbewegingen per dag. Dit komt overeen met ongeveer 5% extra verkeer.

Het plangebied wordt ontsloten middels een voorrangskruispunt op de Ridder van Catsweg. Verkeer op de Ridder van Catsweg heeft voorrang op verkeer van/naar het plangebied. Nabij de ontsluiting is ruimte voor een vuilniswagen om de ondergrondse containers te legen zonder daarbij het rechtdoorgaande verkeer te hinderen.

De verkeersafwikkeling (verkeersdoorstroming) op de Ridder van Catsweg en het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel is beoordeeld met dynamische verkeerssimulaties van de geprognosticeerde verkeerssituaties in 2030. Daaruit blijkt dat de planontwikkeling slechts beperkte effecten heeft op de wachttijd en verkeersdoorstroming op de Ridder van Catsweg, de verschillende aansluitende wegen en het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel. Afslaand verkeer naar de planlocatie zorgt af en toe voor een korte wachtrij op de Ridder van Catsweg, maar de vertraging daarvan blijkt beperkt en binnen de criteria voor een goede verkeersafwikkeling.

Bij het kruispunt met de Burgemeester van Reenensingel kan er op zaterdagmiddag incidenteel sprake zijn van een oplopende wachtrij bij één van de opstelstroken. Dit is echter in de referentiesituatie ook al het geval, de planontwikkeling heeft hier beperkt effect op gegeven de gemiddelde vertraging op deze rijrichting komt dit slechts incidenteel voor. De cyclustijd van het kruispunt blijft binnen de maximaal acceptabele grens van 120 seconden.

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de Ridder van Catsweg de bij dit plan behorende verkeersgeneratie op een verkeersveilige wijze kan afwikkelen, zonder onevenredige effecten op de verkeersdoorstroming. Op de planlocatie wordt een voetpad aangelegd waardoor in een doorgaand voetpad langs de Ridder van Catsweg wordt voorzien. Een en ander is waarneembaar in afbeelding 3.2. Gelet op de huidige voorzieningen wordt de verkeersgeneratie behorend bij deze ontwikkeling aanvaardbaar geacht.

3.2.5 Conclusie verkeer en parkeren

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van 172 woonappartementen mogelijk. Om te kunnen voorzien in voldoende parkeervoorzieningen en een verkeersveilige ontsluiting wordt in voorliggend geval maatwerk geleverd middels een mobiliteitsplan. Hiermee wordt voorzien in een passende invulling van de parkeereis en het aspect mobiliteit. Er is geen sprake van onevenredige effecten op de verkeersafwikkeling (verkeersdoorstroming) in de directe omgeving en voor het parkeren wordt in voldoende parkeerplaatsen voorzien.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

4.1.1.1 Algemeen

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

4.1.1.2 Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
   Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
   Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede quality of life. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
   Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*
   Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zet het Rijk in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt

een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

4.1.1.3 Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten komst gaat van die van toekomstige generaties

4.1.1.4 Toetsing van het initiatief aan de NOVI

De NOVI laat zich niet specifiek uit over dergelijke kleinschalige ontwikkelingen. Het betreft een ontwikkeling waarbij geen nationale belangen in het geding zijn en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI.

Geconcludeerd wordt dat de NOVI geen belemmering vormt voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

4.1.2.1 Algemeen

De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigt en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen ‘bestaand stedelijk gebied’ en ‘stedelijke ontwikkeling’.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

bestaand stedelijk gebied: ‘bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur’.

stedelijke ontwikkeling: ´ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.´

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

4.1.2.2 Toetsing van het initiatief aan de ladder voor duurzame verstedelijking

Wat betreft de “Ladder voor duurzame verstedelijking” wordt opgemerkt dat toetsing noodzakelijk is bij “nieuwe stedelijke ontwikkelingen” (3.1.6 Bro).

Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Er is geen ondergrens bepaald voor wat een ‘stedelijke ontwikkeling’ is. Op basis van jurisprudentie blijkt dat de vraag of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van die ontwikkeling, in relatie tot de omgeving. Voor wonen geldt, dat voor woningbouwlocaties vanaf twaalf woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die Ladderplichtig is.

- 11 woningen geen nieuwe stedelijke ontwikkeling (ABRvS 16 september 2015; ECLI:NL:RVS:2015:2921)
- 12 woningen wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling (ABRvS 25 maart 2015; ECLI:NL:RVS:2015:953).

Het begrip "woningbouwlocatie" (zoals opgenomen in de omschrijving van het begrip "stedelijke ontwikkeling" in artikel 1.1.1. Bro) is niet nader gedefinieerd. In de praktijk speelt daarom regelmatig de vraag, hoe bepaald moet worden wanneer woningen één woningbouwlocatie vormen. Er is sprake van één woningbouwlocatie als er tussen de te realiseren woningen, ruimtelijke en functionele samenhang bestaat. Uit de jurisprudentie volgt dat daarvoor onder meer betekenis toekomt aan de onderlinge afstand tussen de woningen.

In voorliggend geval is dan ook sprake van een ladderplichtige ontwikkeling aangezien sprake is van een toevoeging van 169 woningen (172 nieuwe woningen - 3 bestaande bedrijfswoningen) op één woningbouwlocatie. Het voorgenomen plan wordt hiermee als een ‘stedelijke ontwikkeling’ aangemerkt. De laddertoets dient te worden doorlopen.

Artikel 3.1.6 lid 2 van de Bro geeft aan dat de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan een aantal voorwaarden: a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte; b. indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?

Voordat de behoefte in beeld kan worden gebracht, moet ten eerste duidelijk zijn wat het ruimtelijk verzorgingsgebied voor de ontwikkeling betreft. De behoefte moet worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen.

Voorliggend plan voorziet in het realiseren van 172 woningen. In Gouda worden nieuwbouwplannen op regionaal niveau met elkaar afgestemd binnen de regio Midden-Holland. Deze afstemming bestaat onder meer uit het verdelen van de door de provincie toegestane woningaantallen, waarbij op basis van de woningbehoefteraming de plannen verdeeld worden over de tot de regio Midden-Holland behorende gemeenten (Bodegraven-Reeuwijk; Gouda; Krimpenerwaard; Waddinxveen en Zuidplas), en hun onderliggende kernen. De kwalitatieve vertaalslag naar type woningen, prijsklassen, doelgroepen etc. wordt op lokaal niveau gemaakt en ook de realisatie is een gemeentelijke activiteit.

Feitelijk is er dus sprake van vijf lokale woningbouwprogramma’s waarvan regionaal is afgestemd dat de totale productie binnen de door de provincie gestelde bandbreedte blijft. Het ruimtelijk verzorgingsgebied kan gelet op het feit dat vooral voor de lokale behoefte wordt gebouwd worden beperkt tot de gemeente Gouda.

Beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling

<u>Algemeen</u>

De gemeenten in de regio Midden-Holland beschikken over een eigen actuele woonvisie welke is verwerkt in de ‘Regionale Agenda Wonen 2019 Regio Midden-Holland’ (RAW)(2019). Deze regionale woonvisie is opgesteld voor de periode tot 2030. In de visie wordt op zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve woningbehoefte ingegaan. Ten aanzien van de behoefte is er een woningbouwprogramma opgesteld. Onderstaand wordt achtereenvolgens op de kwantitatieve als de kwalitatieve behoefte ingegaan.

Kwantitatieve behoefte

Algemeen

De regio Midden-Holland heeft een grote aantrekkingskracht, met als gevolg dat het aantal huishoudens zal gaan stijgen. In de RAW wordt de woningbouwopgave gebaseerd op de regionale woningbehoefte op basis van prognoses. De bovenregionale vraag is hierin niet meegenomen.

Naar verwachting zal het aantal huishoudens in de regio stijgen van ruim 95.000 in 2015 naar bijna 106.000 in 2025 (+11.000) en 110.000 in 2030 (+4.000). In 2016 telde de regio bijna 100.000 huishoudens, wat maakt dat er nog een groei van zo'n 10.000 huishoudens tot 2030 wordt verwacht. Een deel van de groei van de huishoudens valt te verklaren door vergrijzing en individualisering. De groei vindt grotendeels plaats in de gemeenten Zuidplas, Waddinxveen, Gouda en Bodegraven-Reeuwijk (marktonderzoek regio Midden-Holland, Fakton). Een en ander is weergegeven in de onderstaande tabel.

	Midden-Holland	Bodegraven-Reeuwijk	Gouda	Krimpener-waard	Waddinxveen	Zuidplas
2015	95036	13400	31622	22779	10708	16527
2020	100887	14417	33107	24252	11730	17382
2025	105687	15150	34651	24898	12249	18742
2030	110436	15631	36598	25315	12850	20044

Tabel 4.1 prognose BP 2016 (Bron: rapport Fakton)

In de afgelopen jaren is de toename van de woningvoorraad in de regio achtergebleven bij de huishoudensgroei, de druk op de woningmarkt is daardoor toegenomen. De regio Midden-Holland kent met de nog noodzakelijke bouw van circa 10.000 woningen een grote woningbouwopgave tot 2030. De geprognotiseerde woningbouwopgave voor de gemeente Gouda betreft circa 5.000 woningen in de periode 2015-2030. Gezien de bestaande achterstand en de toekomstige vraag is het verhogen van de bouwproductie in de regio op korte termijn noodzakelijk.

Toetsing

Voorliggend plan gaat uit van de realisatie van 172 woonappartementen in de stad Gouda. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de lokale woningbouwbehoefte. Gezien de geprognotiseerde huishoudengroei in de regio Midden-Holland en in specifiek de gemeente Gouda wordt geconcludeerd dat voorliggend plan vanuit kwantitatief past binnen de geraamde regionale woningbouwbehoefte. Voor de passendheid van voorliggend plan binnen de gemeentelijke woonvisie wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2 van deze plantoelichting.

