



Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone-
Stationsgebied Noord 2020, Locatie C1, te Gouda

Datum: 18 juni 2020



INHOUD

1. Inleiding
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Zienswijzen
 - 1.4 Aanpassing bestemmingsplan
 - 1.3 Ambtshalve wijzigingen
 - 1.4 Vooroverleg provincie en hoogheemraadschap
2. Beantwoording van zienswijzen
 - 2.1 Zienswijze bewoners Ronsseweg, Gouda (brief 20 maart 2020)
 - 2.2 Zienswijze Beter Wonen, Gouda(brief 25 maart 2020)
3. Ambtshalve wijzigingen
 - 3.1 Toelichting en bijlagen
 - 3.2 Verbeelding en regels



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om snel tegemoet te kunnen komen aan de grote vraag naar woningen in en rond de Spoorzone is dit bestemmingsplan opgesteld. Het nu voorliggende bestemmingsplan betreft de zogenoemde C1 locatie. Deze locatie is gelegen tussen de bioscoop en het kantoor van de Rabobank. Het bestemmingsplan moet de bouw van 154 woningen mogelijk maken. Onderin de plint van het gebouw worden commerciële en/of maatschappelijke functies mogelijk gemaakt.

1.2 Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 13 februari 2020 tot en met 25 maart 2020 ter inzage gelegen. Gedurende die periode zijn twee schriftelijke zienswijzen binnengekomen, waarvan een brief door 54 omwonenden is getekend. De zienswijze is hieronder samengevat en van een reactie voorzien.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen.

Ten aanzien van de inhoud

De 2 ingekomen zienswijzen zijn naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2. Per zienswijze is aangegeven of deze al dan niet gegrond is en of het ontwerpbestemmingsplan wordt gewijzigd.

1.3 Aanpassing bestemmingsplan

De zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de beantwoording onder 2.

1.4 Ambtshalve wijzigingen

Onder 3 worden enkele tekstuele aanpassingen in de toelichting en regels voorgesteld.

1.5 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente het wettelijk vooroverleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland, Provincie Zuid-Holland, regiogemeenten, de veiligheidsregio en Prorail.

Vanuit de provincie is gereageerd dat er in eerste instantie teveel detailhandel mogelijk werd gemaakt. In het ontwerp bestemmingsplan is dit aangepast. De provincie heeft vervolgens geen zienswijze ingediend.

Naar aanleiding van de opmerking vanuit Prorail is er een regel opgenomen voor de bescherming tegen trillingshinder. Ook vanuit Prorail is geen zienswijze ontvangen.

Vanuit het vooroverleg zijn verder geen opmerkingen naar voren gekomen die hebben geleid tot planaanpassing.



2. Beantwoording van zienswijzen

2.1 Zienswijze bewoners Ronsseweg, Gouda (brief 20 maart 2020)

- a. Geluidsoverlast: Door de gevels die er nu al zijn op de locatie ontstaat al een echoënd effect van het verkeersgeluid (met name motoren en sirenes)

Reactie:

De Wet geluidhinder stelt specifieke eisen aan bestemmingsplannen. Op deze locatie is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï van toepassing. Op de betreffende locatie kan niet aan de voorkeurgrenswaarden worden voldaan. Hiervoor is een hogere grenswaarden procedure gevoerd. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond dat met maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt.

Ten aanzien van het geluid afkomstig van sirenes het volgende. Geluidsniveaus ten gevolge van hulpdiensten (sirenes e.d.) worden niet getoetst aan wet- en regelgeving geluid. Dit omdat er sprake is van algemeen belang.

Ten aanzien van geluid afkomstig van motoren wordt opgemerkt dat dit een veel voorkomende klacht is. De klachten worden over het algemeen veroorzaakt door te hard rijden en rijden met niet standaard uitlaatsystemen. In de Wet geluidhinder wordt hier geen rekening mee gehouden aangezien dit onderdeel handhaving door bijvoorbeeld Politie betreft.

Om het effect van de reflectie te bepalen, is een aantal berekeningen uitgevoerd waarbij de resultaten onderling vergeleken kunnen worden. Tabel 1 geeft een overzicht waarin:

- Geen gebouwen = de situatie waarin aan de spoorzijde geen gebouwen staan.
- Bestaande gebouwen = de situatie waarin aan de spoorzijde alleen de reeds aanwezig gebouwen zijn meegenomen in de berekeningen.
- Toekomstige gebouwen = de situatie waarin ook de nieuwe ontwikkeling spoorzone is meegenomen in de berekeningen.

