

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>Parcour / Lombok te Gouda</i>
Status	<i>Concept</i>
Projectnummer	<i>20257</i>
Kenmerk	<i>20257.RO</i>
Datum	<i>6 juli 2023</i>
Auteur	<i>M.L. Baboeram LLB</i>
Controle	<i>J. Schoneveld</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
2	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Projectplan	7
2.3	Geldend bestemmingsplan	12
3	Ruimtelijk beleid	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	26
4	Omgevingsaspecten	36
4.1	Stedenbouwkundige inpassing	36
4.2	Archeologie	37
4.3	Cultuurhistorie	38
4.4	Bedrijven en milieuzonering	40
4.5	Bodem	42
4.6	Duurzaamheid	43
4.7	Externe veiligheid	45
4.8	Geluid	47
4.9	Luchtkwaliteit	49
4.10	Natuur	51
4.11	Ontpofbare oorlogsresten	53
4.12	Trillingen	54
4.13	Verkeer en parkeren	55
4.14	Water	57
4.15	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	58
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	62
5.1	Economische uitvoerbaarheid	62
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	62
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	63

Bijlagen

- 1 Stedenbouwkundig plan (Parcour, 2023)
- 2 Archeologisch onderzoek (Bureau voor Archeologie, 2022)
- 3 Indicatief bodem- en asbestonderzoek (Grondslag, 2020)
- 4 Beschikking evaluatieverslag en nazorg bodemsanering locatie NS emplacement (ODMH, 2015)
- 5 Onderzoek externe veiligheid (Oostkracht10, 2022), inclusief addendum (2023) en advies Veiligheidsregio (2023)
- 6 Akoestisch onderzoek woningbouwplan De Lombok (M+P, 2023)
- 7 Ecologische quickscan, bomeninventarisatie en nader onderzoek (Econsultancy, 2022)
- 8 AERIUS-berekening (M+P, 2023)
- 9 Onderzoek ontplofbare oorlogsresten (ECG Group, 2021)
- 10 Trillingsadvies (M+P, 2022)
- 11 Verkeersonderzoek (Goudappel, 2023)

1 INLEIDING

In opdracht van Gouda Spoorzicht, een ontwikkelcombinatie van Gebroeders Blokland en Blauwhoed, en in samenwerking met ProRail heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van het Lombokterrein in de Goudse Spoorzone (rondom het adres Stationsplein 6 te Gouda). Met de voorgenomen ontwikkeling wordt de realisatie van 58 woningen en verplaatsing van de bestaande railinzetplaats mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan “Nieuwe Park Wonen” (2011), waardoor een planologische procedure doorlopen dient te worden om de ontwikkeling mogelijk te maken.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

Aan de te verlenen omgevingsvergunning ‘handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening’ wordt een voorschrift verbonden, welke toeziet op de voorwaarde dat de woningen in gebruik genomen kunnen worden, mits de bestaande bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd/verplaatst (met bijbehorende omgevingsvergunning voor de activiteit ‘milieu’). Immers is de verplaatsing van de railinzetplaats noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid van het plan.

1.1 AANLEIDING

De Goudse Spoorzone wordt getransformeerd naar een gemengde, stadse woonwijk. De Spoorzone bestaat uit twaalf deellocaties. Het Lombokterrein, ten zuiden van het spoor, is een van de deellocaties.

De gronden in het plangebied zijn in de huidige situatie in gebruik ten behoeve van een spoorwegemplacement (rangeerterrein met railinzetplaats), welke – als onderdeel van de beoogde ontwikkeling – wordt verplaatst binnen het plangebied (naar de noordwestelijke ‘taartpunt’ van het plangebied). Op het Lombokterrein is bovendien de bouw van 58 woningen beoogd. De toekomstige railinzetplaats (RIP) wordt afgeschermd van de toekomstige woningen, om geluidhinder tegen te gaan.

Het gebied wordt herontwikkeld tot een parkachtig woongebied voor een variërende doelgroep (vitale ouderen en gezinnen). De locatie is bij uitstek geschikt voor wonen: de gunstige ligging ten opzichte van het stadscentrum met alle voorzieningen, veel groen nabij en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer geeft de planlocatie voordelen om woningbouw te realiseren. De beoogde appartementen en parkwoningen vormen een goede aanvulling op de gewenste uitbreiding van het woningaanbod.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

Het plangebied is gelegen nabij Stationsplein 6 te Gouda en bevindt zich ten zuiden van de spoorlijn en het Station Gouda, in de wijk Nieuwe Park. Het is gesitueerd ten noordwesten van het historisch centrum. De locatie is vanaf de stationszijde ontsloten via de straat Van Bergen IJzendoornpark, de inrit is gesitueerd naast het gebouw van Gouwespoor. Het Gouwespoor is een zes laags kantoorpand met een – op termijn – eigen transformatie opgave. Het plangebied ligt voor driekwart op het aangebrachte zandpakket van het spoor en gemiddeld ca. 2 tot 3 m boven het polderpeil van de aanliggende terreinen. Het plangebied is in de huidige situatie ontoegankelijk door water en groenzones en afgesloten van zijn omgeving door het spoor en hekken.

De locatie wordt globaal omsloten door:

- de spoorlijn (ten noorden);
- kantoor het Gouwespoor (ten oosten);
- het Van Bergen IJzendoornpark (ten zuidoosten) en;
- woonzorgvoorzieningen en een school (ten zuiden en westen).

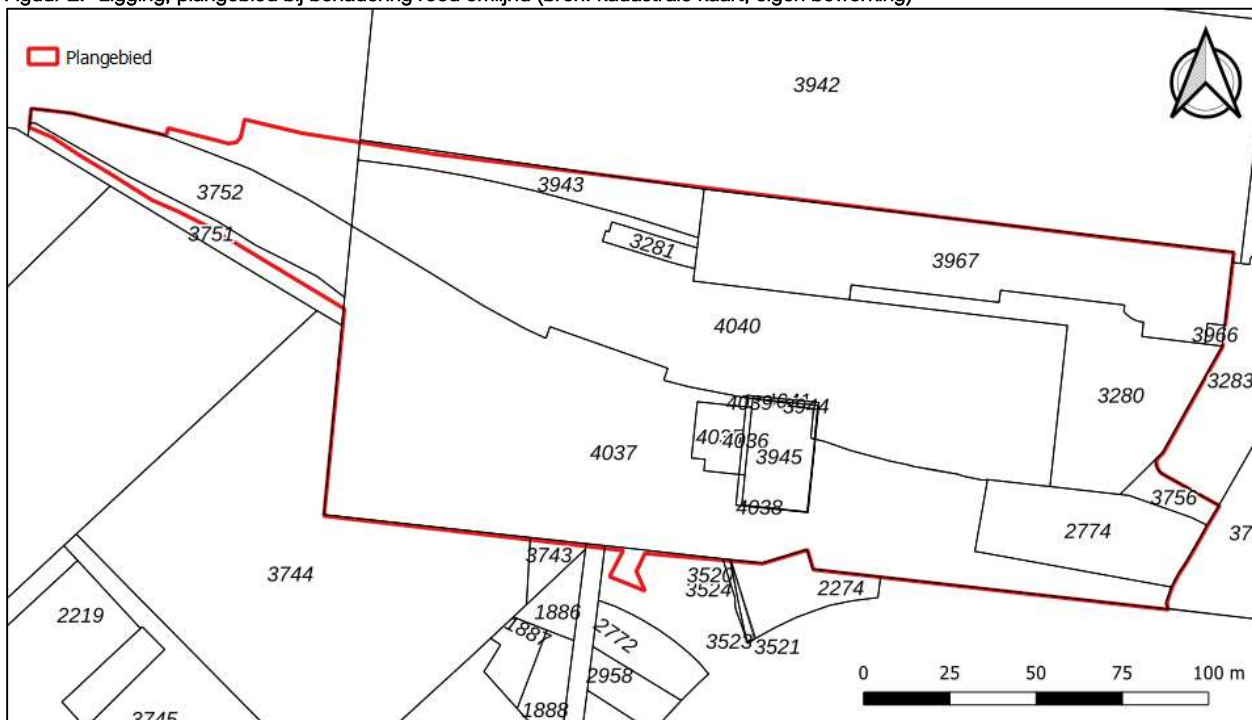
Onderstaande figuur toont de ligging van het plangebied.

Figuur 1. Ligging, plangebied bij benadering rood omlijnd (bron luchtfoto: PDOK, eigen bewerking)



Kadastraal is de locatie bekend als (delen van): gemeentecode GDA01, sectie H, percelen 2774, 3218, 3280, 3281, 3751, 3752, 3756, 3762, 3934, 3941, 3943, 3944, 3945, 3946, 3966, 3967, 4037, 4035, 4036, 4038, 4039, 4040 en 4041.

Figuur 2. Ligging, plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: kadastrale kaart, eigen bewerking)



2.2 PROJECTPLAN

De gronden zijn in de huidige situatie in gebruik ten behoeve van een spoorwegemplacement (rangeerterrein met railinzetplaats), loodsen en een buitenterrein met parkeerterrein en groenvoorzieningen. De railinzetplaats bevindt zich momenteel in het midden en oosten van het plangebied, maar wordt verplaatst naar de westelijke 'taartpunt' van het plangebied. De bestaande panden (loodsen en kantoor) in de noordelijke zone van het plangebied worden gesloopt, om plaats te maken voor de beoogde nieuwbouwwoningen. Het terrein is grotendeels verhard, maar in het zuidwestelijk deel bevindt zich een groen 'eilandje' en enkele watergangen. Centraal op het terrein is een relaishuis gesitueerd, deze blijft behouden. In de toekomstige situatie is de railinzetplaats verplaatst en zijn 58 woningen rondom een groen park in het plangebied aanwezig. Onderstaande figuur toont een impressie.

Figuur 3. Toekomstige situatie, plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: Blauwhoed)



Om een helder beeld te schetsen van de functie railinzetplaats en de aard van de activiteiten die er plaatsvinden, wordt hieronder een toelichting van een railinzetplaats (hierna: RIP) gegeven. Vervolgens wordt het beoogde woningbouwplan (Parcour) ter plaatse van het Lombokterrein nader toegelicht.

2.2.1 Railinzetplaats (RIP)

De reensporen worden beheerd door ProRail. Verdeeld over het land bevinden zich een aantal railinzetplaatsen die er gezamenlijk voor zorgen dat de onderhoudsmaterialen ter plaatse van het spoor kunnen komen. Een RIP is een gedeelte wegverharding dat in het spoor is aangelegd (een railinzetspoor), aangesloten op een verhard terrein waar voertuigen (zoals vrachtwagens) kunnen manoeuvreren.

RIP typering algemeen

Een RIP kan in de vrije baan liggen, zoals in onderstaande figuur weergegeven.

Figuur 4. Een RIP in de vrije spoorbaan (bron: ProRail)



Een RIP kan echter ook op een emplacement liggen. Het betreft een soort laad- en losplaats, voor het inzetten en/of uitnemen van railwegvoertuigen, in de regel is dit materieel van spooraannemers of materieel van hulpverlening bij calamiteiten. Een vracht – bijvoorbeeld vanuit een vrachtwagen – wordt op het spoor gehesen, vaak met behulp van een krol (zie hiernavolgende figuur) en dieplader. Vanaf de inzetplaats, vervolgt de vracht vervolgens de weg over het spoor. Op de RIP zelf vinden verder geen werkzaamheden plaats.