Kwalitatieve behoefte

Algemeen

Binnen de behoefteprognose (RAW) is een behoefte aan een netto uitbreiding van de woningvoorraad met 2.500 sociale huurwoningen vanaf 2015 tot 2030 zichtbaar. De betrokken gemeenten hebben de volgende verdeling over de vijf gemeenten afgesproken:

- Bodegraven-Reeuwijk 350 woningen;
- Gouda 1.010 woningen;
- Krimpenerwaard 300 woningen;
- Waddinxveen 370 woningen;
- Zuidplas 440 woningen.

In de middeldure huursector is de regionale ambitie om tenminste 10% van het woningbouwprogramma in deze categorie te realiseren. Ook in de betaalbare koopsector is het van belang om nieuwbouw te realiseren.

Vanuit de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, provinciaal en gemeentelijk beleid wordt prioriteit gegeven aan toevoeging op inbreidingslocaties: binnen het bebouwde gebied van steden en dorpen en binnen de invloedsfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.

Toetsing

Het plan voorziet in de bouw van 172 appartementen op een inbreidingslocatie in de stad Gouda. Van dit aantal worden 43 woningen gebouwd voor de sociale huursector. Door hierbij ook woningen aan te bieden met huursommen waarvoor nog huurtoeslag verkregen kan worden, wordt ook een aantrekkelijke huisvestingsmogelijkheid gerealiseerd voor starters. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de sociale woningbouwopgave binnen de regio. De overige woningen bestaan uit middensegment koop- en huurwoningen. Ook met deze type woningen wordt gezien het segment bijgedragen aan het voorzien in de hedendaagse woningbehoefte. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2. waar het voornemen wordt getoetst aan de gemeentelijke woonvisie.

Hier wordt geconcludeerd wordt dat voorliggende ontwikkeling aansluit op de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwbehoefte in de provincie Zuid-Holland, de regio Midden-Holland en de gemeente Gouda.

Binnen of buiten bestaand stedelijk gebied

De ontwikkeling vindt plaats op een inbreidingslocatie die onderdeel uitmaakt van een bestaand bebouwingsgebied, en daarmee binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee is sprake van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, indachtig het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking, waarbij wordt gestreefd naar een optimale benutting van de ruimte in stedelijk gebied.

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking, en er hiermee geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

4.1.3 Conclusie toetsing aan het rijksbeleid

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Hieraan wordt richting gegeven door het maken van samenhangende beleidskeuzes, die volgen uit provinciale opgaven. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en naar regels in de verordening. Het geheel aan bestaande beleidskeuzes, inclusief de doorwerking naar programma's en verordening, vormt het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving.

4.2.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland

4.2.1.1 Algemeen

Door het samenvoegen van verschillende beleidsplannen voor de fysieke leefomgeving sorteert de provincie voor op de Omgevingswet. De Omgevingswet verplicht het Rijk, de provincies en gemeenten een omgevingsvisie te maken.

De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- INTRODUCTIE op het omgevingsbeleid, waarin opgenomen de kaartbeelden en beschrijving van de **ruimtelijke hoofdstructuur**;
- de **ontwikkelrichting** van het omgevingsbeleid: AMBITIES EN STURING. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.

- een beschrijving van de OMGEVINGSKWALITEIT van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de **ruimtelijke kwaliteit**.
- de samenhangende BELEIDSKEUZES voor de fysieke leefomgeving. Dit bestaande beleid is integraal toegankelijk via de **digitale raadpleegomgeving**.

Met betrekking tot de bovenstaande onderdelen uit de Omgevingsvisie zijn op verschillende onderdelen beleidsbeslissingen genomen. In het kader van dit plan zijn met name de beleidsbeslissingen 'Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied' en 'verstedelijking en wonen' van belang.

De beleidsbeslissingen zoals verwoord in de provinciale omgevingsvisie werken door naar regels in de omgevingsverordening. In voorliggend geval is met name artikel 6.10 lid 1 (Stedelijke ontwikkelingen) van de omgevingsverordening van belang.

Op de genoemde beleidsbeslissingen en regels wordt hieronder ingegaan.

4.2.1.2 Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgezicht

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie.

Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte.

De provincie is zich bewust dat er grenzen zitten aan de mogelijkheden om te verdichten. Het bepalen of de woningbehoefte binnen de bebouwde ruimte opgevangen kan worden, is niet alleen een technische afweging (is het fysiek mogelijk om de woningbehoefte te accommoderen) maar bevat ook kwalitatieve elementen.

Afweging: Beter benutten en opwaarderen leidt tot een intensiever, compact ruimtegebruik. Een effect daarvan is dat functies en activiteiten beter met elkaar in verband worden gebracht.

Artikel 6.10 (Stedelijke ontwikkelingen)

"Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;"

4.2.1.3 Verstedelijking en wonen

De provincie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen, waaronder de doelgroepen van het huurbeleid. Hierbij gaat de voorkeur onder andere uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied.

De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO2-neutraal en vóór 2050 klimaatrobuust ingericht en ingepast te laten zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving in Zuid-Holland. Nieuwe woningen zijn energieneutraal of leveren energie en zijn toegerust op de gevolgen van klimaatverandering (heftige regenbuien, perioden van droogte en hittestress) en bodemdaling.

4.2.1.4 Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie en omgevingsverordening Zuid-Holland

Voorliggend plan voorziet in een woningbouwontwikkeling die zoals eerder al is aangegeven (Ladder voor duurzame verstedelijking, paragraaf 4.1.2) in overeenstemming is met de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwbehoefte binnen de provincie Zuid-Holland, de regio Midden-Holland en de gemeente Gouda (zie ook paragraaf 4.4.2). Daarnaast wordt er gebouwd op een locatie binnen bestaand stedelijk gebied, waarmee sprake is van effectief en compact ruimtegebruik.

De 172 te realiseren woonappartementen, met een mix qua segment en huur/koop, zijn geschikt voor verschillende doelgroepen. Hiermee wordt een brede doelgroep bereikt van starters tot senioren.

Met betrekking tot het aspect duurzaamheid wordt opgemerkt dat de woningen niet op het gasnetwerk worden aangesloten en dat de daken groen worden ingericht. Daarnaast blijkt uit paragraaf 3.1 dat voorliggende ontwikkeling een afname van het verhard oppervlak en hiermee een toename van groen in de stad tot gevolg heeft. Dit heeft positieve gevolgen met betrekking tot onder andere hemelwaterberging en hittestress.

Geconcludeerd wordt dat de in dit voorliggende bestemmingsplan besloten ruimtelijke ontwikkeling in overeenstemming is met het in de Omgevingsvisie Zuid-Holland en Omgevingsverordening Zuid-Holland verankerde provinciaal ruimtelijk beleid.

4.2.2 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

Voorliggend initiatief is in overeenstemming met het provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.

4.3 Regionaal beleid

Ten aanzien van het regionale beleid wordt opgemerkt dat met name de Regionale Woonvisie, zoals verwoord in de 'Regionale Agenda Wonen 2019 Regio Midden-Holland' (RAW)(2019) van belang is. De passendheid van voorliggend plan binnen de regionale woonvisie is reeds onderbouwd bij de toetsing van het plan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Kortheidshalve wordt dan ook verwezen naar paragraaf 4.1.2.

Hier wordt geconcludeerd dat voorliggend initiatief in overeenstemming is met het regionale beleid.

4.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van plannen. Met betrekking tot het voorliggende bestemmingsplan zijn de hieronder genoemde beleidsstukken het belangrijkst.

4.4.1 Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

4.4.1.1 Algemeen

De ruimtelijke structuurvisie biedt een kader waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen gaan plaatsvinden in Gouda. De gemeente Gouda toetst nieuwe bouw- en beleidsplannen aan de hand van deze structuurvisie.

Als gevolg van de geplande stedelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder zal de positie van Gouda ingrijpend gaan veranderen. Waar Gouda lange tijd vooral een regionale verzorgingskern in het Groene Hart was, zal de stad zowel ruimtelijk als functioneel steeds meer met de zuidvleugel van de Randstad verweven raken.

Feitelijk wil Gouda wat elke stad wil, namelijk een vitale stad zijn, nu en in de toekomst. Aan het realiseren van deze wens is voor de periode tot 2030 een aantal specifiek Goudse opgaven gekoppeld.

Met betrekking tot voorliggend plan is met name de opgave 'realiseren van voldoende, gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus' relevant.

4.4.1.2 Realiseren van voldoende, gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus

Gouda oefent een flinke aantrekkingskracht uit als woonstad in het groen. Mede hierdoor is er sprake van een krappe woningmarkt, vooral voor starters en mensen met lage inkomens. Dit wordt versterkt door het feit dat veel mensen te goedkoop wonen. Daarnaast wordt het huidige woningaanbod als te eenzijdig ervaren. Op al deze punten is verbetering gewenst.

4.4.1.3 Toetsing van het initiatief aan de gemeentelijke structuurvisie

Voorliggend plan gaat uit van de realisatie van 172 woonappartementen op een Goudse binnenstedelijke locatie. Door het aanbieden van appartementen in verschillende prijsklassen (sociale huur tot middenhuur/ koopappartementen) en segmenten (koop/huur) wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van voldoende woningen en woningdifferentiatie. Tot slot is gelet op de locatie en de beoogde groene invulling sprake van een aantrekkelijk woongebied.

Geconcludeerd wordt dat voorliggend initiatief in overeenstemming is met de 'Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005-2030.

4.4.2 Woonvisie Gouda 2015-2020

4.4.2.1 Algemeen

Met de woonvisie zet de gemeente de koers uit voor het wonen in Gouda voor de komende jaren. Gouda is een stad waar het aangenaam wonen is voor alle generaties. De centrale ligging in de Randstad, het historische centrum, de centrumvoorzieningen en de nabijheid van groen en water zijn de kernkwaliteiten van Gouda. Wonen is bij uitstek een onderwerp dat iedereen aangaat. Samenwerking met anderen staat dan ook centraal in het woonbeleid.