In de tabel is de hoogste en de laagste berekende geluidsbelasting (L_{den}) weergegeven op de berekeningspunten ter plaatse van de flats aan de Ronsseweg zoals aangegeven in de onderstaande figuur.



Ligging van de flats aan de Ronsseweg met de berekeningspunten



Tabel 1: Effect van de bebouwing langs het spoor op L_{den} wegverkeerslawaaai voor de bestaande flats aan de Ronsseweg

L_{den} in dB	Toename L_{den} in dB t.o.v. verschillende situaties		
	Geen gebouwen	Bestaande gebouwen	Toekomstige gebouwen
Hoogste	62	62	62
Laagste	60	61	61

Uit tabel 1 blijkt dat:

- De bestaande bebouwing een negatief effect heeft van circa 1 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing geen effect heeft ten opzichte van de huidige situatie.

Tabel 2 geeft een overzicht van het effect op de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor op de gevels van de bestaande flats aan de Ronsseweg.

Tabel 2: Effect van de bebouwing langs het spoor op L_{den} spoorweglawaaai

L_{den} in dB	Toename L_{den} in dB t.o.v. verschillende situaties		
	Geen gebouwen	Bestaande gebouwen	Toekomstige gebouwen
Hoogste	65	64	60
Laagste	61	51	50

Uit tabel 2 blijkt dat:

- De bestaande bebouwing een positief effect heeft van minimaal 1 dB en maximaal 10 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing nog eens een extra positief effect heeft ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor en de huidige situatie van circa 1 dB.

Uit het bovenstaande blijkt dat het plan in algemene zin een neutraal effect heeft op de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen aan de Ronsseweg.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

- b. Zonlicht en zonnewarmte: Doordat de gebouwen hoger gepland zijn dan het Huis van de Stad, kunnen we nu al zien dat van oktober tot en met maart de zon niet boven de gebouwen uit zal komen. Dus als het gebouw op de C1 locatie hoger wordt dan de Cinema, zullen we er wat warmte en licht betreft zeker op achteruit gaan.

Reactie:

In 2005 heeft de gemeente Gouda een hoogbouw notitie vastgesteld. Hierin werd aangegeven dat op deze locatie een hoogte denkbaar zou kunnen zijn van 50 tot 70 meter. Het ontwerp bestemmingsplan maakt nu een hoogte mogelijk van 42 meter met een afwijkmogelijkheid voor een deel van het bouwvlak van 50 meter. Het huidige bestemmingsplan maakt een hoogte mogelijk van 30 meter.

Er is begrip voor de zorgen die worden geuit, het nieuwe gebouw wordt inderdaad hoger dan het huidige bestemmingsplan. Hierdoor zal er met name tussen oktober en maart minder direct zonlicht zijn. De afstand tussen de bestaande woningen en het nieuwe gebouw bedraagt echter minimaal 42 meter. Hierdoor is er dus geen sprake van te weinig daglicht in de woningen van de omwonenden aan de Ronsseweg.

Overall in Nederland zijn we op zoek naar locaties om binnenstedelijk te verdichten. In een land waar de snelwegen steeds drukker worden begint deze zoektocht logischerwijs in de stationsomgeving. Op die manier zien we kansen om de toekomstige bewoners optimaal gebruik te kunnen laten maken van het openbaar vervoer. In Gouda is dat niet anders. We zien kansen om de omgeving van het station te verdichten met het beoogde stedelijke milieu.