Figuur 5. Een krol op de spoorbaan (bron: ProRail)



Een RIP kan onderverdeeld worden in drie categorieën: X, Y en Z. Om te bepalen in welke categorie de RIP valt, wordt gekeken naar de minimale lengte van de verharding in het spoor en het maatgevende voertuig dat op de RIP gefaciliteerd moet worden.

Het gebruik van de RIP vereist dat enkele parkeerplaatsen (voor medewerkers) beschikbaar zijn alsook ruimte om spoormaterialen in depot te nemen. In relatie tot de omgeving zijn de onderstaande basisvoorzieningen van belang:

- ontsluiting op de openbare weg (route zonder obstakels);
- gecontroleerde toegang (doorgaans wordt dit bewerkstelligt met hekwerken en een afsluitbare poort);
- voorzieningen ten behoeve van de realisatie van een veilige werkomgeving;
- verlichting.

RIP ter plaatse van Lombok

De RIP ter plaatse van het Lombokterrein is een RIP in categorie Y (in de huidige én toekomstige situatie). Het maatgevende voertuig dat op de RIP gefaciliteerd wordt is een combinatie trekker-oplegger met een lengte tot 19,5 m.

De RIP is in de toekomstige situatie in de uiterste hoek van het plangebied gelegen (noordwestelijke 'taartpunt'). De toekomstige RIP bestaat uit:

- de RIP op het spoor (platform van 17x11 meter);
- een toegangspoort;
- parkeervoorzieningen;
- opslagruimte (een klein depot).

In onderstaande figuur is het schetsontwerp voor de inrichting opgenomen

Figuur 6. Schetsontwerp terreininrichting toekomstige RIP (bron: ProRail)



Het meeste ruimtebeslag zit in de verkeersruimte die benodigd is om te kunnen manoeuvreren met voertuigen. De auto's zullen in de hoek van het plangebied moeten keren. Daar is verharding voor nodig. Daarnaast kan het zijn dat de lading voor het spoor al eerder gebracht wordt en pas later op het spoor wordt gezet, daarom is er op de RIP een klein depot aanwezig waar deze materialen neergezet kunnen worden. Een viertal parkeerplaatsen zorgt ervoor dat het personeel de eigen personenauto op de RIP kan parkeren (bijvoorbeeld wanneer personeel benodigd is als begeleider bij het laden/lossen van het materiaal, of in geval van vertrek van personeel met materieel en materialen naar de werkplek).

Verder is in het ontwerp het uitgangspunt dat geen hekwerk wordt gerealiseerd, maar dat de geluidwerende voorzieningen en de afsluiting van de omgeving worden geïntegreerd.

Het uiteindelijke gebruik van de RIP of gebruiksmogelijkheden worden vastgelegd in de omgevingsvergunning voor de activiteit 'milieu'. De voertuigen die de RIP bereiken worden gedefinieerd in de milieuvergunning. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten die overdag, in de avond en in de nacht plaatsvinden. Tevens wordt een onderscheid tussen reguliere activiteiten (> 20 keer per jaar) en incidentele activiteiten (<12 keer per jaar).

2.2.2 Woningen

Voor de herontwikkeling van het Lombokterrein worden al lange tijd plannen gemaakt. In eerste instantie ging het om een herontwikkeling met kantoren, later zijn verschillende scenario's onderzocht voor woningbouw. Tijdens dit onderzoek is door de gemeente een aantal uitgangspunten ingebracht die zijn overgenomen. In 2017 heeft dat geleid tot de visie 'Parkkwartier' van SVP en de ontwikkelcombinatie Gouda Spoorzicht CV. Het plan dat sloot aan op de groene woonkwaliteit van het Van Bergen IJzendoornpark. Vanaf 2018 is er overeenstemming met ProRail en NS over de verkoopprijs van de gronden. In juni 2020 is het Ontwikkelperspectief Gouda Spoorzone vastgesteld. Voor het Lombokterrein zijn de stedenbouwkundige aspecten uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan 'Parcour' (opgesteld door SVP, Copijn en de ontwikkelcombinatie). De ambitie van dit plan is een nieuwe groene buurt te creëren. Parcour is klimaatadaptief wonen in het groen, verbonden met het spoor, het stadscentrum en het Van Bergen IJzendoornpark. De woningen van verschillende typen zijn gesitueerd rondom een centrale groene ruimte. Voor het Lombokterrein is bovendien een kavelpaspoort (augustus 2022) opgesteld. In het kavelpaspoort heeft gemeente Gouda de volgende uitgangspunten voor het programma vastgelegd: max. 59 woningen, waarvan minimaal 50% grondgebonden en minimaal 9 gestapelde woningen.

Programma en stedenbouwkundige opzet

In het onderhavige plan Parcour zijn 58 woningen voorzien. Het gaat om verschillende typen woningen, te weten:

- 9 appartementen;
- 10 patio-bungalows;
- 8 herenhuisen;
- 20 stadswoningen;
- 4 twee-onder-een-kapwoningen;
- 7 villa's.

Doelgroep voor de beoogde woningen zijn met name vitale ouderen en gezinnen. Van de 58 woningen zijn 49 grondgebonden en 9 gestapeld. Hiermee wordt aan de programmatische eisen uit het kavelpaspoort voldaan. Onderstaande figuur toont een impressie van de beoogde inrichting van het terrein.

Figuur 7. Schetsontwerp terreininrichting woningen, plattegrond van bovenaf (bron: Blauwhoed)



2.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het plangebied is het bestemmingsplan “Nieuwe Park Wonen” geldend. Het bestemmingsplan is op 11 november 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van gemeente Gouda (en op 20 juli 2011 onherroepelijk geworden). Binnen het plangebied gelden een viertal enkelbestemmingen, te weten: ‘Bedrijf’, ‘Verkeer – Railverkeer’, ‘Groen’ en ‘Water’. Ter plaatse van de gronden met de enkelbestemming ‘Bedrijf’ geldt tevens de functieaanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 4.2’ en mag gebouwd worden met een bouwhoogte van 6, 7 of 10 meter. Verder is op het gehele plangebied de gebiedsaanduiding ‘veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen’ van kracht.

Onderstaande figuur bevat een uitsnede van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Vervolgens worden enkele bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover meest relevant en daarmee niet limitatief.

Figuur 8. Uitsnede bestemmingsplankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl)



Bestemmingsplan “Nieuwe Park Wonen”

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

2.3.1 De voor ‘Bedrijf’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- b. bedrijfsactiviteiten uitsluitend ten behoeve van overslag van personeel en goederen op spoorwagens ten behoeve van het onderhoud aan het spoor met sbi-code 6024 uit milieucategorie 3.1 en sbi-code 601 uit milieucategorie 4.2 voor zover deel uitmakend van de bijbehorende staat van bedrijfsactiviteiten ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijf tot en met categorie 4.2’; alsmede voor:

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

7.1.1 De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen en water;
- b. park;
- c. voet- en fietspaden;
- d. speelvoorzieningen;

Artikel 12 Verkeer – Railverkeer

12.1 Bestemmingsomschrijving

12.1.1 De voor 'Verkeer – Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen, waaronder lightrail voorzieningen en de daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen;
- d. wegen en straten;
- e. water;
- f. groenvoorzieningen;
- g. fietsenstallingen;
- h. geluidwerende voorzieningen;

Artikel 14 Water

14.1 Bestemmingsomschrijving

14.1.1 De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. recreatief medegebruik;
- c. duikers;
- d. groenvoorzieningen;
- e. bruggen;

24.1 Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen

24.1.1 Op de gronden gelegen binnen de aanduiding 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' is binnen de bestemming 'Centrum', 'Gemengd' en 'Maatschappelijk' de vestiging van functies of objecten voor 'zeer kwetsbare groepen' niet toegestaan, behoudens waar het betreft bestaande vestigingen van functies of objecten voor 'zeer kwetsbare groepen'.

Toets aan bestemmingsplan "Nieuwe Park Wonen"

Een deel van de RIP is binnen de bestaande bestemming 'Groen' bestemming voorzien. Binnen deze bestemming wordt het gebruik als RIP niet toegestaan, daarom is sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan. Bovendien geldt dat het plaatsen van de geluidschermen binnen de bestemming 'Groen' op basis van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk is, ook hier is derhalve sprake van strijdigheid.

Binnen de van kracht zijnde enkelbestemmingen zijn woningen niet toegestaan. Ook de bebouwing van het beoogde woningbouwplan past niet binnen de kaders van de bouwregels.

Om de genoemde strijdigheden weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voor de verplaatsing van de RIP ook een wijziging van de omgevingsvergunning 'milieu' benodigd is, welke eveneens wordt aangevraagd.

Overige ruimtelijke plannen

Ter plaatse van het plangebied is eveneens de Parapluherziening parkeren, vastgesteld op 21 november 2018, van kracht. Hierin zijn parkeernormen vastgelegd. Hierop wordt nader op ingegaan in paragraaf 4.13 (Verkeer en parkeren). Ook geldt een voorbereidingsbesluit Darkstores (vastgesteld op 16 februari 2022), welke is bedoeld om flitsbezorgsupermarkten met zgn. darkstores te reguleren. Aangezien

flitsbezorgsupermarkten niet beoogd zijn in het plangebied, vormt dit geen belemmering. Bovendien is het bestemmingsplan Parapluplan Wonen (vastgesteld 1 juni 2022) van kracht. Met dit parapluplan wil de gemeente toewerken naar eenduidige definities in alle bestemmingsplannen teneinde ongewenste situaties te voorkomen. Het gebruik van woonvormen voor meer dan één huishouden is niet zonder meer toegestaan. Het parapluplan wijzigt de begripsbepalingen en/of de bestemmingen die de functie wonen, woningen, woongebouwen dan wel andere benamingen die zien op de functie wonen toelaten. Voor het overige blijven de oorspronkelijke plannen van kracht. Aangezien de beoogde ontwikkeling niet voorziet in woningen voor meer dan één huishouden of in kamerverhuur, wordt het parapluplan verder buiten beschouwing gelaten.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 9. Afwegen met de NOVI (bron: Nationale Omgevingsvisie)



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden

van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De NOVI benoemt 21 nationale belangen. Dit betreffen onder meer de volgende nationale belangen:

- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit (nationaal belang 2).
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving (nationaal belang 4).
- Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte (nationaal belang 5).
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit (nationaal belang 7).

Daarnaast volgt uit de uitwerking van prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Eén van de beleidskeuzes onder deze prioriteit (beleidskeuze 3.3, onder prioriteit 3) is "Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse".

De beoogde 58 woningen leveren een bijdrage aan de woningbehoefte binnen de regio en gemeente. Zij worden tevens binnen stedelijk gebied gerealiseerd, wat aansluit bij de beleidskeuzes onder prioriteit 3 en nationaal belang 5 uit de NOVI, zie hiervoor ook de hiernavolgende paragrafen waar wordt ingegaan op de woningbehoefte die volgt uit vigerend beleid. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten en inpassing van het plan, zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (fysieke leefomgeving) gerealiseerd wordt en de nationale belangen 2 en 4 worden geborgd, zie hiervoor hoofdstuk 4 (Omgevingsaspecten) van deze ruimtelijke onderbouwing.

De verplaatsing van de RIP levert daarnaast een bijdrage aan nationaal belang 7. Een goed functionerend mobiliteitssysteem vereist het waarborgen en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor o.a. het vervoer van personen en goederen via spoorwegen. Ononderbroken netwerken voor heel Nederland moeten worden gewaarborgd. Dit belang overstijgt territoriaal het gemeentelijke, regionale en provinciale niveau. Middels de RIP kan invulling gegeven worden aan de opgave om bestaande infrastructuurnetwerken te onderhouden, verjongen, vernieuwen, verduurzamen en klimaatbestendig te maken.