De centrale woonvisie luidt als volgt: *"Gouda is een aangename woonstad voor iedereen, nu en in de toekomst, door haar unieke woonkwaliteit, stedelijk en betaalbaar wonen rondom een historisch en levendig stadshart met een centrale ligging in de Randstad en de natuur binnen handbereik, te koesteren en waar mogelijk te versterken."*

De volgende 5 hoofdthema's staan centraal in de woonvisie:

- Woon- en leefkwaliteit in Gouda: wijken met toekomstwaarde;
- Kwaliteit bestaande woningen: duurzaam - energetisch, veilig en levensloopgeschikt;
- Wonen voor iedereen: betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk;
- Optimale voorraad: versnelling & vraagsturing woningproductie;
- Wonen met zorg: een thuis voor kwetsbare groepen.

In voorliggend geval zijn met name de thema's 'Wonen voor iedereen' en 'Optimale voorraad' van belang. Hier wordt hieronder nader op ingegaan.

4.4.2.2 'Wonen voor iedereen: betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk'

Het is belangrijk dat wonen voor iedereen betaalbaar is. Of een woning betaalbaar is, hangt sterk af van individuele omstandigheden en keuzes. Betaalbaarheid van het wonen houdt nauw verband met beschikbaarheid en toegankelijkheid van de voorraad.

Het inkomensverschil tussen huurders en kopers in Gouda is, net als in Nederland, de laatste jaren groter geworden. Daarnaast zijn de woonlasten in Gouda de afgelopen jaren gestegen, net als in heel Nederland. Wanneer de kosten voor dagelijks levensonderhoud, de uitgaven voor het wonen en de overige vaste lasten worden vergeleken met het inkomen van huishoudens, blijkt dat huurders het vaakst niet goed kunnen rond komen.

De gemeente werkt op verschillende manieren aan de betaalbaarheid van het wonen in Gouda. Eén van de speerpunten van het beleid is het realiseren van voldoende aanbod in het sociale huursegment. De gemeente Gouda draagt hier aan bij onder andere door:

- het maken van afspraken met woningcorporaties en huurdersorganisaties over de omvang (nieuwbouw, sloop en verkoop), differentiatie en beschikbaarheid van de sociale huurwoningvoorraad. Leidend is: bijdragen naar redelijkheid conform de nieuwe Woningwet;
- met woningcorporaties en eventueel marktpartijen actief te zoeken naar kansen om nieuwe sociale huurwoningen te realiseren;
- in bestemmingsplannen voor bestaand stedelijk gebied bij grotere woningbouwplannen een aandeel te bouwen sociale huurwoningen op te nemen;

Naast het bouwen voor mensen met de lage inkomens is ook het bouwen van woningen in het middensegment van belang. Door de bouw van middensegment huurwoningen (onderkant van de vrije huursector) te stimuleren kan de druk op de sociale huursector worden verminderd en wordt het gat tussen sociale huur en een koopwoning gevuld. Het aanbieden van dit type woningen heeft daarnaast een positief effect op het voor de stad kunnen behouden van middeninkomens en hogere inkomens.

4.4.2.3 'Optimale voorraad: versnelling & vraagsturing woningproductie'

De afgelopen jaren (2010-2014) lag het bouwtempo in Gouda laag. Er zijn gemiddeld 100 woningen per jaar toegevoegd terwijl de ambitie op jaarlijks 220 lag. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, zoals de woningmarktcrisis, concurrerende projecten in buurgemeenten, prijs-kwaliteitverhouding van projecten en lange voorbereidingstijd Westergouwe. In deze jaren zijn er onbedoeld meer mensen uit Gouda vertrokken naar onder meer Rotterdam en omliggende gemeenten dan dat zich hier vestigden.

Gouda wil een woningproductie realiseren die voorziet in de geprognotiseerde 'uitbreidingsvraag' op basis van de actuele provinciale Woningbehoefteraming (WBR) en de Bevolkingsprognose (BP) die de provincie eens in de drie jaar vooruit berekent. Op basis van WBR 2013 en BP 2013 betekent dit een bandbreedte 2.100 - 3.200 extra woningen voor de periode 2015-2024. De marktvraag is leidend voor het invullen van deze bandbreedte. De (potentiële) effectieve vraag naar nieuwbouw is berekend op gemiddeld 305 woningen per jaar (bron: Fakton 2015). Gouda zet in ieder geval in op tenminste evenveel vestigers als vertrekkers (circa 2.100 woningen).

Binnenstedelijk is er relatief weinig vraag naar dure koopwoningen. Hier ligt meer het accent op een mix van sociale huur, geliberaliseerde huur en koop tot €200.000.

De uitdaging is om kansrijke binnenstedelijke locaties te benutten voor maatschappelijk gewenste plannen. Samen met woningcorporaties en marktpartijen wordt programmamanagement gevoerd op binnenstedelijke woningbouwprojecten en kansrijke locaties met als doel om te versnellen, kansen te benutten en ruimte te creëren voor maatschappelijk gewenste plannen.

4.4.2.4 Toetsing van het initiatief aan de gemeentelijke woonvisie

Voorliggend initiatief voorziet in de realisatie van drie woongebouwen in bestaand stedelijk gebied, bestaande uit in totaal 172 woonappartementen. Hiervan worden 43 appartementen gebouwd voor de sociale huursector en 43 appartementen voor de gereguleerde verhuur (middensegment). De overige 86 woningen worden verdeeld over vrije sector huur- of koopappartementen in het middensegment. Het plan sluit dan ook goed aan op de beleidsuitgangspunten opgenomen in de gemeentelijke woonvisie om te bouwen voor de lage inkomens en het middensegment.

Geconcludeerd wordt dat voorliggend woningbouwinitiatief zowel vanuit kwantitatief als kwalitatief oogpunt past binnen het gemeentelijke woonbeleid zoals verwoord in de 'Woonvisie Gouda 2015-2020'.

4.4.3 Welstandsnota Gouda (2017)

4.4.3.1 Algemeen

Op 1 januari 2003 is de nieuwe Woningwet van kracht geworden. De gemeente heeft daarbij de keus gekregen of ze voortaan nog bouwplannen wenst te beoordelen op de zogenaamde “redelijke eisen van welstand”. In de daarop volgende jaren is het welstandsbeleid herzien, deels aan de hand van nieuwe wetswijzigingen rond vergunningvrij en welstandvrij bouwen en zijn voor categorieën de zogenoemde sneltoetscriteria ontwikkeld. Met de nota 2017 worden de volgende stappen gezet in de ontwikkeling van het toezicht.

In de formulering van haar Welstandbeleid door middel van toetsingscriteria kiest de gemeente Gouda voor een meervoudige aanpak. Gouda is verdeeld in verschillende gebieden met verschillende toezichtregimes. Deze variëren van welstandsvrij via (zeer) beperkt toezicht naar regulier toezicht. Per gebied zijn gedetailleerde toetsingscriteria beschreven waaraan bouwaanvragen en principeplannen getoetst kunnen worden.

4.4.3.2 Toetsing van het initiatief aan de ‘Welstandsnota Gouda (2017)

Het ontwerpplan is voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) en op hoofdlijnen akkoord bevonden. Voor een gedetailleerde beoordeling van het ontwerpplan in het kader van de welstandsnota wordt het plan ten tijde van de vergunningaanvraag voorgelegd aan de hiertoe ingestelde gemeentelijke commissie.

4.4.4 Structuurvisie Groen

4.4.4.1 Algemeen

Het doel van de Structuurvisie Groen is het vergroten van de leefbaarheid door een toename van openbaar groen. Het doel vanuit klimaatadaptatie is het bevorderen van maatregelen om de capaciteit van waterberging te vergroten, en wateroverlast en hittestress te verminderen.

De gemeente Gouda vindt het belangrijk dat er in het algemeen voldoende groen in de stad beschikbaar is. Uitgangspunt is dat bouwende partijen het aanwezige groen behouden en ook nieuw groen aanleggen.

4.4.4.2 Beleidsregels

In het groenbeleid zijn een aantal beleidsuitgangspunten geformuleerd die relevent zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Deze beleidsregels luiden als volgt:

1. De oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden;
2. Bij planontwikkelingen dient een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen te worden;
3. Als het niet haalbaar blijkt om binnen het projectgebied de vereiste 15% openbaar groen te ontwikkelen, dan is het mogelijk:
    a. binnen het projectgebied compenserende maatregelen te treffen tot maximaal 50% van de opgave voor openbaar groen;
    b. de opgave voor openbaar groen te realiseren op andere locaties in dezelfde wijk als waarin het projectgebied ligt. Het te realiseren openbaar groen buiten het projectgebied dient binnen een jaar na oplevering van het projectgebied te zijn aangelegd. zijn er compenserende maatregelen mogelijk tot maximaal 50% van de opgave voor openbaar groen.

4.4.4.3 Toetsing van het initiatief aan de ‘Structuurvisie Groen’

In paragraaf 3.1 en uit afbeelding 3.2 blijkt dat voorliggende ontwikkeling een forse afname van verharding, en hiermee een toename van groen tot gevolg heeft. Onder meer wordt aan de noordoostzijde van het plangebied een openbare ‘tuin’ gerealiseerd. Ten behoeve van de openbare toegankelijkheid van dit deel van

het perceel wordt een openbaar pad aangelegd dat wordt aangesloten op de bestaande infrastructuur. Een en ander is weergegeven in onderstaande afbeelding 4.2.



Afbeelding 4.2 Uitsnede inrichtingsplan (Bron: VLUGP Stedebouw & Landschapsarchitectuur)

Geconcludeerd wordt dat aan de gestelde voorwaarden dat de omvang van groen/bomen minimaal gelijk dient te blijven en minimaal 15% van het plangebied wordt ingericht ten behoeve van openbaar groen wordt voldaan. Het plan is hiermee in overeenstemming met de 'Structuurvisie Groen' van de gemeente Gouda.

4.4.5 Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016 - 2019

4.4.5.1 Algemeen

Gouda wil actief aan de slag met het thema duurzaamheid. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 22 maart 2016 het uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016 - 2019 vastgesteld. De langetermijn ambitie is een CO2-neutraal Gouda in 2040. Verduurzaming van de energievoorziening, inclusief energiebesparing, is daarom topprioriteit in het duurzaamheidsbeleid.