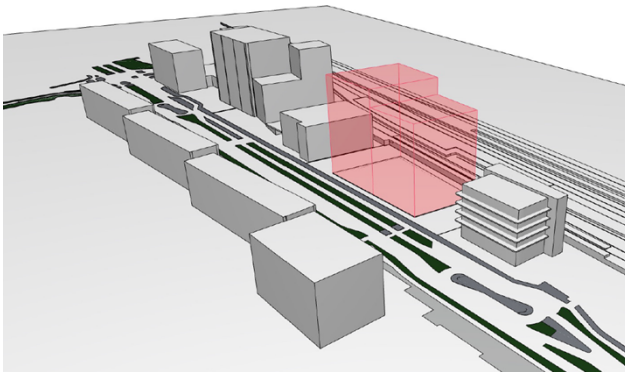


Het gebied tussen het Groenehart Ziekenhuis en het station van Gouda is momenteel het meest verdichte woongebied van Gouda. Het verdichten in de stationsomgeving zet die trend dus als het ware door. Het gebouw op de C1 locatie is hier een voorbeeld van. Er is gezocht naar een massa die passend is in zijn omgeving en voorziet in voldoende woningen om een ontwikkeling zo dicht op een station te rechtvaardigen. Daardoor kon al snel geconcludeerd worden dat de voorgeschreven hoogte van 70 meter uit de Hoogbouw Nota (2005) niet realistisch is op deze plek. Het gebouw moet zijn omgeving respecteren en zorgen voor een stedelijke eenheid. In de stedelijke context die in het Ontwikkelperspectief Spoorzone (2019) staat beschreven sluit een hoger volume dan het huidige bestemmingsplan goed aan op enerzijds het bestaande milieu tussen het Groenehart Ziekenhuis en het station en anderzijds op andere stedelijke ontwikkelingen in de Spoorzone. Om deze redenen was gekozen voor een hoogte van 42 meter met een hoogte accent van 50 meter.

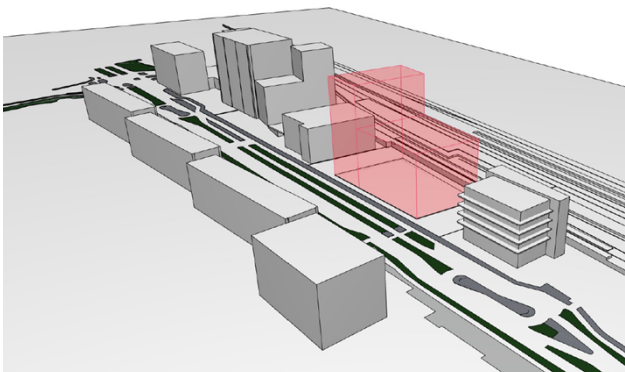
In overleg met de ontwikkelende partij is gekeken of lager gebouwd kan worden, zonder daarmee het belang vanuit de volkshuisvesting uit het oog te verliezen. Een deel van de bebouwing wordt verlaagd van 42 meter naar 30 meter.

In het ontwerp bestemmingsplan is een afwijking opgenomen van de bouwhoogte naar 50 meter voor maximaal de helft van het bouwvlak (50%). Bij het positioneren hiervan moet rekening gehouden worden met de bezonning van de flats aan de Ronsseweg. Door het vast te stellen bestemmingsplan aan te passen wordt zo mogelijk de hinder beperkt. Er is gekozen om het ontwerp bestemmingsplan aan te passen en de maximale breedte van het hoogte accent terug te brengen tot maximaal 1/3 van de breedte van het bouwvlak aan de Burgemeester Jamessingel. Door deze wijziging zal sprake zijn van minder schaduwwerking op de appartementen aan de Ronsseweg dan de bouwmassa die in het ontwerp bestemmingsplan was opgenomen en wordt tegemoet gekomen aan de zienswijzen van de omwonenden. Tot slot wordt de voorgevel aan de Burgemeester Jamessingel een fractie naar achteren geplaatst, meer in lijn met de overige bebouwing.

Hieronder wordt het verschil inzichtelijk gemaakt.



Ontwerp bestemmingsplan (42 en 50 meter)



Voorstel vaststelling bestemmingsplan (30 en 50 meter)

De zienswijze geeft op dit punt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.



- c. Uitlaatgassen: Bij warm weer is het nu al merkbaar, aan de ademhaling, dat er veel gassen blijven hangen. Waar moeten die naar toe als er nog meer betonnen muren zijn waar het tussen blijft hangen.

Reactie:

De luchtkwaliteit is geregeld in de Wet luchtkwaliteit. In deze wet zijn grenswaarden bepaald waaraan voldaan moet worden. Een uitgebreide toelichting hiervan staat beschreven in hoofdstuk 5.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan.

Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit van de ontwikkeling van de gehele spoorzone. Desbetreffende locatie maakt hier onderdeel van uit. Op basis van het onderzoek kan worden gesteld dat ter plaatse van het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden plaatsvindt.

Dit wil overigens niet zeggen dat er in de bestaande situatie op bepaalde momenten geen hinder ondervonden wordt. Deze hinder wordt veroorzaakt door de reeds aanwezige verkeersstromen. Het plan, wat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, heeft hier nauwelijks effect op.

Mede gezien het belang van de noodzaak van woningbouw en dat aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan, geeft dit punt geen aanleiding tot aanpassen van het plan.

- d. Parkeerproblemen: Zoals de situatie nu is, moeten we steeds vaker naar een plaatsje zoeken en zeker op zondag! Als er een paar honderd woningen bij komen, zal het nog moeilijker worden om plaats te vinden.

Reactie:

Duurzame mobiliteit is een van de leidende principes voor de ontwikkeling van de spoorzone. Door de uitstekende bereikbaarheid met het OV liggen hier kansen om het autogebruik te verminderen. Er zijn mogelijkheden voor deelautoconcepten en het stimuleren en ook het faciliteren van actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) wordt vanuit gezondheidsoogpunt steeds belangrijker. Een maatschappelijke trend is dat het eigen autobezit in sterk stedelijke gebieden afneemt en daarmee ook de behoefte aan autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. In de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen voor dit gebied is daar al rekening mee gehouden. Deze norm is ook als eis opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan maakt de komst van 154 woningen mogelijk. Afhankelijk van de grootte van de woning wordt een verplicht minimum aan aantal auto- en fietsparkeerplekken bepaald die men zal moeten realiseren. Om de parkeerdruk door de komst van de nieuwe woningen niet te laten toenemen zullen de bewoners van de woningen geen parkeervergunning krijgen voor de huidige parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hetgeen betekent dat men de auto in dit gereguleerde gebied niet kan parkeren. Ook hiermee worden bewoners gestimuleerd voor een andere vervoerswijze te kiezen.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2.2. Zienswijze Beter Wonen, Gouda (brief 25 maart 2020)

- a. Indiener van de zienswijze heeft twijfels of de locatie geschikt is voor woningbouw vanwege gevaren verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor. Is het rapport van Oranjewoud uit 2009 niet te oud met betrekking tot de externe veiligheid? En is er rekening gehouden met de uitbreiding van vervoer van gevaarlijke stoffen? En wat betekent dit voor de eisen aan de te plaatsen woongebouwen. Een gedeelte van het goederenvervoer gaat ook via spoor 9. Wat voor gevolgen heeft dit voor het plan? In hoeverre is de plaats van de vluchtweg nog van invloed op berekeningen met betrekking tot de veiligheid. Uit de rapporten blijkt dat de locatie niet geschikt is voor mensen die niet zelfredzaam zijn. In hoeverre kan er dan aan de eis "levensloop-bestendig bouwen" worden voldaan?

Reactie:



Activiteiten met route gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid transportroutes vormt het wettelijk kader voor het omgaan met dit risico. In paragraaf 5.3.6. van de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop ingegaan.

Over het spoor Rotterdam-Gouda worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dit traject valt onder het landelijke Basisnet Spoor. In deze regeling zijn criteria opgenomen voor de beoordeling van het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit geldt zowel voor het vervoeren zelf als het realiseren van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van het traject.

Langs het spoor is een wettelijk vastgesteld plasbrandaandachtgebied van 30 meter gelegen. In deze situatie wordt 30 meter vanaf spoor 10 aangehouden. Spoor 9 is verder gelegen. Voor dit gebied gelden nadere eisen ten aanzien van plasbrand. In een rapport van Antea uit 2019 wordt aangegeven welke maatregelen getroffen kunnen worden. De toetsing hieraan vindt plaats bij de beoordeling van de omgevingsvergunning.

In het Besluit externe veiligheid transportroutes is voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van Basisnet Spoor aangegeven dat het aspect externe veiligheid verder moet worden onderbouwd.