De overige nationale belangen worden niet geschaad door de voorgenomen ontwikkeling.

3.1.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de NOVI en geeft invulling aan opgaven die voortvloeien uit een aantal van toepassing zijnde nationale belangen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat

noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Geen van de onderwerpen worden geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2.2 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Volgens het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 2 Bro dient voor het toepassen van de Ladder sprake te zijn van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Een 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Bro gedefinieerd als "een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied. De RIP is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, aangezien het gaat om verplaatsing van een bestaande RIP (geen nieuwe ontwikkeling). Wel wordt in het plangebied een woonprogramma toegevoegd. Voor dit onderdeel is wel sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is de Ladder van duurzame verstedelijking van toepassing op het woonprogramma.

Voor gemeente Gouda geldt dat de Regionale Agenda Wonen (RAW) het vertrekpunt is voor de verdere fasegewijze uitwerking tot een regionale woonvisie, het regionale kader voor het woonbeleid. De RAW Midden-Holland is eind 2019 vastgesteld en gaat in op behoud en versterking van de diversiteit aan woonmilieus in de regio Midden-Holland. Als uitwerking van de RAW Midden-Holland geeft de bestaande Regionale Projectenlijst Woningbouw (RPW) Midden-Holland inzicht in de actuele woningbouwplannen van de gemeenten in de regio Midden-Holland. Wanneer onderhavig project is opgenomen in de RPW Midden-Holland 2021, kan dit als onderbouwing worden gebruikt om aan te tonen dat wordt voldaan aan het regionale behoeftecriterium van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In paragraaf 3.3 en 3.4 wordt nader ingegaan op de provinciale en regionale kaders. In paragraaf 3.4 komt de kwantitatieve en kwalitatieve woonbehoefte op basis van gemeentelijk beleid en gemaakte afspraken aan de orde. Vooruitlopend hierop kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling voorziet in zowel een kwantitatieve en kwalitatieve woonbehoefte. De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt daarmee succesvol doorlopen.

De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

De behoefte in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking kan worden aangetoond. De beoogde ontwikkeling is in lijn met het Bro.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Per 15 maart 2022 is de (geconsolideerde) Zuid-Hollandse Omgevingsvisie in werking getreden. In de Omgevingsvisie is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Er is daarom geen eindbeeld voor 2030 of 2050 opgenomen, maar de maatschappelijke opgaven zijn vertaald in ambities.

De provincie heeft hiervoor 7 vernieuwingsambities geformuleerd. Deze ambities dienen als stip op de horizon:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten.
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor.
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen.
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland.
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit.
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

Deze nevensgeschikte ambities staan niet op zichzelf. Ze zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar de regio voor staat. De ambities zijn de kaders waarbinnen de provincie ruimte geeft. Die ruimte kan per opgave verschillen. Door in te zetten op de zeven ambities draagt Zuid-Holland bij aan een betere leefomgeving in de provincie.

Beleid ruimtelijke kwaliteit

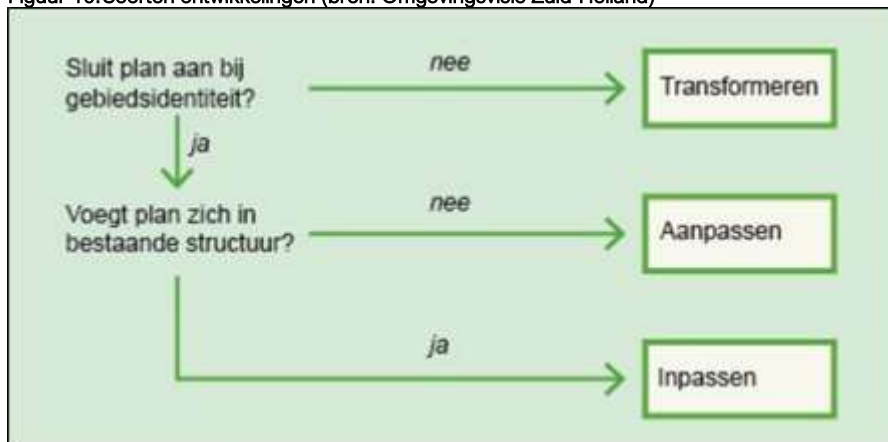
De inzet van de provincie is dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening ('handelingskader ruimtelijke kwaliteit'). De kwaliteitskaart en de richtpunten geven richting aan de interpretatie van ruimtelijke kwaliteit.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.
- Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is.

De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie.

Figuur 10. Soorten ontwikkelingen (bron: Omgevingsvisie Zuid-Holland)



De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau, en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het generieke kwaliteitsbeleid, dat geldt voor de gehele provincie, wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ook ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft een inpassing, omdat er sprake is van een gebiedseigen ontwikkeling, passend bij de schaal en aard van het stedelijk gebied. De ontwikkeling vindt plaats op een binnenstedelijke locatie, nabij andere stedelijke functies en uit de kwaliteitskaart blijkt dat aan de richtpunten wordt voldaan (zie hieronder).

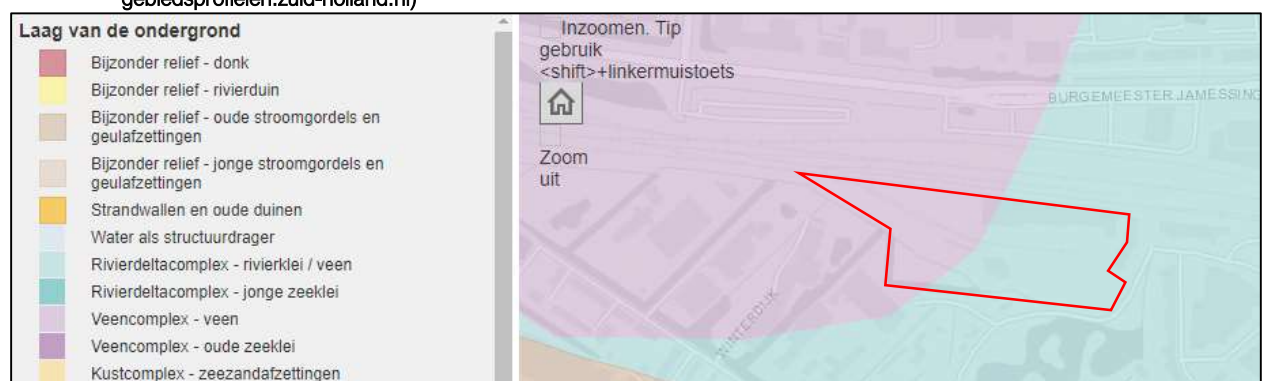
Kwaliteitskaart

Het plangebied is niet gelegen in een aangewezen gebiedsprofiel. Onderstaand is beoordeeld welke kwaliteitskaarten van toepassing zijn op het plangebied en welke richtpunten bij een dergelijke inpassing horen.

Laag van de ondergrond

Het plangebied is deels aangemerkt als 'rivierdeltacomplex' en als 'Veencomplex – Veen' (zie onderstaande figuur).

Figuur 11. Uitsnede kwaliteitskaart, kaartlaag 'Laag van de ondergrond', plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: gebiedsprofielen.zuid-holland.nl)



Hieruit blijken de volgende richtpunten:

- Ontwikkelingen in het rivierengebied houden het verschil tussen komgronden en oeverwallen herkenbaar.
- Ontwikkelingen in het veenlandschap dragen zorg voor behoud van het veen en zijn met name bij de diepe veenpakketten gericht op het beperken van de bodemdaling.

Met de beoogde ontwikkeling wordt voldoende rekening gehouden met de bodemkwaliteit en de waterstand van de veengronden. Bodemdaling wordt zoveel mogelijk voorkomen. In paragraaf 3.4.10 wordt de ondergrondse ordening nader toegelicht. De genoemde richtpunten vormen daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

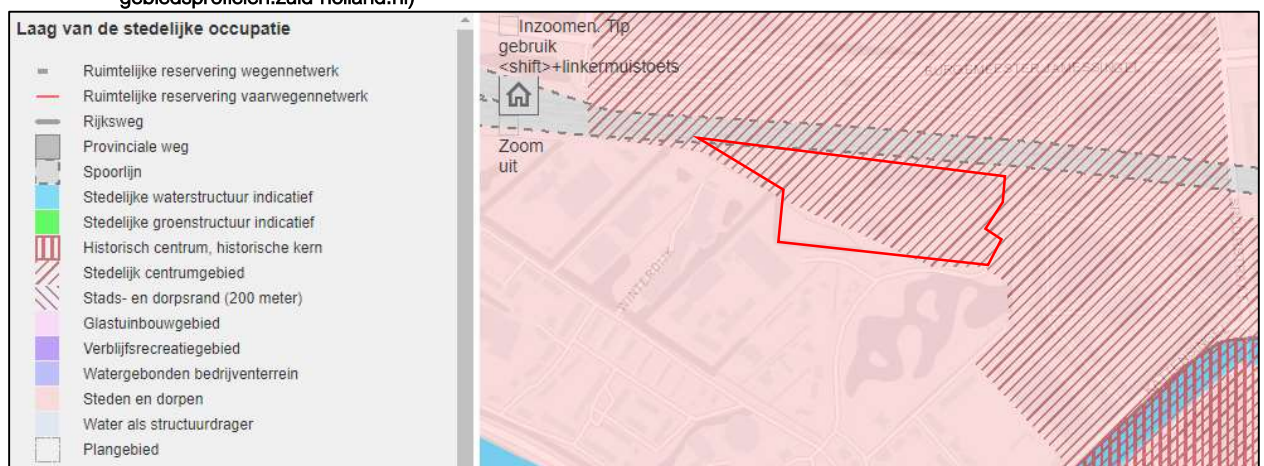
Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

Deze laag is niet van toepassing op het plangebied.

Laag van de stedelijke occupatie

Het plangebied is gelegen binnen de gebieden 'Steden en dorpen' en 'Bouwwerken voor energie-opwekking' en gedeeltelijk aangemerkt als 'Historische centra en kernen' (zie onderstaande figuur).

Figuur 12. Uitsnede kwaliteitskaart, kaartlaag 'Laag van de stedelijke occupatie', plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: bron: gebiedsprofielen.zuid-holland.nl)



Historische centra en kernen

De historische centra en kernen met hun compacte bebouwingsstructuur zijn waardevolle woon- en vestigingsmilieus in Zuid-Holland en dragen bij aan de toeristische kwaliteit. Als ontwikkelingen plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum dan dragen deze bij aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld. De beoogde ontwikkeling houdt rekening met de kwaliteiten van het nabijgelegen historische centrum en omliggende bestaande elementen zoals het Van Bergen Ijzendoornpark, de Leeuwenpoort en Halve Maan met volière.

Steden en dorpen

De bij 'Steden en dorpen' behorende richtpunten luiden als volgt:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Daar waar hoogbouw niet samenvalt met "zwaartepunten" in de stedelijke structuur geeft een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op de (wijde) omgeving.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.

- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
- Historische centra en kernen blijvenikbaar vanuit het omringende gebied.
- Bij bedrijventerreinen krijgt de beeldkwaliteit van de randen, een goede ontsluiting en de samenhang met de omgeving extra aandacht.

De locatie wordt, met respect voor de cultuurhistorische waarde, ontwikkeld tot een woongebied en de bestaande RIP wordt verplaatst. Er is geen sprake van hoogbouw. Naast het karakter van de bebouwing, geldt dat de beoogde functies eveneens aansluiten op het stedelijke karakter van het omliggende gebied, waarin woon- en werkfuncties elkaar afwisselen en versterken. Toekomstige bewoners in het plangebied kunnen het historische centrum bij uitstek goed ervaren, gelet op de nabije ligging.