Met de beschikbare middelen en capaciteit wordt voor de looptijd van het uitvoeringsplan de focus gelegd op de volgende doelen:

- Tenminste 1,5% energiebesparing per jaar;
- 10% toename van productie van duurzame energie in 2020 t.o.v. 2015;
- Een afvalscheidingspercentage van 75% in 2020;
- Naar 100% duurzaam inkopen;
- Samen met DPG en SOG naar minder vervoersbewegingen in de stad.

Om al deze doelen mogelijk te maken wordt ingezet op een groot aantal deelprogramma's.

4.4.5.2 Duurzame energie

Jaarlijks is het streven 1,5% energie te besparen en in 2020 zal er een 10% toename van de productie van duurzame energie ten opzichte van 2015 zijn gerealiseerd. Dit kan de gemeente Gouda niet alleen. Het is daarom belangrijk dat er duurzaam gebouwd gaat worden (zie onder Duurzaam bouwen). De toepassing van hernieuwbare energie, zoals zonnepanelen of een warmtewisselaar, is daarbij essentieel. Andere technieken moeten daarbij zeker niet vergeten worden. De energietransitie en mogelijkheden op dit vlak nemen als maar toe. Ook maatregelen aan het huis, door strenger te bouwen dan het Bouwbesluit voorschrijft, dragen bij aan deze ambitie.

Bodemenergie is bijvoorbeeld een duurzame vorm van energie. De bodem en het grondwater hebben van nature een constante temperatuur. Die warmte kan met een bodemenergiesysteem, bijvoorbeeld warmte-koudeopslag (WKO), uit de bodem gehaald worden.

4.4.5.3 Nieuwbouw

De gemeente Gouda wil ernaar toewerken duurzamer te bouwen dan wat in het Bouwbesluit minimaal is voorgeschreven om bij woningen zo snel mogelijk ‘nul op de meter’ te bereiken. Hierbij wordt gestreefd naar woningen met scores van minimaal een 7,5 (‘onderscheidend duur-aam’ volgens het meetinstrument GPR-Gebouw) met als extra streefambitie een 8 (‘hoog niveau van duurzaamheid’). Bij nieuwbouw wordt dan ook van opdrachtgevers gevraagd het instrument GPR-Gebouw in te zetten bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen.

4.4.5.4 Ruimtelijke adaptatie: meer groen en ruimte voor water

Voor de lange termijn wordt gestreefd naar een robuust perspectief voor een leefbaar Gouda. Om dit te bereiken worden de verschillende vraagstukken in onderlinge samenhang aangepakt. Hiervoor is vooruitgang en ontwikkeling nodig, bijvoorbeeld op het gebied van funderingsherstelltechnieken, eco-innovation, waterbeheer, infrastructuur en governance.

Bij reconstructies wordt binnen bestaande beperkingen blijvend gezocht naar mogelijkheden om groen uit te breiden en om de kwaliteit van het groen te verbeteren.

4.4.5.5 Toetsing van het initiatief aan het uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016 – 2019

In het kader van voorliggend plan wordt op verschillende manieren uitvoering gegeven aan het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Gouda. Ten aanzien van de duurzaamheid van de woongebouwen kan hierbij worden gedacht aan speciale aandacht voor isolatie van fundering, vloer, gevel, dak en aan het gebruik van zonnepanelen, vloerverwarming, inductie koken, “triple glas” etc. De zonnepanelen worden gerealiseerd op de ‘groene daken’. De carports worden voorzien van sedumbedekking. Daarnaast worden de woningen niet op het gasnetwerk worden aangesloten en worden er voorzieningen voor warmte koude opslag (WKO) gerealiseerd (zie paragraaf 3.1). Het plan voldoet hiermee aan de eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG).

Eerder bleek uit paragraaf 3.1 al dat voorliggende ontwikkeling een afname van het verhard oppervlak en hiermee een toename van groen in de stad tot gevolg heeft. Dit heeft positieve gevolgen met betrekking tot onder andere hemelwaterberging en hittestress.

Geconcludeerd wordt dat er in het kader van voorliggend plan in voldoende mate rekening wordt gehouden met de doelstellingen van de gemeente Gouda op het gebied van duurzaamheid.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en Besluit milieueffectrapportage. Daarnaast is er aanvullend aandacht voor de thema's windhinder, bezonning en lichthinder.

5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

5.1.1 Wettelijk kader

5.1.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeurswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeurswaarde te voldoen.

5.1.2 Situatie plangebied

In dit geval is sprake van nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten, namelijk 172 woonappartementen.

5.1.2.1 Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen ten aanzien van de geluidsbelasting van geluidsgevoelige functies. Woningen worden aangemerkt als een geluidsgevoelig object. Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg wordt ondervonden.

Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gelegen is. In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat een weg een zone heeft die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De hiervoor geldende zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art. 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (artikel 74.2).

Het projectgebied ligt in “stedelijk” gebied binnen de wettelijk vastgestelde geluidszone (200 m), als bedoeld in art. 74 van de Wet geluidhinder, van de Blommensteinsingel, Burgemeester van Reenensingel, Catsveld, Groenhoven en de Ridder van Catsweg.

Om de geluidsbelasting van deze wegen in kaart te brengen is door BJZ.nu een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3 bij deze toelichting. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hierna weergegeven.

De geluidsbelasting ten gevolgde van wegverkeerslawaai van de Ridder van Catsweg bedraagt ter plaatse van de te realiseren appartementencomplexen hoogstens 61 dB (woongebouw noord, B). De geluidsbelasting door wegverkeerslawaai door de overige relevante wegen bedraagt maximaal 47 dB, waarmee aan de voorkeurswaarde voldaan wordt.

Een hogere waarde als gevolg van wegverkeerslawaai is in voorliggend geval benodigd, aangezien ten aanzien van de Ridder van Catsweg niet aan de voorkeurswaarde wordt voldaan. Afwijken van de voorkeurswaarde is alleen mogelijk als maatregelen kunnen rekenen op bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of landschappelijke aard en er een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd kan worden. Daarnaast dient aan de gestelde specifieke voorwaarden van het gemeentelijk geluidsbeleid voldaan te worden.

De maatregelen die getroffen kunnen worden om aan de voorkeurswaarde te voldoen zijn niet doelmatig en/of ontmoeten bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Er dient dan ook een hoogste hogere waarde LDEN van 61 dB te worden aangevraagd met betrekking tot de Ridder van Catsweg. Bij het vaststellen van hogere waarden die meer dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde zijn (meer dan 53 dB voor wegverkeerslawaai), moet het gebouw op basis van het gemeentelijke hogere waarden beleid een geluidsluwe gevel hebben. In dit kader wordt voor voorliggend plan maatwerk geleverd.

Met een combinatie van maatregelen kan een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd worden. Er is daarmee ter plaatse sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wat betreft het aspect wegverkeerslawaai.

5.1.2.2 Railverkeerslawaai

Railverkeerslawaai wordt in dit geval buiten beschouwing gelaten, omdat de dichtstbijzijnde spoorlijn op ruime afstand van het plangebied is gelegen.

5.1.2.3 Industrielawaai

In de omgeving van het projectgebied is geen gezoneerd bedrijventerrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, aanwezig. Het aspect industrielawaai is niet van toepassing. Wat betreft de invloed van individuele bedrijven op de nieuwe woningen wordt verwezen naar paragraaf 5.5 (milieuzonering).

5.1.3 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor dit plan.

5.2 Bodemkwaliteit

5.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

5.2.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval is binnen het plangebied door Ortageo een verkennend- en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten en conclusies opgenomen. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 4 bij deze toelichting.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt het volgende:

- De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met zware metalen en minerale olie. De aanwezigheid van minerale olie is mogelijk gerelateerd aan lekkage van geparkeerde auto's. De aangetoonde gehalten aan zware metalen zijn lager dan de lokale achtergrondwaarden en kunnen als gebiedseigen beschouwd worden;
- De ondergrond (humeuze laag) is op het achterterrein plaatselijk matig verontreinigd met PCB (het betreft een spot). In de omringende boringen en in de diepte zijn maximaal overschrijdingen van de achtergrondwaarde gemeten of is het gehalte niet verhoogd. In de grond onder de werkplaats en het inpandige magazijn zijn eveneens licht verhoogde gehalten aan PCB gemeten. Omdat in het opgebrachte zand geen PCB's zijn aangetoond, wordt verwacht dat deze parameter reeds voor het in gebruik nemen als garagebedrijf aanwezig was. De herkomst is onduidelijk. Alleen bij monsterpunt F21 is een lichte bijmenging met puin waargenomen, waaraan het verhoogde gehalte PCB gerelateerd zou kunnen worden;
- Daarnaast is de ondergrond lokaal licht met minerale olie verontreinigd. Het betreft de laag rond grondwaterniveau. Vanaf 1,3 m -mv is de grond niet met minerale olie verontreinigd. Vooralsnog is geen oorzaak voor de verontreiniging bekend, waarschijnlijk is deze gerelateerd aan activiteiten bij de wasplaats of mogelijk de nabijgelegen OBAS;
- Omdat er geen antropogene bron bekend is op de onderzoekslocatie of in de directe omgeving ervan, zijn de verhoogde gehalten aan barium waarschijnlijk van nature in de grond aanwezig. In het in 2016 uitgevoerde onderzoek zijn eveneens verhoogde gehalten aan barium gemeten;
- Het grondwater bevat licht verhoogde concentraties aan barium en zink. Deze zijn waarschijnlijk van nature aanwezig. Daarnaast is in het grondwater stroomafwaarts van de ondergrondse tanks 3,3 µg/l MTBE gemeten. De concentratie is lager dan de risicowaarde en is vergelijkbaar met de gemeten concentratie in de monitoring in 2014. ETBE is niet aangetoond.

Ter plaatse van het achterterrein wordt voor PCB de tussenwaarde overschreden. Op basis van het uitgevoerde aanvullende onderzoek kan met voldoende zekerheid gesteld kan worden dat op de locatie geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Er is sprake van een spot welke niet sterk verontreinigd is. Nader onderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Op basis van de onderzoeksresultaten is het noodzakelijk dat op de locatie sanerende werkzaamheden plaats vinden. De ondergrondse tanks dienen te worden verwijderd, de aanwezige geringe grondverontreinigingen met minerale olie dienen te worden verwijderd en de aanwezige restverontreiniging met vluchtige aromaten in het grondwater dient geactualiseerd te worden en afhankelijk van de bevindingen verder te worden gesaneerd. Het noodzakelijke saneringsplan is door de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) reeds goedgekeurd.