In de onderbouwing van het groepsrisico van het geldende bestemmingsplan "Spoorzone Midden en Oost" is gebruik gemaakt van het rapport van Oranjewoud uit 2009 "Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Midden en Oost". Dit rapport is nog van voor de datum van het Basisnet Spoor. Om de huidige situatie in beeld te brengen is in 2017 en in 2019 een groepriscoberekening uitgevoerd. Doordat er sinds Basisnet Spoor maatregelen zijn getroffen om het vervoer per spoor veiliger te maken, pakken de rekenresultaten positiever uit. Er vindt geen overschrijding plaats van de oriëntatiewaarde.

De reden waarom toch nog naar het rapport van 2009 wordt verwezen is omdat in dat rapport een uitgebreide verantwoording is gemaakt met maatregelen. Hiervan zijn de fysieke maatregelen reeds uitgevoerd, zoals een blusleiding langs het spoor en aanlandingspunten. Als het gaat om de berekening van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid maakt de plaats van de galerij niet uit. Deze berekening gaat uit van de risicobron (het spoor) en aantallen personen in de nabijheid van het spoor (in gebouwen). Deze berekening houdt verder geen rekening onder welke condities deze personen zich bevinden in de gebouwen.

In het kader van levensloop bestendigheid kan worden opgemerkt dat is bepaald dat gebouwen met georganiseerde zeer kwetsbare functies niet zijn toegestaan, zoals bv. kinderopvang en verzorgingstehuizen. Het gaat er bij zelfredzaamheid om dat personen in staat zijn om zelfstandig het gebouw te kunnen verlaten. Het betreft hier woningen, waardoor kan worden aangenomen dat personen voldoende in staat zijn om zelfstandig het gebouw te verlaten.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

- b. Indiener van de zienswijze heeft twijfels of de locatie geschikt is voor woningbouw vanwege gevaar en de geluidsbelasting van zowel spoor als wegverkeer. In de huidige situatie wordt de geluidsnorm al overschreden door het spoorverkeer. Wat betekent dit als er een toename van goederenvervoer per spoor gaat plaatsvinden?

Reactie:

In de berekening van de geluidsniveaus ten gevolge van spoorweglawaai is gebruik gemaakt van het zogenaamde geluidregister spoor. Dit register wordt beheert door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). In het register zijn alle treinbewegingen opgenomen voor nu en in de toekomst. Op basis van de totale treinbewegingen wordt op een groot aantal zogenaamde referentiepunten de berekende geluidsniveaus vastgelegd als een zogenaamd geluidsproductieplafond. ProRail, de beheerder van het spoor, overlegt elk jaar een rapportage (nalevingsverslag) waarin de geluidsbelasting als gevolg van de werkelijk gereden treinen wordt getoetst aan de geluidsproductieplafonds. Het aanpassen van de geluidsproductieplafonds, bijvoorbeeld omdat het aantal treinen gaat toenemen, kan alleen



door middel van het doorlopen van wettelijke procedures waarbij rekening gehouden moet worden met bestaande woningbouw.

Zie verder de reactie onder 2.1. onder a. en 2.2. onder a.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

- c. Volgens indieners van de zienswijze gaat de voorgestelde parkeernorm voor sociale woningbouw voor grote problemen zorgen.

Reactie:

Zie beantwoording onder 2.1 onder d.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

- d. Indieners van de zienswijze hebben bedenkingen gezien de te verwachte extra kosten vanwege de regelgeving of hier wel betaalbare sociale woningen kunnen worden gebouwd.

Reactie:

Er zullen gezien de regelgeving van de locatie extra voorzieningen moeten worden getroffen. Het is echter niet de verwachting dat deze kosten dusdanig hoog zijn dat woningbouw financieel onmogelijk is.

De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.



3 Ambtshalve wijzigingen

De voorgestelde ambtshalve wijzigingen hebben betrekking op de toelichting, verbeelding, de regels en bijlagen.

3.1 Toelichting en bijlagen

Naast enkele niet inhoudelijke tekstuele verbeteringen in de toelichting worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

- Afbeelding 5.7 inzake maatregelen en voorzieningen inzake het geluid wordt verduidelijkt;
- Hoofdstuk 7.1 wordt aangepast in die zin dat de gemeente hierin een actieve grondpolitiek voert en de kosten financiert via de grondexploitatie;

3.2 Verbeelding en regels

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

- Afbeelding 5.7 van de toelichting wordt overgenomen in de verbeelding en verduidelijkt in de regels;
- Deelauto concept wordt toegevoegd aan de parkeernorm;