Bouwwerken voor energie-opwekking

Bij de plaatsing van nieuwe bouwwerken voor energie-opwekking (zoals windturbines, biovergistingsinstallaties en zonnevelden) zal een beeldkwaliteitsparagraaf inzicht moeten geven in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van deze bouwwerken op de (wijde) omgeving. Aangezien de beoogde ontwikkeling geen bouwwerk voor energie-opwekking betreft, is dit richtpunt verder niet relevant voor het plangebied.

Laag van de beleving

Deze laag is niet van toepassing op het plangebied.

Conclusie kwaliteitskaart

De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de relevante richtpunten die volgen uit de kwaliteitskaart behorend bij het provinciale Omgevingsbeleid. Hieruit blijkt dat aan de relevante richtpunten wordt voldaan. Er is sprake van inpassing.

Kaarten Omgevingsvisie

Daarnaast zijn 61 kaarten bij de Omgevingsvisie opgenomen. De meest relevante (gedeeltelijke of gehele) aanwijzingen zijn hieronder per kaart toegelicht, waarbij is aangegeven op welke manier de beoogde ontwikkeling aansluit bij de daaraan gerelateerde beleidskeuzes.

- *1: Concessie- en contractgebied openbaar vervoer: Adequaar aanbod openbaar vervoer*
Het behoud/verplaatsing van de RIP draagt bij aan een adequaar aanbod van openbaar vervoer in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland.
- *4: Bodemdalingsgevoelig gebied: Beperken maatschappelijke kosten door bodemdaling*
De provincie wil, samen met alle belanghebbende partners en partijen, de directe en indirecte maatschappelijke kosten door bodemdaling beperken. Provincie vraagt van gemeenten en anderen dat bij locatiekeuzes voor ruimtelijke ontwikkelingen, de bodemdalingsgevoeligheid van een gebied expliciet wordt meegenomen vanwege het toekomstig beheer. Voor de beoogde ontwikkeling geldt dat bij de uitvoering van de werken voldoende rekening gehouden wordt met de gevolgen van bodemdaling. Er worden zettingsrapporten opgesteld.
- *13: Bedrijventerrein: Concurrerende en toekomstbestendige bedrijventerreinen*
Het plangebied is gedeeltelijk aangemerkt als 'concurrerende en toekomstbestendige bedrijventerreinen'. De provincie streeft hiervoor naar een kwantitatief en kwalitatief evenwicht in vraag en aanbod van bedrijventerreinen op regionaal en bovenregionaal schaalniveau en een optimale benutting van bedrijventerreinen. Daarbij wordt ingezet op beter benutten en duurzaam functioneren van bestaande bedrijventerreinen en op het behoud van voldoende ruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën / milieuzones en watergebonden bedrijven. De beoogde ontwikkeling zorgt voor een feitelijke compensatie van bedrijvigheid (zie hiernavolgende paragraaf Omgevingsverordening). Dit aspect is afgestemd met provincie en is daarmee in lijn met de provinciale ambities.

Voor een heel aantal kaarten geldt daarnaast dat (nagenoeg) de gehele provincie, en daarmee ook het plangebied, is aangewezen vanwege een breder provinciaal belang. Korthedshalve worden deze kaarten hier niet allen opgesomd. Wel wordt opgemerkt wordt dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met deze belangen.

3.2.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de provinciale Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Naast de provinciale Omgevingsvisie, is ook de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) vastgesteld. De ZHOV is 15 december 2021 vastgesteld door Provinciale Staten (geconsolideerde versie 2022-12-02). In de ZHOV zijn de regels over de fysieke leefomgeving van de provincie opgenomen. In de verordening staat aangegeven wat wel en niet is toegestaan: mag bijvoorbeeld op een bepaalde locatie een bedrijf worden uitgebreid of kan dat niet vanwege een nabijgelegen natuurgebied.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied is deels of geheel aangewezen op de volgende kaarten:

- 4: Gebieden met waterkwantiteitsnorm en waterschappen (Hoogheemraadschap van Rijnland)
- 9: Ontgrondingen (ontgrondingen op land en in regionale wateren)
- 10: Kantoren en detailhandel (OV-knooppuntlocatie en centrum- en (intercity)stationslocatie)
- 17: Gebieden met verplichte peilbesluiten (gebied verplicht peilbesluit)
- 20: Bedrijventerreinen (bedrijventerrein)
- 22: Planoptimalisatie (stationsomgeving)
- 24: Hoofdfietsnet en Hoofd wandelnet (utilitair fietsnetwerk)

De relevante regels van kaart 20 en kaart 24 worden hieronder nader toegelicht. Aan de overige regels zoals opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening wordt, voor zover relevant in het kader van voorliggende ontwikkeling, voldaan: de regels van het waterschap en peilbesluiten worden in acht genomen (kaart 4, kaart 17); er is geen sprake van ontgrondingen (kaart 9); er wordt niet voorzien in kantoren of detailhandel (kaart 10) en met parkeernormen voor stationsomgevingen (kaart 22) wordt voldoende rekening gehouden (zie hiervoor paragraaf 4.13 Verkeer en parkeren).

Bedrijventerreinen

Onderstaand tekstvak toont het relevante artikel uit de Omgevingsverordening dat van toepassing is. In de huidige situatie wordt ter plaatse van de RIP een hoge milieucategorie bedrijvigheid toegestaan. Een deel van het plangebied is dan ook aangewezen als 'bedrijventerrein' op kaart 20 en dient in principe behouden te blijven (lid 1) dan wel gecompenseerd te worden (lid 4). Echter kan compensatie van feitelijk gebruik en m² voor m² worden toegepast indien wordt voldaan aan een evenwichtige balans in vraag en aanbod (lid 7). Bij de voorgenomen ontwikkeling is dit het geval. Immers is in de feitelijke situatie niet de gehele zone in gebruik voor hoge milieucategorie bedrijvigheid en gaat het bovendien om een verplaatsing van de RIP, waarmee feitelijk gebruik direct wordt gecompenseerd.

Het oppervlakte aan bedrijfsbestemming in voorgenomen ontwikkeling bedraagt in de huidige situatie circa 11.000 m². Zo'n 500 m² zal na de herontwikkeling een bedrijfsfunctie behouden, dit betreft het relaishuis van Prorail en bijbehorende gronden. Het te transformeren oppervlakte aan bedrijfsbestemming bedraagt minder dan circa 10.500 m². Deze te transformeren gronden met milieucategorie 4.2 zijn in de huidige situatie bestemd voor bedrijfsactiviteiten uitsluitend ten behoeve van railactiviteiten (overslag van personeel en goederen) en onderhoud aan het spoor. Door de terugtrekking van de railactiviteiten – met uitzondering van de RIP – blijft het in dit gebied enkel planologisch mogelijk om categorie 2 bedrijven toe te laten. Een hogere categorie is vanwege de afstand tot de reeds bestaande woningen aan het Van Bergen IJzendoornpark ook niet mogelijk.

In de huidige situatie wordt met het gebruik van de RIP en het relaishuis feitelijk geen gebruik gemaakt van milieucategorie 4.2, maar van maximaal milieucategorie 2. Bij de voorgenomen ontwikkeling wordt dan ook ingezet op compensatie van feitelijk gebruik en het opheffen van de hoge milieucategorie bedrijfsbestemming. Hiermee wordt voldaan aan lid 7 van artikel 6.12 uit de provinciale verordening. De Lombok locatie is opgenomen in de door Gedeputeerde Staten aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie waarin de plannen staan om in de regio een evenwichtige balans in vraag en aanbod te brengen.

Artikel 6.12 Bedrijven

- 1 Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 20 in bijlage II, maakt vestiging mogelijk van bedrijven uit de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, dan wel voorziet in overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur, passend bij de omgeving van het bedrijventerrein, waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen op een grote buitenstedelijke bouwlocatie als bedoeld in artikel 6.10 of die mogelijk zijn op grond van een vigerend bestemmingsplan.
- 2 Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een watergebonden bedrijventerrein, waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 20 in bijlage II, laat in hoofdzaak watergebonden bedrijven toe.
- 3 Het bestemmingsplan, bedoeld in het eerste lid, kan in beperkte mate voorzien in nieuwe woningen, bedrijfswoningen en andere functies op delen van een bedrijventerrein, voor zover dit niet in strijd is met het eerste lid.
- 4 Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een bedrijventerrein als bedoeld in het eerste of tweede lid en dat gehele of gedeeltelijke transformatie naar een andere bestemming dan bedrijven mogelijk maakt, verantwoordt in de toelichting op welke wijze binnen de regio planologische compensatie van bedrijventerrein zal plaatsvinden of reeds heeft plaatsgevonden. Planologische compensatie is nodig bij:
 - a. een bedrijventerrein met milieucategorie 3, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - b. een bedrijventerrein met milieucategorie 4 of hoger, dan wel overeenkomstige milieuzones voor geluid of geur;
 - c. een geluidgezoneerd bedrijventerrein;
 - d. een watergebonden bedrijventerrein.
- 5 Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing bij verlaging van de milieucategorie of milieuzone.
- 6 Compensatie als bedoeld in het vierde lid, kan achterwege blijven als is aangetoond dat na transformatie voldoende bedrijventerrein in de regio beschikbaar zal blijven afgezet tegen de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
- 7 Compensatie van feitelijk gebruik en m^2 voor m^2 is mogelijk mits wordt voldaan aan een evenwichtige balans in vraag en aanbod, vastgelegd in de door Gedeputeerde Staten aanvaarde regionale bedrijventerreinenvisie.

Hoofd fietsnet

Door het noordelijk deel van het plangebied is een hoofd fietsnetwerkroute aangeduid. Op basis van artikel 6.20a uit de provinciale verordening, dient een bestemmingsplan dat voorziet in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het belang van de instandhouding en zo mogelijk de verbetering van het hoofd fietsnetwerk.

Het profiel van de noordelijke ontsluitingsroute is op termijn aanpasbaar aan een eventuele fietsroute.

3.2.2.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening.

3.2.3 Convenant Klimaatadaptief bouwen

De provincie Zuid-Holland heeft een bouwopgave van 100.000 nieuwe woningen tot 2025. Deze grote bouwopgave biedt de kans om deze woningen klimaatbestendig te ontwikkelen en hiermee schade of duurdere herstelmaatregelen in de toekomst te voorkomen. De provincie heeft daarom in 2018 procesafspraken gemaakt met overheden, organisaties en marktpartijen in het Convenant Klimaatadaptief

Bouwen. Het doel van het convenant is het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en het vergroten van de biodiversiteit.

Één van de convenantafspraken is het ontwikkelen van een instrumentarium om de klimaatbestendigheid van nieuwbouw te beoordelen en te bevorderen. Dit is een complex en meerjarig traject. In het convenant is afgesproken om in afwachting van de resultaten van dit instrumentarium alvast een 'Minimaal Programma van Eisen' te ontwikkelen. Dit Programma is bedoeld als voorlopige maatregel om de nieuwbouwplannen die in de komende jaren ontwikkeld worden klimaatbestendig in te richten.

Het doel van het Programma van Eisen is het opstellen van praktische eisen die partijen in de provincie Zuid-Holland kunnen gebruiken om op korte termijn klimaatbestendig te ontwikkelen.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Gouda zich aangesloten bij het Convenant Klimaatadaptief Bouwen. Met de ondertekening van het convenant, heeft Gouda zich gecommitteerd om klimaatadaptief bouwen tot het nieuwe normaal te verheven. Het convenant bestaat uit een aantal producten zoals een Leidraad ter ondersteuning voor beleidsontwikkeling en een Programma van Eisen met handvatten voor nieuwe ontwikkelingen. In het kader van de beoogde ontwikkeling, dient dan ook voldaan te worden aan de praktische eisen die gesteld worden om klimaatbestendig te ontwikkelen.