Voordat op de locatie bouwwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd dient in een evaluatierapport de ontmanteling van het tankstation en de sanering van oude (restverontreiniging in het grondwater) en nieuwe verontreinigingen te worden aangetoond.

5.2.3 Conclusie

De bodemkwaliteit wordt, met inachtneming van de benodigde saneringsmaatregelen, als passend beschouwd bij de nieuwe woonfunctie. Het aspect bodem vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Algemeen

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse.

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer.

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen.

Op grond van de Wet milieubeheer, gelet op artikel 5.16 lid 4 Wet Milieubeheer geldend de volgende regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

5.3.1.1 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m^2 bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO_2 en PM_{10} moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

5.3.1.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet milieubeheer nodig.

5.3.1.3 Uitwerking

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

a. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt; en

b. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft; en

c. een project “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht; (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM_{10}, $PM_{2,5}$) als stikstofdioxide (NO_2) met minder dan 3% van de grenswaarde of wel 1,2 µg/m³ PM_{10} of NO_2 jaargemiddeld.)

d. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten (projecten In Betekenende Mate of IBM-projecten) tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.

Het Besluit NIBM heeft een aantal NIBM-grenzen vastgesteld, waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden. Het gaat hier zoals eerder al aangegeven onder andere om woningbouw: = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg en = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

5.3.2 Beoordeling

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat deze ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het ‘Besluit gevoelige bestemmingen’.

Daarnaast gaat voorliggend plan uit van de realisatie van 172 woonappartementen. Het aantal te realiseren woningen blijft ruimschoots onder de aangegeven grens van 1.500 woningen zoals opgenomen in het Besluit NIBM. Hiermee kan in beginsel redelijkerwijs worden uitgesloten dat de grenswaarde van 3% voor verontreinigende stoffen wordt overschreden. Om dit aan te tonen is door Peutz een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek was het vaststellen of een wijziging in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanwege de ontwikkeling effect heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. Hierbij zijn de resultaten afgezet tegen de milieueffecten van de in de huidige situatie binnen het plangebied aanwezige functies (tankstation). Hierna wordt beknopt ingegaan op de belangrijkste onderzoeksconclusies. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 5 bij deze toelichting.

De bijdrage aan de luchtverontreinigende stoffen door toedoen van de beoogde ontwikkeling is maximaal 0.1, 0.0, en 0.0 µg/m³ voor respectievelijk NOx, PM10, en PM2,5. Hiermee is sprake van een NIBM bijdrage. Tevens is deze slechts 0,1 µg/m³ hoger dan de bijdrage van het tankstation in de bestaande situatie. Hierbij wordt nog opgemerkt dat in beginsel sprake is van een worst-case berekening, waarbij bij meer gebruik van elektrische voertuigen de uitstoot nog zal afnemen. Hiervan uitgaande wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling geen significant negatieve effecten in de omgeving tot gevolg heeft in relatie tot het aspect luchtkwaliteit. Hiermee is voor de ontwikkeling in dit kader dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.3.3 Conclusie

De ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. De realisatie van het plan wordt conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen) toelaatbaar geacht. Het aspect luchtkwaliteit vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en

transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit;
- het Activiteitenbesluit

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de 'Wet basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

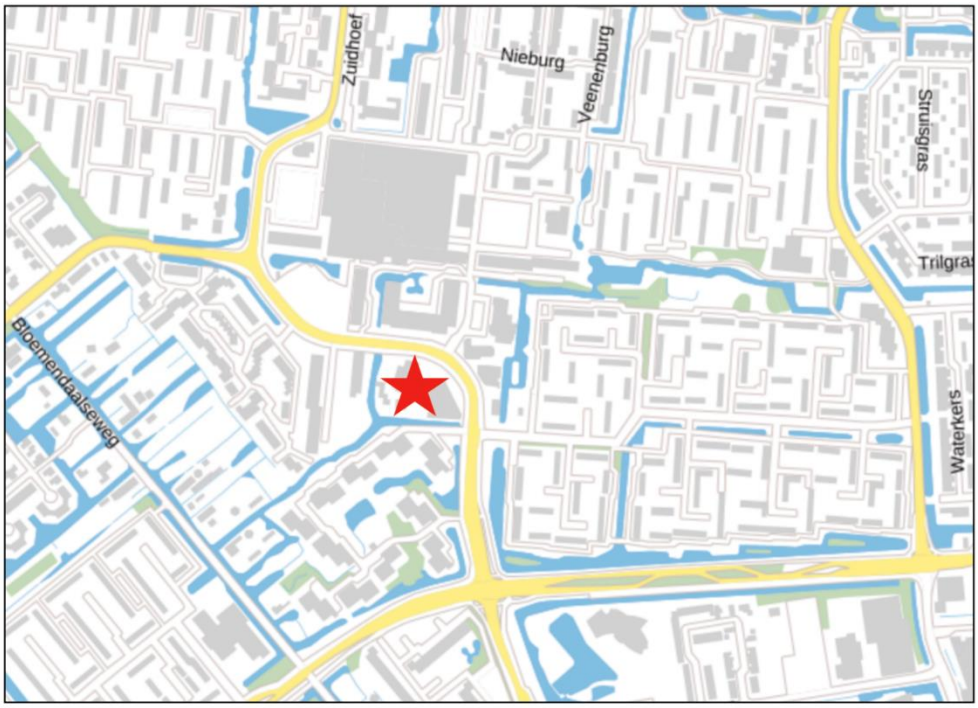
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszones en plasbrandaandachtsgebieden).

Het transporteren van gevaarlijke stoffen per buisleiding is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.4.2 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 5.1 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (rode ster) en omgeving weergegeven.



Afbeelding 5.1 Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen dan wel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt binnen een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voorliggend bestemmingsplan is in het kader van vooroverleg voorgelegd aan de Veiligheidsregio Hollands Midden. De Veiligheidsregio heeft geen bezwaren tegen de beoogde planontwikkeling. Wel wordt geadviseerd verbetering aan te brengen in de secundaire bluswaterwinning, zodat een ontwikkelde brand adequaat kan worden geblust.

5.4.3 Conclusie

Het plan is in overeenstemming met de wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid. Opgemerkt wordt nog dat door het wegbestemmen van de huidige mogelijkheden tot exploitatie van onder andere een tankstation, ter plaatse een (mogelijke) risicobron wordt opgeheven.

5.5 Milieuzonering

5.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan of wijzigingsplan mogelijk is. Hoewel deze richtafstanden indicatief zijn, volgt uit jurisprudentie dat deze afstanden als harde eis gezien worden door de Raad van State bij de beoordeling of woningen op een passende afstand van bedrijven worden gesitueerd.

5.5.2 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer.

Gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), worden aangemerkt als ‘gemend gebied’. Bij ‘gemengde gebieden’ moet gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

De richtafstanden uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van gemengd gebied. Daarbij wordt in de VNG-uitgave ‘Bedrijven en milieuzonering’ opgemerkt dat het vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik de voorkeur verdient functiescheiding niet verder door te voeren dan met het oog op een goed woon- en leefklimaat noodzakelijk is.

Het projectgebied is gelegen aan een wijkontsluitingsweg (Ridder van Catsweg) en in een omgeving met enige functiemenging. Gelet op het feit dat met name door de Ridder van Catsweg reeds sprake is van een verhoogde milieubelasting kan in voorliggend geval worden uitgegaan van ‘gemengd gebied’.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

5.5.3 Situatie projectgebied

5.5.3.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG uitgave ‘Bedrijven en Milieuzonering’ geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

5.5.3.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

De functie ‘wonen’ is in beginsel niet milieubelastend voor de omgeving. Van de aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden is in beginsel dan ook geen sprake. In voorliggend geval is echter wel sprake van een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen en de realisatie van een parkeerdek (zie ook paragraaf 3.2). In dit kader heeft Peutz onderzoek verricht naar de mogelijke hinder voor omwonenden. Doel van het onderzoek was het vaststellen van de geluidbelasting ten gevolge van verkeersbewegingen ten gevolge van de verkeersgeneratie van de woningen, alsmede de geluidbelasting van de piekgeluiden veroorzaakt door gebruik van de parkeerplaatsen (dichtslaan portieren) ter plaatse van bestaande woningen. Daarnaast is beschouwd wat de geluidbelasting ten gevolge van de indirecte hinder in de omgeving is. Hierna wordt beknopt ingegaan op de belangrijkste onderzoeksconclusies. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 5 bij deze toelichting.

Het hoogst berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersbewegingen over het verkeersdek bedraagt 42, 44 en 36 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en voldoet aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit, almede aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied.

Het maximale geluidniveau ten gevolge van dichtslaan van portieren op het verkeersdek bedraagt ten hoogste 64 dB(A), waarbij sprake is van een acceptabel geluidniveau in een stedelijke omgeving. Hier wordt eveneens voldaan aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de piekgeluiden gebiedseigen geluid betreft, hetgeen in de huidige situatie reeds aanwezig is met zelfs hogere maximale geluidniveaus ter plaatse van de gevels van woningen.

De indirecte hinder ten gevolge van de ontwikkeling bedraagt maximaal 49 dB (L den). De geluidbelasting van de bestaande doorgaande wegen is maximaal 63 dB (L den). Derhalve is de indirecte hinder als akoestisch niet relevant te beschouwen. Ook wordt de maximaal toelaatbare waarde uit de Circulaire niet overschreden. Daarmee wordt tevens voldaan aan stap 3 uit de VNG-publicatie.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

5.5.3.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe woningen hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving en andersom of de nieuwe functie(s) de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven aantasten.