3.2.3.2 Conclusie

In paragraaf 3.4.9 (Uitvoeringsprogramma duurzame ontwikkeling Gouda 2020 en Handreiking duurzaamheid) wordt nader ingegaan op de gemeentelijke visie die in dit kader eveneens relevant is alsmede de duurzaamheidsaspecten van het beoogde plan.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Regionale Agenda Wonen 2019

Midden-Holland is een bijzonder gebied: veel ruimte, groen, prachtige natuurgebieden, maar ook de historische stad Gouda, volop stedelijke ontwikkeling en een goede bereikbaarheid. Een centrale ligging in het (internationale) handelsnetwerk en bedrijvigheid maakt de regio een aantrekkelijke plek om te wonen, mede omdat regio's Utrecht, Holland Rijnland en de metropoolregio's Rotterdam en Haaglanden nabij zijn. De centrale ligging wordt kracht bijgezet doordat de regio goed bereikbaar is met zowel openbaar vervoer als auto, dankzij onder meer het Hoogwaardig Openbaar Vervoersnetwerk (HOV) in combinatie met de A12 en de A20. Het unieke landschap en het erfgoed in de regio maakt Midden-Holland tot een fijne plek om te wonen. Ook door een variatie in woonmilieus zoals stedelijke of dorps/landelijk wonen. Mensen hebben wat te kiezen. Dan gaat het om bereikbaarheid, ligging, nabijheid van steden, cultuur, landschap en sociale binding. De grote aantrekkingskracht van de regio gecombineerd met de toenemende spanning op de woningmarkt resulteert in een netto uitbreidingsbehoefte van de woningvoorraad met zo'n 10.000 woningen tot 2030 (Marktonderzoek regio Midden-Holland, Fakton). De regiogemeenten verdelen en realiseren deze grote opgave met erkenning voor de lokale verschillen en identiteiten. Elk woongebied in de regio kent een eigen karakter. De profielen tezamen geven de breedte van het aanbod in de Regio Midden-Holland weer.

Gouda

Gouda is de centrumgemeente in de Regio Midden-Holland, met een meer stedelijk profiel dan de andere gemeenten: een historische binnenstad met een ring van stadswijken uitlopend naar een laagbouw woonmilieu. Het heeft als enige gemeente in de regio een binnenstedelijk centrum met omliggend stadswijken. De regio Midden-Holland heeft baat bij het versterken van de centrumfunctie van Gouda.

Gouda is via de A12 en Hoogwaardig Openbaar Vervoer bij uitstek goed ontsloten en dus interessant voor nieuwe inwoners. Het overall beeld van Gouda is gemiddeld: veel voorraad scoort gemiddeld op belevingswaarde en op toekomstwaarde. Maar omdat ook in Gouda een toename van het aantal

huishoudens te verwachten is, kent de gemeente weinig echt kwetsbare voorraad: er is geen voorraad met een negatieve toekomstwaarde. Strategische toevoegingen aan de bestaande voorraad zijn meergezinswoningen en huureengezinswoningen, in het binnenstedelijke woonmilieu en de levendige stadswijk, in het milieu met hoog- en laagbouw en in het centrum-dorps woonmilieu. Met de ontwikkeling van de Spoorzone streeft de gemeente naar een versterking van het stedelijk woonklimaat in Gouda. Voor Westergouwe worden de mogelijkheden voor verbreding van het woningaanbod onderzocht. Met een verbeterde positionering schept Gouda kansen voor het accommoderen van een deel van de bovenregionale vraag, uit bijvoorbeeld de metropoolregio Rotterdam – Den Haag en in mindere mate ook de Utrechtse regio.

Spoorzone Gouda

Verder wordt de herontwikkeling van de Spoorzone benoemd als ontwikkeling die leidt tot versterking van het woonklimaat in Gouda. Onderhavige ontwikkeling maakt onderdeel uit van de herontwikkeling van de spoorzone.

In de Regionale Agenda Wonen (RAW) (regio Midden-Holland) is als belangrijke kwaliteit van de regio de diversiteit benoemd. Het behoud en versterken van de verschillende woonmilieus binnen de regio is een belangrijke ambitie. Met de woningbouw in de Spoorzone wil gemeente Gouda het bestaande gemengd stedelijk gebied uitbreiden. Het aanbod is een stedelijk woonmilieu met goede voorzieningen in de buurt en gericht op gebruik van het OV. Uit de Woningmarktverkenning 2017-2030 volgt dat van de totale behoefte aan 4.813 woningen (in de periode 2017-2030), 3.152 woningen (65%) betrekking heeft op het woonmilieu Buiten-centrum en 1.474 woningen (31%) op het woonmilieu Groen-stedelijk. Binnen de regio Midden-Holland is de Spoorzone van Gouda de enige locatie waar op grote schaal aan deze vraag kan worden voldaan.

Voor de Spoorzone zijn 1.000 woningen opgenomen in Blok I in de meest actuele versie van de Regionale Projectenlijst Woningbouw (RPW) Midden-Holland die aan de provincie is aangeboden door de regio Midden-Holland. De Spoorzone wordt hierin gezien als een plan met bovenregionale kwaliteit, ondermeer vanwege het hier te realiseren stedelijk woonmilieu nabij een HOV-knooppunt. Plannen met bovenregionale kwaliteit zijn in de ogen van de provincie plannen die liggen in het invloedsgebied van Stedenbaan(plus)trein / lightrailstations.

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In Midden-Holland is sprake van een netto uitbreidingsbehoefte van de woningvoorraad met zo'n 10.000 woningen tot 2030. Hierbij is het streven om een aangenaam stedelijk woonklimaat voor iedereen te realiseren binnen Gouda. Om dit streven na te leven gaat de voorkeur uit naar een mix van verschillende typen woningen. Het beoogde plan voorziet in de realisatie van 58 woningen, waarbinnen verschillende typen woningen worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 2.2.2 voor het beoogde programma).

Met het Ontwikkelperspectief Spoorzone is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de Goudse Woonvisie en de Regionale Agenda Wonen Midden-Holland (RAW). Het programma voor de Lomboklocatie dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt, volgt uit het Ontwikkelperspectief. Met een centrumstedelijke woonmilieu nabij een OV-knooppunt en met veel stedelijke voorzieningen op loopafstand (zoals stadscentrum, ziekenhuis en bioscoop) is sprake van een unieke kwaliteit binnen de regio. Het programma van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone (en daarmee ook de planlocatie) is onderdeel van de Verstedelijkingsagenda en biedt een binnen de regio uniek en onderscheidend woonmilieu. Zowel kwantitatief als kwalitatief wordt het woonprogramma als passend bevonden in de aanwezige behoefte.

Het programma voor de Spoorzone dient te voldoen aan de uitgangspunten uit de Woonvisie, waaronder de verhouding in het programma aan sociale huur en middeldure huur. Deze uitgangspunten worden op gebiedsniveau (Spoorzone) bewaakt. In de Spoorzone als geheel, zal aan het uitgangspunt m.b.t. 33% sociale huur worden voldaan. Voor de onderhavig plangebied is echter geen programma aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen voorzien, de locatie Lombok vormt in dit opzicht een uitzondering. Dit komt omdat de oude Woonvisie op het plan van toepassing is verklaard, zoals ook wordt

toegelicht in paragraaf 3.4.3 (Woon(zorg)visie 2030). Op grond van anterieure afspraken geldt de sociale huur verplichting niet voor onderhavig plangebied, omdat er minder dan 60 woningen worden gerealiseerd.

3.3.1.2 Conclusie

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de woningbehoefte en aan het streven om een aangenaam woonklimaat voor iedereen te realiseren. De ontwikkeling draagt bij aan ambities uit de regionale woonagenda.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda (2020)

De Goudse Spoorzone biedt door haar gunstige ligging en uitstekende bereikbaarheid kansen om de komende jaren uit te groeien tot een nieuw gemengd stedelijk gebied, in het verlengde van de historische Goudse binnenstad. De Spoorzone is in de huidige situatie een gebied met verschillende gezichten. Het stationsgebied, waarin de afgelopen jaren een aantal nieuwe kantoorgebouwen en een bioscoop zijn gerealiseerd, wordt door een bestaande woonwijk gescheiden van het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort. De Spoorzone biedt een breed aanbod aan hoogwaardige voorzieningen, onder andere op het vlak van onderwijs en gezondheidszorg. Door middel van slim ruimtegebruik kunnen daar in de komende jaren woningen, kantoren en voorzieningen aan worden toegevoegd. Binnen het projectgebied zijn deellootaties beschikbaar in de vorm van braakliggende kavels langs het spoor en bedrijfslocaties die organisch mogen transformeren naar nieuwe multifunctionele locaties.

Als onderdeel van de visie op de Spoorzone zijn zeven leidende principes geformuleerd.

1. De bodem biedt kansen voor duurzame energie, maar vraagt ook om aandacht in de planvorming. De bodem in de Spoorzone is geschikt voor de inzet van Warmte Koude Opslag (WKO) en is potentie voor de inzet van aquathermie, waarbij op een duurzame manier warmte kan worden onttrokken uit het aanwezige oppervlaktewater of rioolwater. Gezamenlijk biedt dit kansen om de nieuwe en mogelijk ook bestaande gebouwen in de Spoorzone op een duurzame manier van warmte en koeling te voorzien. Door onderling samen te werken tussen de deellootaties en de bronnen en WKO's met elkaar te verbinden ontstaan mogelijkheden om het systeem robuuster en effectiever te maken. De bodem vraagt echter ook aandacht als het gaat om positionering van warme en koude bronnen, waarborgen van de drinkwatervoorziening, bodemdaling in relatie tot bouwen en openbare ruimte, kabels en leidingen en niet gesprongen explosieven.
2. Binnenstedelijk ontwikkelen vraagt maatwerk per deelgebied en aandacht voor wisselwerking met de omgeving. Daarom zijn binnen de Spoorzone vier verschillende woonmilieus aangewezen met elk een eigen karakter en uitgangspunt en kijken we ook naar de gevolgen en kansen die de ontwikkeling oplevert voor de omliggende wijken.
3. De Burgemeester Jamessingel speelt een belangrijke rol als verbindende schakel binnen de Spoorzone. Daarom worden maatregelen genomen om de weg aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de weg, door het verbeteren van de oversteekbaarheid en door de aanplant van nieuwe bomen.
4. We versterken de bestaande kwaliteiten van de Spoorzone door extra groen en water toe te voegen. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid, deze locaties kunnen fungeren als nieuwe informele ontmoetingsplekken. Daarnaast heeft het een verkoelende werking tijdens warme periodes in de toekomst en verbetert het de opnamecapaciteit bij overvloedige regenval.
5. Het streven is om in de Spoorzone voor 2025 minimaal duizend nieuwe woningen te realiseren, met een gevarieerd aanbod van verschillende woningtypen voor elke portemonnee. Daarnaast blijft ruimte voor de bouw van nieuwe kantoren en voorzieningen, daar waar die aanvullend zijn op het huidige aanbod in en om de Spoorzone. Hierbij wordt dubbel grondgebruik in multifunctionele gebouwen gestimuleerd.