In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele relevante milieubelastende functies/bedrijven gelegen danwel gevestigd. Het betreft echter uitsluitend (maatschappelijke, dienstverlenende en overige lichte) functies met een maximale milieucategorie 2, met een bijbehorende richtafstand van 10 meter (gemengd gebied). De onderlinge afstand tussen deze functies en de bouwvlakken waarbinnen de woongebouwen moeten worden gebouwd bedraagt in alle gevallen meer dan 30 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtafstand.

Gezien de afstand tot omliggende milieubelastende functies mag er van worden uitgegaan dat ter plaatse van de nieuwe woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Andersom vormt voorgenomen ontwikkeling geen belemmering voor de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven.

5.5.4 Conclusie milieuzonering

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5.6 Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het

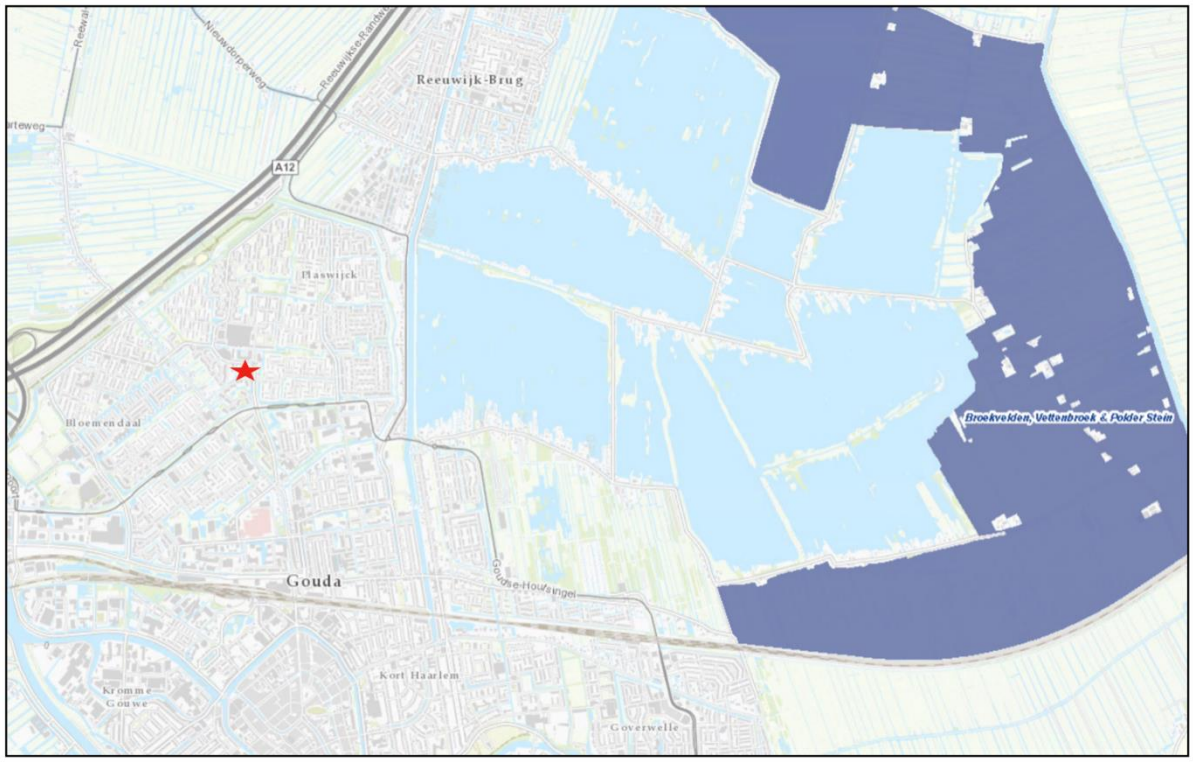
Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

5.6.1 Gebiedsbescherming

5.6.1.1 Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet natuurbescherming beschermd.

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Zoals waarneembaar in afbeelding 5.2 is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' gelegen op een afstand van circa 3,4 kilometer ten oosten van het plangebied (rode ster).



Afbeelding 5.2 Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura-2000 (Bron: provincie Zuid-Holland)

Voor elk Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor alle beschermde soorten en habitats die daar aanwezig zijn. Per soort of habitat is aangegeven of behoud van de huidige aantallen/arealen voldoende is, danwel of uitbreiding of een verbetering nodig is. Niet alleen activiteiten binnen een Natura 2000-gebied maar ook activiteiten buiten een Natura 2000-gebied kunnen de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen. Dit wordt externe werking genoemd. Gezien de mogelijke externe werking van de beoogde ontwikkeling op het nabijgelegen Natura 2000-gebied, is het van belang om te toetsen of de realisatie van de beoogde ontwikkeling conflicteert met de waarden waarvoor dit gebied is aangewezen. Hiervoor is in elk geval een toetsing aan de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Gelet op de onderlinge afstand is van directe hinder (bijv. geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habittatypen binnen het Natura 2000-gebieden. Om dit te beoordelen heeft BJZ.nu een zogenaamde AERIUS-berekening uitgevoerd voor zowel de bouwfase (tijdelijk karakter) en de gebruiksfase die samenhangt met de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit

kader ook rekening gehouden met de toekomstige aanwijzing van het gebied 'Polder Stein' als stikstofgevoelig. Hierbij zijn rekenpunten toegevoegd ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens van het gebied 'Polder Stein' en ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens van het gebied waar de stikstofgevoelige Kievitsbloem aanwezig is.

Hierna wordt de belangrijkste conclusie weergegeven. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 6 bij deze toelichting.

De emissie leidt niet tot een meetbare depositie NOx op Natura 2000-gebieden of op het gebied 'Polder Stein'. Er hoeft geen Wet natuurbescherming-vergunning aangevraagd te worden.

5.6.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij' - principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. De provincie Zuid-Holland kent naast het Natuurnetwerk Nederland ook eigen beleid genaamd Netwerk Natuur Zuid-Holland (NNZH).

Het plangebied is zoals te zien is in afbeelding 5.3, niet gelegen binnen de begrenzing van NNN of het Netwerk Natuur Zuid-Holland. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangemerkt als NNN of NNZH zijn gelegen op meer dan 1,5 kilometer afstand van het plangebied.



Afbeelding 5.3 Uitsnede kaart Natuurnetwerk Zuid-Holland (Bron: Provincie Zuid-Holland)

Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten deze gebieden alsmede de aard en omvang van het plan, wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNZH en het NNN.

5.6.2 Soortenbescherming

Wat betreft de soortbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

In het kader van soortenbescherming is door Natuurbank Overijssel een quickscan natuurwaardenonderzoek en een aanvullend vleermuizenonderzoek uitgevoerd voor voorliggend plan. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen en conclusies weergegeven. Voor de volledige onderzoeksrapportages wordt verwezen naar bijlagen 7 (quickscan) en 8 (nader vleermuizenonderzoek) bij deze toelichting.

Quickscan natuurwaardenonderzoek

Het plangebied behoort vermoedelijk tot functioneel leefgebied van verschillende vogel-, vleermuis-, amfibieën- en grondgebonden zoogdiersoorten. Voorgenoemde soorten benutten het plangebied als foerageergebied en mogelijk bezetten sommige grondgebonden zoogdiersoorten er een rust- en/of voortplantingsplaats, nestelen er vogels, bezetten sommige vleermuissoorten er een verblijfplaats en bezetten sommige amfibieënsoorten er een (winter)rustplaats.

Van de vogels die in het plangebied nestelen is uitsluitend het bezette nest beschermd, niet het oude nest of de nestplaats. Bezette vogelnesten zijn strikt beschermd en mogen niet beschadigd of vernield worden. Werkzaamheden die leiden tot het beschadigen of vernielen van vogelnesten, dienen buiten de voortplantingsperiode uitgevoerd worden.

Voor de grondgebonden zoogdier- en amfibieënsoorten, die een rust- en/of voortplantingslocatie in het plangebied bezetten, geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen ‘doden en verwonden’ en het ‘beschadigen en vernielen van rust- en voortplantingslocaties’ (of de soort is niet beschermd). Deze vrijstelling is van toepassing omdat er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling.

De gebouwen in het plangebied vormen een potentiële verblijfplaats voor vleermuizen en op basis van het uitgevoerde onderzoek kan de aanwezigheid van een verblijfplaats niet uitgesloten worden. Om de functie en betekenis van de bebouwing voor vleermuizen scherp te krijgen is nader onderzoek vereist. Vleermuizen en hun verblijfplaatsen zijn strikt beschermd en mogen alleen met een ontheffing van de verbodsbepalingen negatief beïnvloed worden. Geadviseerd wordt om nader onderzoek uit te voeren, conform het vleermuisprotocol. De functie van het plangebied als foerageergebied voor amfibieën, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen en vogels wordt door uitvoering van de voorgenomen activiteiten niet aangetast.

Aanvullend vleermuizenonderzoek

In de zomer en het najaar van 2019 de bebouwing aan de Ridder van Catsweg 681 onderzocht op de aanwezigheid van een verblijfplaats van vleermuizen. Het onderzoek is uitgevoerd volgens het daarvoor geldende protocol en is volledig en onder gunstige weersomstandigheden uitgevoerd.

Uit het onderzoek is gebleken dat vleermuizen geen verblijfplaats bezetten in de te slopen bebouwing. Het slopen van de bebouwing leidt niet tot wettelijke consequenties in het kader van de wet- en regelgeving voor beschermde soorten. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing van de verbodsbepalingen aangevraagd te worden.

5.6.3 Conclusie

Het plan heeft geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden of het NNN. Er hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden en er hoeft geen ontheffing van de verbodsbepalingen aangevraagd te worden.

5.7 Archeologie & Cultuurhistorie

5.7.1 Archeologie

5.7.1.1 Algemeen

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat

initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relicten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

5.7.1.2 Situatie plangebied

De gemeente Gouda heeft haar archeologiebeleid onder andere doorvertaald naar de zogenoemde 'Archeologische basiskaart'. Op deze basiskaart zijn de vanuit archeologisch oogpunt interessante locaties in Gouda te zien. Op basis van deze kaart kent het plangebied een lage archeologische verwachting. Dit is waarneembaar in afbeelding 5.4.