6. Binnen de Spoorzone realiseren we een fijnmazig en kwalitatief netwerk van verbindingen voor wandelaars en fietsers, zodat bewoners en gebruikers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen en het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen wordt gestimuleerd.
7. We werken met een mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto, zodat het gebied goed bereikbaar blijft en de luchtkwaliteit niet verslechterd. Om dit mogelijk te maken wordt gewerkt met een mogelijke korting op de parkeernormen, als er een goed aanbod is van deelmobiliteit en de gebieden zo worden ontworpen dat autogebruik wordt ontmoedigd.

Binnen de Spoorzone is sprake van versnipperd grondeigendom. De gemeente heeft zelf drie deellocaties in eigendom, de overige locaties zijn in handen van private partijen. De gemeente ontwikkelt de Spoorzone samen met haar partners op basis van een strategie van 'plotontwikkeling'. Dat betekent dat de gemeente, in overleg met de betrokken eigenaar, per deellocatie of plot daarbinnen werkt met een apart bestemmingsplan. Waar mogelijk worden afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Uit onderzoek blijkt dat voldoende vraag is naar de woningen in de Spoorzone. Maar het is wel belangrijk om te zorgen voor voldoende onderscheid in het woningaanbod en een passende fasering. Per woonmilieu is daarom een volgorde voor de ontwikkeling van de verschillende deellocaties weergegeven, onder andere gebaseerd op beschikbaarheid en de strategische ligging.

Parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone

Er worden verschillende woonmilieus binnen de Spoorzone onderscheiden. De Lomboklocatie is gelegen in het woonmilieu 'Parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone'. Ten zuiden van het spoor is het karakter duidelijk anders dan aan de hoogstedelijke noordkant. De zuidkant wordt gekenmerkt door vooroorlogse bebouwing in een parkachtige groene omgeving. In dit woonmilieu wordt gekozen om de historische lagere dichtheid voort te zetten. De nadruk ligt dan ook op stedelijke vormen van grondgebonden wonen en kleinschalige appartementengebouwen met veel aandacht voor de bijzondere cultuurhistorische en groene kwaliteiten van de locaties en de directe omgeving. Dichter op het spoor zijn hoogte-accenten mogelijk. Kleinschalige kantoren en maatschappelijke voorzieningen en specifieke woon-werkcombinaties zijn hier toegestaan. De sfeer die we beogen is die van een rustig stedelijk woonmilieu, dat een rustpunt vormt tussen het drukker stationsgebied en de binnenstad. De openbare ruimte in dit gebied krijgt een positieve impuls door de herontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied. Door de ligging nabij het station liggen lagere parkeernormen voor de hand. Bewoners kunnen voor deelmobiliteit gebruik maken van het aanbod in het noordelijk stationsgebied.

Lomboklocatie

Voor de Lomboklocatie wordt een mix van herenhuizen, villa's, tweekappers en appartementen gemaakt. De bindende factor is in de eerste plaats het park waar de panden in zijn gesitueerd. De hoogte varieert van 2 tot 5 bouwlagen. De overgang tussen voortuinen van de herenhuizen en appartementen aan de noordzijde en de straat wordt met de woning mee ontworpen. De vrijstaande woningen en tweekappers worden gerealiseerd met voortuinen.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij de principes uit de Spoorzone en de visie voor het parkachtig wonen op de Lomboklocatie. De beoogde ontwikkeling is uitgewerkt binnen de kaders van het Ontwikkelperspectief. Ook de RIP draagt bij aan de gewenste combinatie tussen wonen en werken op de Lomboklocatie.

3.4.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda.

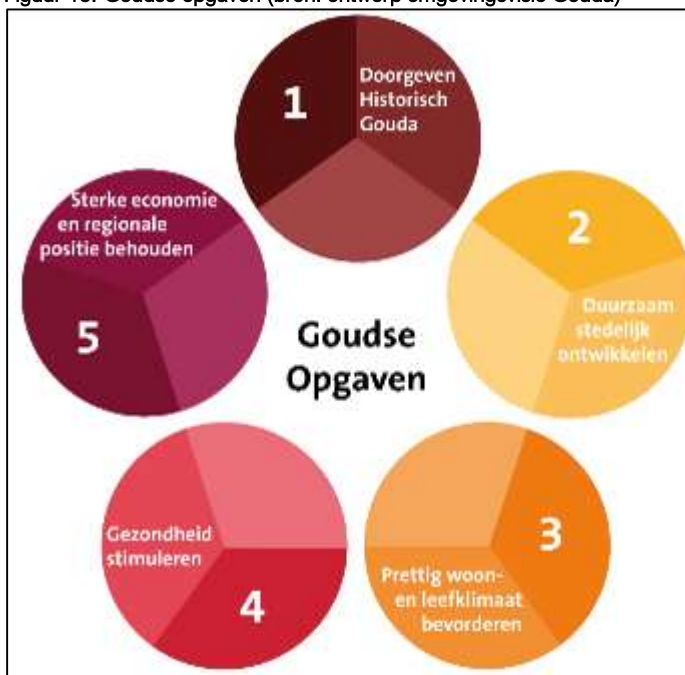
3.4.2 Omgevingsvisie Gouda

Gouda heeft veel mooie eigenschappen. Gemeente Gouda noemt dit de Goudse waarden. Zo is Gouda een compacte stad met een bruisend historisch centrum en rustige randen. De stad ligt in het Groene Hart, met waardevol landschap, natuur en veel water. Compleet en evenwichtig, dat kenmerkt de stad. En de mensen willen er graag in goede gezondheid wonen, werken, winkelen, recreëren en van cultuur genieten. Want

Gouda bruist! Veel inwoners doen vrijwilligerswerk, zijn lid van een sportvereniging of hebben andere sociale verbanden. Ze hechten waarde aan de gezelligheid in de binnenstad, en de vele activiteiten en evenementen die worden georganiseerd. Een grote plus is de centrale ligging tussen de grote steden Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Goed te bereiken met de auto, maar ook met het openbaar vervoer.

Deze belangrijke Goudse waarden wil de gemeente graag beschermen en waar mogelijk verder ontwikkelen. Maar er zijn ook grote opgaven. Waar vooral veel nieuwe aandacht en energie aan gegeven moet worden, zijn de verstedelijking, de energietransitie en de klimaatadaptatie. Natuurlijk is er meer te doen de komende jaren, maar deze opgaven brengen uitdagingen met zich mee die een grote ruimtelijke impact hebben. Tegelijkertijd wil de gemeente ervoor zorgen dat de bestaande stad niet verandert: de kwaliteit ervan bewaken en zelfs verbeteren waar dat nodig is. Onderstaande figuur toont de Goudse opgaven.

Figuur 13. Goudse opgaven (bron: ontwerp omgevingsvisie Gouda)



3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling vindt binnenstedelijk plaats en zorgt voor een efficiënter ruimtegebruik ten opzichte van de huidige situatie. Dit sluit goed aan bij de opgave om duurzaam door te ontwikkelen. De ruimte wordt efficiënt gebruikt, waarbij hittestress wordt tegengegaan en ruimte is voor natuur en biodiversiteit. Het beoogde groen en parkachtig woongebied, sluit goed aan bij de opgaven om een prettig woon- een leefklimaat voor iedereen en een gezonde leefomgeving te realiseren. De realisatie van woningen draagt bij aan de deelopgave voor voldoende woningen met aandacht voor diverse doelgroepen. Er is daarbij voldoende ruimte om te bewegen. De verplaatsing en dus behoud van de RIP kan een bijdrage leveren aan de opgave om een blijvend sterke economie en regionale positie te behouden. De regionale (hoogwaardig) ov-bereikbaarheid blijft behouden en wordt versterkt.

3.4.2.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de gemeentelijke Omgevingsvisie.

3.4.3 Woon(zorg)visie 2030

De woon(zorg)visie 2030 heeft als doel 'Aangenaam stedelijk wonen voor iedereen, met oog voor mensen met een zorgbehoefte. Hij beschrijft de gewenste ontwikkeling van het wonen in Gouda in de komende jaren. De visie gaat verder op de koers die in de woonvisie 2015-2020 is ingezet, aangevuld met onder andere de

ambities uit het coalitieprogramma van 2018. Belangrijk onderwerp in de visie is het verbeteren van de woonsituatie van kwetsbare doelgroepen. De woonvisie is daarom verbreed tot een woon(zorg)visie. De woonzorgvisie is opgesteld na gesprekken met woningcorporaties, huurdersorganisaties, makelaars en ook zorgaanbieders en cliëntvertegenwoordigers.

Er worden vijf pijlers onderscheiden:

1. Bouwen naar behoefte
2. Gemengde wijken
3. Verduurzamen
4. Wonen voor iedereen
5. Weer en langer thuis

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Gouda wil een stad zijn waar het voor iedereen mogelijk is om te kunnen wonen. Betaalbaarheid, toekomstbestendigheid en een gevarieerd woningaanbod zijn daarbij essentieel. De komende tien jaar moeten er zeker zo'n 3600 woningen in Gouda bijkomen. Dat is berekend in provinciale prognoses. Momenteel blijkt dat met name starters moeilijk aan een woning kunnen komen. Daardoor groeit het aantal jongeren dat bij hun ouders woont. Onder andere voor deze starters is er behoefte aan meer betaalbare appartementen voor 1- of 2-persoonshuishoudens. Om gezinnen een plek te bieden in Gouda zijn daarnaast ook woningen voor die groep nodig. Huurwoningen worden vooral in appartementen toegevoegd.

Om dat mogelijk te maken zijn twee locaties met grootschalige nieuwbouw voorzien: de Spoorzone en Westergouwe. De Spoorzone wordt een stedelijke woonomgeving met veel groen en goede voorzieningen. Er komen woningen voor starters, ouderen en gezinnen.

Als uitgangspunt hanteert Gouda dat van nieuwbouw 1/3 sociale huur betreft en 1/5 uit middensegment (vrije sector met huur tussen €752,- en €950,- per maand) bestaat of 'bereikbare' koop (tot € 260.000,-).^{*} Deze verhouding gaat gelden voor alle nieuwbouwprojecten. Op basis van berekeningen zouden er dus tot 2030 circa 1200 sociale huurwoningen bij moeten komen. Gouda onderzoekt de invoering van het Fonds betaalbaar wonen waarmee ontwikkelaars een te laag percentage aan sociale woningen en middenhuur 'af kunnen kopen'. Met dit fonds kan de gemeente sociale huur- en midden- huurwoningen elders realiseren.

Herontwikkeling van de Lomboklocatie draagt bij aan hetgeen met de woonvisie wordt beoogd: de beoogde ontwikkeling levert een bijdrage aan grootschalige nieuwbouw. Het plan Lombok is echter niet in lijn met het uitgangspunt om sociale huur toe te voegen. Dit komt omdat het bouwprogramma in overeenstemming is met de Woonvisie Gouda 20150292 d.d. 9 december 2015 die van toepassing was op het moment van het initiatief tot het plan Lombok. Hiermee is er geen verplichting voor het realiseren van sociale huurwoningen op deze locatie. Ook nu er eind 2021 een nieuwe woon(zorg)visie is vastgesteld, met andere voorwaarden voor het realiseren van sociale huurwoningen, blijven de oorspronkelijke uitgangspunten voor de Lomboklocatie onveranderd. Dit is vastgelegd in anterieure afspraken tussen gemeente en initiatiefnemer. Wel geldt dat in de Spoorzone als geheel (het grotere gebied waar onderhavig plangebied onderdeel van uitmaakt) een percentage van 33% sociale huur zal worden gerealiseerd.

3.4.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de gemeentelijke Woon(zorg)visie.

3.4.4 Verstedelijkingsagenda (2018)

Om de kansen en potentie van woningbouw in Gouda inzichtelijk te maken is in 2018 de Verstedelijkingsagenda vastgesteld. De agenda zet in op het faciliteren van de toenemende vraag naar stedelijk wonen in de randstad, in de omgeving van OV-knooppunten. Inclusief het huidige Goudse woningbouwprogramma kunnen tot 2040 in totaal 8.500 woningen binnenstedelijk worden gerealiseerd. Dit zijn over de hele periode ruim 3.000 woningen meer dan is vastgelegd in de huidige regionale woningbouwafspraken.

Rekening houdend met de beschikbaarheid van terreinen en complexiteit van de realisatie, kan de woningproductie als volgt worden gefaseerd:

- Periode 2017-2024: 4.500 woningen;
- Periode 2025-2029: 2.000 woningen;
- Periode 2030-2039: 2.000 woningen.

Gemeente Gouda wil vooruit met de ontwikkeling en transformatie van de Spoorzone. Het gebied dat voorheen vooral het karakter van kantoorlocatie had, is nu concreet in beeld voor woningbouw. Deze ambitie sluit aan bij de principes van transit-oriented development en slim ruimtegebruik. De ontwikkelingen hebben mede tot doel om de positie van station Gouda als OV-knooppunt voor de regio Midden-Holland te versterken. Het is de wens om circa 1.000 woningen in de Spoorzone en omgeving te realiseren.

De Spoorzone als inclusieve wijk met een aanbod aan woningen voor elke portemonnee. De leidende ambitie van dit ontwikkelperspectief is om voor 2025 duizend nieuwe woningen te realiseren in de Spoorzone. In de jaren erna kunnen er wellicht nog extra woningen worden gerealiseerd. Dit biedt de kans om nieuwe woningtypen toe te voegen aan de Goudse woningmarkt en groepen te huisvesten die in Gouda op dit moment moeilijk aan een woning komen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om betaalbare woningen voor jongeren. Daarnaast is er behoefte aan specifieke woonconcepten die aantrekkelijk zijn voor oudere Gouwenaren, die op dit moment nog in een eengezinswoning wonen. Zo ontstaat doorstroming op de woningmarkt. Om voldoende aanbod van betaalbare woningen te garanderen, geldt binnen Gouda de eis dat bij elke nieuwbouwontwikkeling een derde sociale huur moet worden gerealiseerd.

Om de Spoorzone voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk te maken is het ook belangrijk dat er een gevarieerd aanbod wordt gerealiseerd. Aanbod waarin naast appartementen bijvoorbeeld ook ruimte is voor stedelijke vormen van eengezinswoningen voor gezinnen die graag dicht bij het stadscentrum en het station willen wonen. De gemeente stuurt hier binnen de woonmilieus met grotere deellocaties actief op. Naast de gewenste woningbouw blijft er binnen de Spoorzone ook ruimte voor de huisvesting van kantoren en voorzieningen. Waar mogelijk stimuleert de gemeente ook multifunctioneel ruimtegebruik op gebouwniveau, bijvoorbeeld door de huisvesting van bedrijven of maatschappelijke organisaties in de plint van een gebouw.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De realisatie van woningen en verplaatsing van de RIP leiden tot slim ruimtegebruik. Het behouden en verplaatsen van de RIP draagt bovendien bij aan het versterken van de positie van station Gouda als OV-knooppunt voor de regio. Een RIP is immers nodig voor onderhoud aan het spoor.

In onderhavig geval worden zes verschillende typen woningen gerealiseerd, wat in lijn is met de ambitie om de Spoorzone voor diverse groepen aantrekkelijk te maken. Daarnaast draagt de ontwikkeling van 58 woningen bij aan het behalen van de beoogde woningbouwproductie.

3.4.4.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de gemeentelijke Verstedelijkingsagenda.

3.4.5 Erfgoed, cultuurhistorie en archeologie

In de Erfgoedvisie (2013) is vastgelegd hoe de gemeente Gouda het cultureel erfgoed borgt en welke prioriteiten zij daarbij stelt. De gemeente geeft hiermee in overleg met 'de stad' richting aan een concrete uitwerking hiervan. De Erfgoedvisie is dus de basis over wat de gemeente wel en niet beschermt en hoe dit in stand wordt gehouden, ook in tijden van schaarste of bezuinigingen. Uitgangspunten van de Erfgoedvisie zijn onder meer: de samenhang centraal stellen en het verhaal van de stad beschrijven.

Gouda beschikt over een digitale Cultuurhistorische Basiskaart (CHBK). Door het erfgoed in ruimtelijke samenhang te laten zien, worden het ontstaan en de ontwikkeling van Gouda in beeld gebracht. Bovendien wordt er in de behoefte voorzien om de kennis van het Goudse erfgoed te ordenen, te bundelen en te ontsluiten. Middels de CHBK is tevens de archeologische basiskaart te raadplegen.

Een belangrijk instrument om de cultuurhistorische waarden in beeld te krijgen, is de Cultuurhistorische Analyse (CHA). Deze is in Gouda sinds 2000 verplicht bij ontwikkelingen in alle gebieden waar waarden worden verwacht. Op de zogenaamde “gele-vlekkenkaart” is aangegeven waar deze verwachtingen liggen.

De gemeente Gouda heeft op 28 oktober 2020 de Verordening Fysieke Leefomgeving vastgesteld. In deze verordening is de omgang met de archeologische waarden vastgelegd (zie artikel 3.12). Ook is de Erfgoedverordening opgegaan in deze Verordening Fysieke Leefomgeving (2020). De inhoudelijke regels zijn ongewijzigd gebleven.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

In de Erfgoedvisie zijn de historische binnenstad en water belangrijke onderdelen. Onderhavig plangebied ligt niet in de binnenstadkern, maar net buiten de singel, aan de rand van de historische binnenstad. Binnen de grenzen van onderhavig plangebied, zijn op de CHBK zijn geen monumentale gebouwen of monumentale bomen weergegeven. Wel is het plangebied op de “gele-vlekkenkaart” aangewezen als een gebied waar volgens de richtlijnen van de gemeente Cultuur Historische Analyse kan worden gevraagd. De archeologische basiskaart laat bovendien zien dat het plangebied archeologische verwachtingswaarde heeft. In paragraaf 4.2 (Archeologie) en 4.3 (Cultuurhistorie) wordt hier nader op ingegaan. Vooruitlopend kan worden aangegeven dat aan het beleid wordt voldaan.

3.4.5.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het gemeentelijk beleid ten aanzien van erfgoed, cultuurhistorie en archeologie.

3.4.6 Welstandsnota 2020

Sinds 1 juli 2004 is het toetsen van bouwplannen aan ‘redelijke eisen van welstand’ alleen nog mogelijk op basis van de Goudse Welstandsnota. Op 9 december 2020 is de Update Welstandsnota 2020 vastgesteld, ter actualisering van het Welstandbeleid 2017.

Doel van de welstandstoets is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid. Waarbij de individuele vrijheid van de burger wordt afgewogen tegen de aantrekkelijkheid van de leefomgeving als algemene waarde. Veel mensen zijn bereid mee te werken aan het in stand houden of bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit van hun leefomgeving, maar willen wel graag van tevoren op de hoogte zijn van de aspecten die een rol spelen bij de welstandsbeoordeling. Het kader waarbinnen deze beoordeling plaats vindt, wordt zoals gezegd vastgelegd door de gemeenteraad en is daarom een politieke keuze die is gebaseerd op inhoudelijk onderzoek en een maatschappelijke discussie.

De Welstandsnota in Gouda bestaat uit drie delen (A, B en C):

- Deel A heeft betrekking op de beleidsuitgangspunten voor het welstandsbeleid;
- Deel B bevat het beleid per gebied en categorie, met specifieke uitwerking toezicht per gebied/categorie;
- Deel C bevat de concrete welstandscriteria voor de verschillende toetsingsniveaus: volledig toezicht, beperkt toezicht en toezichtsvrij.

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

Op de welstandskaart maakt het plangebied deel uit van zone 9 (Bloemendaal/Binnenstad) met regulier welstandstoezicht met bijzondere aandacht. Spoorzone (en omgeving) is daarbij als ontwikkelingsgebied aangewezen. De bouwplannen zijn daarmee welstandsplichtig.

Definitieve bouwplannen worden in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouwen’ getoetst aan de criteria zoals opgenomen in de Welstandsnota. De bouwplannen worden daartoe voor advies voorgelegd aan de Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK).

3.4.6.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is op hoofdlijnen in lijn met de gemeentelijke Welstandsnota en de bouwplannen zullen bij de aanvraag omgevingsvergunning 'bouwen' voor definitieve beoordeling aan RBA/milieu en AOK/welstand worden voorgelegd.

3.4.7 Structuurvisie Groen 2019

In de Structuurvisie Groen legt de gemeente Gouda haar visie vast voor behoud en aanleg van (openbaar) groen in de gemeente. Doel is dat bestaand openbaar groen en water behouden blijft en dat bij nieuwe planontwikkelingen 15% openbaar groen gerealiseerd dient te worden. De structuurvisie beschrijft de wijze waarop deze doelstellingen bereikt kunnen worden.

Het doel van de Structuurvisie Groen is 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.

In de structuurvisie zijn de volgende beleidsregels geformuleerd:

1. Eerste beleidsregel: De oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden.
2. Tweede beleidsregel: Bij planontwikkelingen dient een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen te worden.
3. Derde beleidsregel: 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. Vierde beleidsregel: Voor iedere niet gerealiseerde of gecompenseerde vierkante meter openbaar groen is een compensatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd van € 250 per m² (prijspeil 2019). Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de Grond-, weg- en waterbouwindex uit het Meerjarenperspectief Grondexploitaties.
5. Vijfde beleidsregel: Het college heeft de bevoegdheid te besluiten tot ontheffing of afwijking van de beleidsregels 2, 3 en 4, indien toepassing leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

Het planvoornemen voorziet in de ontwikkeling van nieuwe woningen. Ter plaatse van het bestaande relaishuis vinden geen veranderingen plaats. Het plangebied exclusief relaishuis heeft een omvang van circa 28.876 m², waardoor (op basis van de tweede beleidsregel) ten minste circa 4.331 m² openbaar groen gerealiseerd dient te worden. Het nieuwe openbaar groen in het plangebied wordt met name gevonden in het park op het binnenterrein. Het overige openbare groen kan gevonden worden in de vorm van groenvoorzieningen ter plaatse van de parkeergebieden aan de randen van het plangebied. Het park is openbaar toegankelijk en kan door bewoners en omwonenden worden gebruikt.

In het plangebied wordt circa 7.625 m² (ruim 26%) openbaar groen gerealiseerd. Daarmee wordt (ook inclusief relaishuis) ruimschoots voldaan aan de nieuwe taakstelling voor ten minste 15% openbaar groen op basis van de Structuurvisie Groen. Er zijn geen compenserende maatregelen nodig.

Hoewel niet noodzakelijk vanuit de groeneisen, worden de bungalows en delen van de daken van de villa's voorzien van groene daken. De noordgevel van de stadswoningen en de appartementen krijgen deels een

groene gevel. Bovendien is er, ten opzichte van de huidige situatie, sprake van een afname in verhard oppervlak in het plangebied. Vanuit het oogpunt van groen zijn dit positieve toevoegingen aan het plan.

3.4.7.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de gemeentelijke Structuurvisie Groen.