Afbeelding 5.4 Uitsnede Archeologische basiskaart (Bron: gemeente Gouda)

Op grond van het gemeentelijke archeologie beleid geldt ter plaatse van gronden met een lage archeologische verwachting dat archeologisch onderzoek nodig is bij projecten met een bodembeslag groter dan 10.000 m^2 waarvan de bodemingrepen dieper reiken dan 0,5 meter onder maaiveld.

In voorliggend geval heeft het plangebied een omvang van circa 7.000 m^2. Archeologisch onderzoek is hiermee niet noodzakelijk.

5.7.2 Cultuurhistorie

5.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden verstaan die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan "*een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden"* dient te bevatten.

5.7.2.2 Situatie plangebied

Er bevinden zich, op basis van de Cultuurhistorische atlas van de provincie Zuid-Holland, in het plangebied zelf geen rijks- dan wel gemeentelijke monumenten. In het plangebied of in de directe nabijheid van het plangebied is er geen sprake van bijzondere cultuurhistorische waarden. Gesteld wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor dit plan.

5.7.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat in het kader van dit plan geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is en er geen sprake is van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

5.8 Besluit milieueffectrapportage

5.8.1 Kader

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan); Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3); Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4); Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r.. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu

geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

5.8.2 Situatie plangebied

Voorliggende ontwikkeling is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Het plan is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. Daarnaast voldoet het plan aan de definitie van een besluit (kolom 3). De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

In voorliggend geval wordt de oppervlakte van 100 hectare niet overschreden en is geen sprake van een ontwikkeling dat een aaneengesloten gebied betreft waarbij meer dan 2.000 woningen worden gerealiseerd. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. In bijlage 9 bij deze toelichting is de bij dit plan behorende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling opgenomen. De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt.

5.8.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is niet m.e.r.-plichtig. Tevens zijn geen significant negatieve effecten te verwachten als gevolg van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.9 Windhinder

5.9.1 Algemeen

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFDof windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht.

Aangezien in voorliggend geval sprake is van de realisatie van een tweetal woongebouwen met een bouwhoogte van minimaal 30 meter is door Peutz een windklimaatonderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande woonbebouwing. Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Hierna wordt ingegaan op de belangrijkste onderzoeksconclusies. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 10 bij deze toelichting.

5.9.2 Situatie plangebied

Uit de resultaten van het onderzoek wordt de conclusie getrokken dat in voorliggend geval sprake is van een gunstig windklimaat in en rond het plangebied. Er zijn in dit kader dan ook geen verdere maatregelen

noodzakelijk in relatie tot het aspect windhinder en het windklimaat ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving.

5.9.3 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.10 Bezonning

5.10.1 Algemeen

Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaan er de zogenaamde 'lichte' en 'strenge' TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Deze vinden hun oorsprong in het woonwaarderingsstelsel uit 1962.

Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren/dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

Gemeenten met eigen bezonningseisen hebben deze meestal gebaseerd op de lichte TNO-norm. In de gemeente Gouda zijn geen formele eisen gesteld aan de bezonning. In dit geval heeft de gemeente echter aangegeven de lichte TNO-norm te willen hanteren.

5.10.2 Situatie plangebied

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft Peutz een bezonningsstudie uitgevoerd. Doel van het onderzoek was het inzichtelijk maken van de effecten van de geplande nieuwbouw op de bezonning van de omliggende bebouwing. Naast een kwantificering van de afname van de mogelijke bezonningsduur ten opzichte van de huidige bestemmingsplansituatie is er getoetst of in de geplande bebouwingssituatie wordt voldaan aan de zogeheten “lichte TNO-norm”. Hierna wordt beknopt ingegaan op de belangrijkste onderzoeksconclusies. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 11 bij deze plantoelichting.

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de effecten van de nieuwbouw op de bezonning van de meerderheid van de omringende woningen relatief beperkt is, en dat in de nieuwe bebouwingssituatie er voldaan wordt aan de bezonningseisen van de lichte TNO-norm.

5.10.3 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.11 Lichthinder

5.11.1 Algemeen

Omwonenden kunnen last hebben van licht. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om schijnwerpers tegen inbraak, lichtbakken met reclame of verlichte sportvelden. Er bestaat echter geen definitie van het begrip 'lichthinder'. Er is ook geen regelgeving die directe vertaling voorschrijft voor het aspect licht in de juridische regeling van een bestemmingsplan. Er is ook geen wettelijk kader in het ruimtelijk spoor dat lichtgevoelige functies definieert.

5.11.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval is sprake van een woningbouwontwikkeling in stedelijk gebied waarbij sprake is van enige mate van lichtuitstraling. Deze lichtuitstraling bestaat met name uit het gebruik van kunstverlichting in de appartementen, lantaarnpalen ter plaatse van de ontsluitingsweg en de bezoekersparkeerplaatsen, verlichting ten behoeve van de centrale parkeervoorziening en autoverlichting. In dit kader wordt het volgende opgemerkt.

Ter plaatse van de nieuwe in- en uitrit op de Ridder van Catsweg zullen, evenals ter plaatse van de bedoekersparkeerplaatsen, op maaiveldniveau enkele lantaarnpalen moeten worden gerealiseerd. In de planregels is opgenomen dat de hoogte van lichtmasten niet meer dan 10 meter magen bedragen. Nog niet duidelijk is waar de lichtmasten komen te staan. In het verband met een goede ruimtelijke ordening zal daar bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wel op gelet worden.

De lichtuitstraling afkomstig van de centrale parkeervoorziening/het parkeerdek wordt beperkt door de toepassing van een betonnen wand rondom de parkeervoorziening op maaiveldniveau, en de toepassing van een opstaande betonnen rand van circa 1 meter op het parkeerdek. Op maaiveldniveau wordt binnen de parkeervoorziening gebruik gemaakt van neerwaarts gerichte plafondverlichting. Op het parkeerdek worden carports gerealiseerd met sedumafdekking. De verlichting op het parkeerdek zal bestaan uit neerwaarts gerichte verlichtingsarmaturen die worden geïntegreerd in de carports. Hiermee wordt strooilicht zoveel mogelijk voorkomen. Op het parkeerdek worden geen lichtmasten toegepast. Dit is tevens uitgesloten in de planregels.

Opgemerkt wordt echter dat sprake is van een ontwikkeling is stedelijk gebied. In stedelijk gebied is een bepaalde mate van lichtuitstraling te verwachten. In voorliggend geval wordt de mate van lichtuitstraling als gevolg van dit plan acceptabel geacht op deze locatie. Niet aannemelijk wordt geacht dat sprake zou zijn van onaanvaardbare lichthinder.

5.11.3 Conclusie

Het aspect lichthinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

6.1 Vigerend beleid

6.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

6.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), het Bestuursakkoord Water (2011) en de Waterwet (2009).

6.1.3 Provinciaal beleid

Het waterbeleid voor de periode 2016 tot 2021 van de provincie Zuid-Holland bestaat uit de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Regionaal Waterplan 2016 – 2021 en de relatie met andere Besluiten, Verordeningen, Agenda's etc. Dit betreft een herziening en geen nieuw beleid, actualisatie zal in samenwerking met betrokken partijen/overheden worden opgepakt.

Een ambities uit bovenstaande stukken is onder ander extra aandacht besteden aan de economische kant van water.

Daarnaast gaat het om betaalbaar waterbeheer waarbij tevens aandacht wordt geschonken aan veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit en duurzaamheid. Tevens dient er aandacht te zijn voor het watersysteem als onderdeel van de ruimtelijke inrichting van Nederland. In het beleid zijn maatregelen en kosten opgenomen, waaronder tevens maatregelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

6.1.4 Hoogheemraadschap van Rijnland

Goed waterbeheer is van groot belang voor iedereen die woont of werkt binnen het gebied van het hoogheemraadschap van Rijnland.

Het algemeen bestuur van Rijnland heeft op 9 maart 2016 het nieuwe Waterbeheerplan (WBP5) vastgesteld. Daarmee realiseert Rijnland de ambities uit het coalitieakkoord, zodat het grondgebied nu en in de toekomst goed beschermd wordt tegen overstromingen en wateroverlast, er een goede waterkwaliteit ontstaat, het afvalwater op duurzame wijze wordt gezuiverd en de grondstoffen worden hergebruikt. In het WBP5 staat samen werken met onze omgeving aan water centraal. Rijnland wil samen met zijn omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

6.2 Waterparagraaf

6.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

6.2.2 Watertoetsproces

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat er sprake is van een ontwikkeling waarbij het hoogheemraadschap een waterbelang heeft. Hiermee is vooroverleg met het hoogheemraadschap noodzakelijk. Hiertoe is de waterhuishoudkundige situatie behorend bij de gewenste situatie in beeld gebracht. Hieronder wordt eerst ingegaan op deze waterhuishoudkundige situatie binnen het plangebied en vervolgens op de reactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland op voorliggend plan. Het volledige watertoetsresultaat is opgenomen als bijlage 12 bij deze plantoelichting.

6.2.3 Waterhuishouding plangebied

Huidige en nieuwe situatie verharding

Zoals eerder al bleek in hoofdstuk 2 is het plangebied in de huidige situatie grotendeels verhard door bebouwing en wegverhardingen ten behoeve van het voormalige autobedrijf. In de nieuwe situatie is sprake van een afname van verhard oppervlak met circa 1.500 m². De parkeerplaatsen worden deels (bezoekersparkeren) aangelegd met halfverharding.

Afvalwater

Het afvalwater van de woningen zal net als in de huidige situatie worden afgevoerd via een gescheiden rioolstelsel naar de dichtbijzijnste RWZI.

Hemelwater

Met schoon hemelwater wordt in de nieuwe situatie op verschillende manieren omgegaan. Zo worden de woongebouwen en carports voorzien van een groen dak (i.c.m. zonnepanelen) en komt er per saldo meer groen binnen het plangebied. Hiermee worden de mogelijkheden voor schoon hemelwater om te infiltreren in de bodem vergroot. Ter plaatse van de parkeerplaatsen voor bezoekers wordt gebruik gemaakt van halfverharding waarmee ook bodeminfiltratie mogelijk wordt gemaakt. Hemelwater dat neerdaalt op het parkeerdek wordt afgevoerd richting de ten zuiden en westen gelegen waterloop.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen sprake van oppervlaktewater. Ten zuiden en westen van het plangebied is sprake van een waterloop. Voor zover sprake is van bouwactiviteiten in de nabijheid van deze waterloop wordt opgemerkt dat ten alle tijd moet worden voldaan het de zorgplicht. Voorkomen moet worden dat de doorstroming wordt bemoeilijk, de waterbergingsfunctie vermindert of de waterkwaliteit verslechterd.

6.2.4 Reactie Hoogheemraadschap van Rijnland

Op 15 januari 2020 heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland als volgt gereageerd op voorliggend plan:

Er bestaan geen bezwaren tegen het plan. De waterhuishoudkundige belangen zijn niet tot nauwelijks in het geding. Wel geldt er een zorgplicht voor (het onderhouden van) de naastliggende watergangen. Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

6.2.5 Conclusie

Met inachtneming van de adviezen van het Hoogheemraadschap van Rijnland vormt het aspect ‘water’ geen belemmering voor voorliggend plan.

HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

7.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt bij het maken van de keuzes voor het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels door aan te geven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

7.2 Opzet van de regels

7.2.1 Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

7.2.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

Begrippen (Artikel 1)

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

Wijze van meten (Artikel 2)

Dit artikel geeft op een eenduidige manier aan op welke wijze afstanden, dakhellingen en oppervlakten moeten worden gemeten en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

7.2.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bouwhoogte, goothoogte etc.);
- Specifieke gebruiksregels: welk gebruik van gronden en opstallen in ieder geval strijdig zijn of onder welke voorwaarden toegestaan zijn;

In paragraaf 7.3 wordt de bestemming nader toegelicht en wordt aangegeven waarom voor het plangebied voor deze bestemming is gekozen.

7.2.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

Anti-dubbeltelregel (Artikel 7)

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van (bijvoorbeeld) een maximaal bebouwingspercentage.

Algemene bouwregels (Artikel 8)

In dit artikel worden de algemene bouwregels beschreven. In dit artikel wordt aangegeven hoe om te gaan met onder meer vlaggenmasten en soortgelijke voorzieningen, dakopbouwen, onderkeldering en overschrijding van bestemmings- en bouwgrenzen.

Algemene gebruiksregels (Artikel 9)

In dit artikel worden de algemene gebruiksregels beschreven. In dit artikel wordt aangegeven welk gebruik van gronden en opstallen in ieder geval strijdig of onder welke voorwaarden toegestaan zijn.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)

In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.

Overige regels (Artikel 11)

In dit artikel zijn bepalingen ten aanzien van parkeergelegenheid en laden en lossen opgenomen. Ook wordt aangegeven hoe om moet worden gegaan met de wettelijke regelingen waarnaar verwezen wordt in de regels.

7.2.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In het overgangsrecht is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregel wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

7.3 Verantwoording van de regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is.

Groen (artikel 3)

De voornaamste groenelementen binnen het plangebied zijn bestemd tot ‘Groen’. Gronden met deze bestemming zijn onder meer bedoeld voor groenvoorzieningen en water, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en eventueel noodzakelijk geluidsschermen ten behoeve van de appartementen. Binnen deze bestemming mogen met uitzondering van nutsgebouwtjes uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd, met inachtneming van de aangegeven maatvoeringseisen.

Tuin (artikel 4)

De gronden ten behoeve van tuinen bij de woongebouwen zijn voorzien van de bestemming ‘Tuin’. Deze gronden zijn bedoeld voor tuinen en eventueel noodzakelijk geluidsschermen ten behoeve van de appartementen.

Op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een hoogte van maximaal 1 m. In afwijking hiervan zijn wel geluidsschermen met een maximale hoogte van 2 meter toegestaan.

Verkeer - Verblijf (artikel 4)

De parkeervoorzieningen en benodigde infrastructuur voor de auto en fiets- en voetgangers zijn voorzien van de bestemming ‘Verkeer – Verblijf’. Deze bestemming is met name bedoeld voor wegen met een verblijfsfunctie, pleinen, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen met uitzondering van een parkeerdek ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van Verkeer-Verblijf – parkeerdek’ uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd, met inachtneming van de aangegeven maatvoeringseisen. Lichtmasten ter plaatse van het parkeerdek zijn uitgesloten.

Wonen (artikel 5)

De woongebouwen zijn gelet op de woonfunctie bestemd tot ‘Wonen’. Binnen deze bestemming zijn de gronden onder meer te gebruiken voor het wonen en in samenhang daarmee voor de uitoefening van bedrijfsmatige activiteiten in of bij een woning en beroepsmatige activiteiten in of bij een woning, tuinen en erven, voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water, waterhuishoudkundige voorzieningen, straatmeubilair en nutsvoorzieningen.

Gebouwen (woongebouwen) mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, waarbij het aantal woningen in totaliteit niet meer mag bedragen dan 172. De bouwvlakken mogen 100% worden bebouwd en de hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. Tot slot gelden er diverse bouwhoogten voor ondergeschikte voorzieningen als erf- en terreinafscheidingen.

De bouw en het gebruik van balkons ter plaatse van de westgevel van gebouw A is uitgesloten in de planregels.

HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofdregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In het voorliggende geval wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Hierin is verzekerd dat het risico van planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt. De gemeentelijke kosten worden verhaald middels de legesverordening, waardoor het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG EN INSPRAAK

9.1 Vooroverleg

9.1.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Geoordeeld wordt dat dit bestemmingsplan geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

9.1.2 Provincie Zuid-Holland

Voorliggend plan is middels het 'E-formulier aanbieden ruimtelijke plannen' getoetst. Het E-formulier stelt vragen en de daarop gegeven antwoorden geven inzicht in de vraag of het ruimtelijke plan mogelijk strijdig is met het provinciaal beleid en dus door de provincie bekeken moet worden.

Voorliggend plan hoeft in dit kader niet te worden toegezonden aan de provincie Zuid-Holland voor vooroverleg.

9.1.3 Hoogheemraadschap van Rijnland

In het kader van de watertoets heeft er een digitale watertoets plaatsgevonden via de website www.dewatertoets.nl. De uitkomsten van deze watertoets hebben geleid tot vooroverleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft geen bezwaren tegen voorliggend plan.

9.1.4 Veiligheidsregio

In paragraaf 5.4.2 is eerder al aangegeven dat voorliggend plan in het kader van vooroverleg is voorgelegd aan de Veiligheidsregio Hollands Midden. De Veiligheidsregio heeft geen bezwaren tegen de beoogde planontwikkeling. Wel wordt geadviseerd verbetering aan te brengen in de secundaire bluswaterwinning, zodat een ontwikkelde brand adequaat kan worden geblust.

9.2 Inspraak

Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. In het voorliggende geval wordt geen voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

9.3 Zienswijzen

Op 14 juli 2020 is besloten het ontwerpbestemmingsplan "Ridder van Catsweg 683, Gouda" ter inzage te leggen. Het ontwerpbestemmingsplan lag ter inzage van 3 september tot en met 14 oktober 2020. Gedurende die periode zijn zienswijzen van 150 huishoudens ingekomen.

In de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, zijn dusdanig veel zienswijzen ingediend met een breed scala aan onderwerpen, dat besloten is in gesprek te gaan met indieners van de zienswijzen.

In de dialoogsessies die werden georganiseerd op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 is de ontwikkelaar in samenspraak met de gemeente in gesprek gegaan met indieners van de zienswijzen. In die dialoogsessies is uitvoerig stil gestaan bij de onderwerpen die het vaakst naar voren kwamen in de zienswijzen. Het gaat dan om zaken als maximale bouwhoogten, situering van het westelijke woongebouw, schaduwwerking en lichttoetreding, en verkeer en parkeren.

De zienswijzen zijn in de “Nota van beantwoording zienswijzen en ambtelijke wijzigingen” samengevat en van commentaar voorzien. Deze nota is bij het vaststellingsbesluit bijgevoegd. De zienswijzen hebben in combinatie met de uitkomsten van de dialoogsessies en enkele ambtshalve wijzigingen geleid tot een gewijzigde vaststelling van dit bestemmingsplan.

Voorgestelde wijzigingen leiden tot de volgende belangrijkste aanpassingen:

- Lager toegestane bouwhoogten, passend binnen de Nota Hoogbouw;
- In totaal 24 appartementen minder; 172 in plaats van 196 woningen;
- Geringe aanpassing grenzen bouwvlak oostelijk woongebouw; deels op voorspraak van de Adviescommissie Omgevingskwaliteit;
- Andere situering en omvang bouwvlak westelijk woongebouw;
- Geen balkons aan de westzijde van het westelijke woongebouw;
- Minder schaduwwerking op woningen van Haastenburg, voldoend aan lichte TNO-norm;
- Volledig bezoekersparkeren op eigen terrein; ook op de zaterdag;
- Uitsluiten van lichtmasten op het parkeerdek.

9.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van voorliggend plan heeft initiatiefnemer een openbare informatieavond georganiseerd op 18 juli 2019. Daarvoor zijn 722 huis-aan-huis-uitnodigingen gedaan. Op de avond zelf waren ruim 100 personen aanwezig. Dit vooroverleg met omwonenden/belanghebbenden heeft geleidt tot wijzigingen in het planontwerp ten behoeve van de omgeving/omwonenden.

BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

Bijlage 1 Mobiliteitsplan

Bijlage 2 Verkeersonderzoek

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Bijlage 4 Verkennend- en aanvullend bodemonderzoek

Bijlage 5 Gecombineerd geluid- en luchtkwaliteitonderzoek

Bijlage 6 AERIUS-berekening

Bijlage 7 Quickscan natuurwaardenonderzoek

Bijlage 8 Aanvullend vleermuizenonderzoek

Bijlage 9 Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling

Bijlage 10 Windklimaatonderzoek

Bijlage 11 Bezonningsstudie

Bijlage 12 Watertoetsresultaat