3.4.8 Mobiliteitsplan 2017-2026

Het Mobiliteitsplan 2017-2026 is op 20 september 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit plan geeft een antwoord op hoe Gouda in de toekomst als stad in beweging kan blijven. In de nota wordt geconstateerd dat Gouda zich in de komende jaren zal ontwikkelen als regionaal centrum in de Zuidvleugel van de Randstad. Het aantal woningen en voorzieningen zal toenemen. Deze veranderingen gaan gepaard met een toename van verkeer naar en binnen de stad. Belangrijke aandachtspunten bij deze toenemende verplaatsingsbehoefte zijn méér ruimte voor de fiets, betere bereikbaarheid en doorstroming, versterken van leefbaarheid en duurzaamheid.

Om onvoldoende bereikbaarheid tegen te gaan en om de kwaliteit van de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen, zijn maatregelen nodig. In het Mobiliteitsplan komen verschillende manieren van vervoer aan bod met als doel om mensen te verleiden tot verantwoord mobiliteitsgedrag. Door het stimuleren van onder andere de fiets en het openbaar vervoer wil de gemeente overbelasting van de infrastructuur voorkomen waardoor ruimte blijft bestaan voor belangrijk economisch verkeer. Deze doelstelling is in het plan verder uitgewerkt in een aantal strategische keuzes. Ook is aangegeven wat nodig is om het autogebruik tot 2026 op verantwoorde wijze te verwerken en welke maatregelen verder onderzocht moeten worden.

3.4.8.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor het plangebied geldt dat er sprake is van een zeer gunstige ligging ten opzichte van openbaar vervoersvoorzieningen. Er is binnen het plan extra aandacht voor bereikbaarheid voor fiets en voetganger, en voor de aansluiting op en doorstroming naar het Van Bergen IJzendoornpark. Dit biedt mogelijkheden om de bereikbaarheid goed te houden en duurzaamheid te stimuleren. In paragraaf 4.13 (Verkeer en parkeren) worden de aspecten verkeer en parkeren nader toegelicht. Verder geldt dat de RIP impliciet bijdraagt aan betere bereikbaarheid en doorstroming, gelet op de activiteiten die gericht zijn op onderhoud aan de sporen.

3.4.8.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met het gemeentelijk Mobiliteitsplan.

3.4.9 Uitvoeringsprogramma duurzame ontwikkeling Gouda 2020 en Handreiking duurzaamheid

Uitvoeringsprogramma duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling is steeds meer zichtbaar in de samenleving. Milieuthema's als stikstof hebben de aandacht. Steeds meer mensen kiezen voor biologisch, fairtrade of tweedehands. Ook groeit de bewustwording over energiebesparing en het opwekken van duurzame energie. Het begrip "duurzaam" wordt steeds meer een gangbaar uitgangspunt. In de gemeente Gouda is al langere tijd veel aandacht voor duurzame ontwikkeling.

Afgelopen jaren werkte de gemeente aan de hand van het Uitvoeringsprogramma Duurzame Ontwikkeling 2016-2019. In 2018 is gestart met de raadsprogramma's Energietransitie en Klimaatadaptatie. Dit Uitvoeringsprogramma Duurzame Ontwikkeling 2020 laat zien wat de gemeente vanuit haar verschillende taken doet om duurzame ontwikkeling in Gouda en in de gemeentelijke organisatie te faciliteren, stimuleren en realiseren. Vanuit dit overzicht wordt ook de samenhang in de gemeentelijke inzet duidelijk.

Duurzame ontwikkeling kan worden beschreven langs drie aspecten: sociaal (people), ecologisch (planet) en financieel (profit). Dit uitvoeringsprogramma focust op ecologische duurzaamheid en betreft met name de

fysieke leefomgeving. Ecologische duurzaamheid gaat om minder gebruik en vooral meer hergebruik van energie en grondstoffen. En ook meer natuur en biodiversiteit horen hierbij.

Dit uitvoeringsprogramma is opgebouwd uit de relevante thema's van het landelijke klimaatbeleid:

- Energietransitie – meer hernieuwbare energie en minder energiegebruik
- Klimaatadaptatie – meer groen en robuuste waterhuishouding
- Duurzame mobiliteit – meer hernieuwbare energie, minder brandstofgebruik en minder milieubelastende uitstoot
- Circulaire economie – meer hergebruik van grondstoffen

Uit de thema's vloeien diverse ambities voort voor onder meer wonen. Gouda heeft onder meer de ambitie om CO₂-neutraal en aardgasvrij te zijn in 2040. Tijdens grootschalige woningbouw wordt duurzaamheid ook meegenomen. Zo wordt er in de Spoorzone veel aandacht besteed aan duurzame mobiliteit.

Handreiking duurzaamheid

Bovendien hanteert gemeente Gouda een Handreiking duurzaamheid bij bouwplannen. Gemeente heeft graag dat initiatiefnemers hier rekening mee houden. Voor bouwplannen geldt:

- Nieuwbouw is aardgasvrij en in principe energieneutraal. Dit geldt ook voor transformaties naar wonen.
- Bij verkoop of oplevering heeft de woning of het gebouw een geldig energielabel. Ook bij transformaties naar wonen.
- De verbouw of renovatie verbetert de energiestatistiek van het pand.
- Bij de bouw van grondgebonden woningen is een tuin verplicht.
- Bij planontwikkelingen (bouwsom > € 1 ton) wordt 15% van het projectgebied openbaar groen.

3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

In dit plan worden woningen toegevoegd in segmenten waarnaar vraag is. Er is sprake van een duurzame verstedelijking, in die zin dat door middel van inpassing in bestaand stedelijk gebied wordt gebouwd, waardoor gebruik kan worden gemaakt van bestaande stedelijke voorzieningen. Inbreiden gaat voor uitbreiden. Verder worden diverse duurzaamheidsmaatregelen getroffen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.6 (Duurzaamheid). Vooruitlopend hierop kan worden opgemerkt dat het plan op duurzame wijze wordt gerealiseerd en voldoet aan de gemeentelijke eisen.

3.4.9.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de gemeentelijke duurzaamheidsambities.

3.4.10 Inzichten en ambities voor de Goudse ondergrond

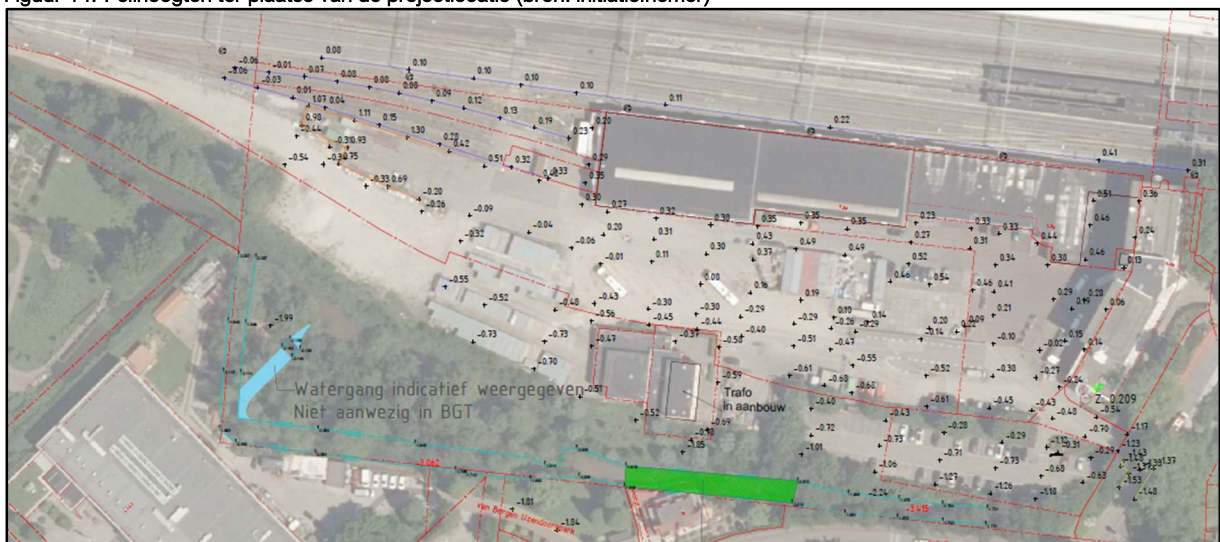
Bij werkzaamheden in de openbare ruimte constateert de gemeente steeds vaker dat de ondergrond bijna vol zit. Het ordenen van de ondergrond zoals dat voor de bovengrond gebeurt is echter geen dagelijkse praktijk en tot nu toe niet georganiseerd. In de Omgevingsvisie is opgenomen dat de gemeente meer regie wil nemen op de inrichting van de ondergrond om ervoor te zorgen dat de grote ruimtelijk opgaven zodanig ingepast kunnen worden dat functies als onder meer archeologie, warmtesystemen, riolering, kabels en leidingen zo min mogelijk conflicteren. De Omgevingsvisie kondigt daarom omgevingsbeleid ondergrond aan. Als eerste stap naar omgevingsbeleid zijn nu de inzichten en ambities verhelderd en is er een werkproces opgesteld om samen de ondergrond te leren ordenen. Gemeente Gouda heeft hiertoe o.a. het beleidsdocument "Inzichten en ambities voor de Goudse ondergrond" opgesteld. Dit document schept een kader voor een optimaal ingerichte én gezonde ondergrond. Het moet niet alleen het gebruik van de ondergrond mogelijk maken, maar moet dat gebruik ook reguleren. Om tot de inzichten en ambities over de ondergrond te komen zijn de (toekomstige) opgaven in de ondergrond in beeld gebracht.

De ambitie van de gemeente Gouda voor de ondergrond is: *“Een optimaal ingerichte en gezonde ondergrond is de basis voor een groeiende, groene en duurzame gemeente. Samen met onze initiatiefnemers benutten we de ondergrondse ruimte efficiënt, koesteren we ondergrondse kwaliteiten en voorkomen we zoveel als mogelijk bodemdegradatie of compenseren we indien nodig. De gemeente voert daarom regie op de ondergrond”*.

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

Het Lombokterrein vindt zijn oorsprong bij de aanleg van het spoor en het station in de tweede helft van de 19^e eeuw. De huidige vorm van het gebied komt voort uit de functionele verandering van het emplacement. Allereerst zijn waterbassins op historische kaarten zichtbaar die later zijn ingevuld met het zand van de verbrede spoordijk om een rangeerterrein aan te leggen. Het rangeerterrein liep oorspronkelijk door tot aan het stationsgebouw. Hiermee is de basis van de locatie uniek in Gouda – deze ligt hoger dan het vastgestelde vloerpeil in plaats van (in de meeste gevallen) lager en loopt af in de richting van het Van Bergen IJzendoornpark.

Figuur 14. Peilhoogten ter plaatse van de projectlocatie (bron: initiatiefnemer)



In de huidige situatie loopt het maaiveld af van circa +0,3 m NAP aan de noordzijde naar circa -1,0 m NAP aan de zuidzijde. Het waterpeil van de singel is -2,22 m NAP. Het stedenbouwkundig plan volgt deze peilhoogtes grotendeels.

Het stedenbouwkundig plan betekent ook voor de ondergrond een nieuwe infrastructuur. In het gebied is al sprake van infrastructuur ten aanzien van het spoor. Deze worden nauwkeurig met elkaar gecoördineerd:

- Nuts tracé en kabels en leidingen van Prorail kruisen elkaar op twee plekken. Deze kruisingen worden in hoogte en exacte locatie met afgestemd.
- Boomwortels worden op voldoende afstand van de nuts tracés geplaatst.
- Regenwater wordt zo veel mogelijk in het gebied behouden door onder andere wadi's en waterbergende wegen.
- Bij de riolering wordt rekening gehouden met de hoogteverschillen en het plaatsen van het persgemaal op de meest gunstige weg.

3.4.10.2 Conclusie

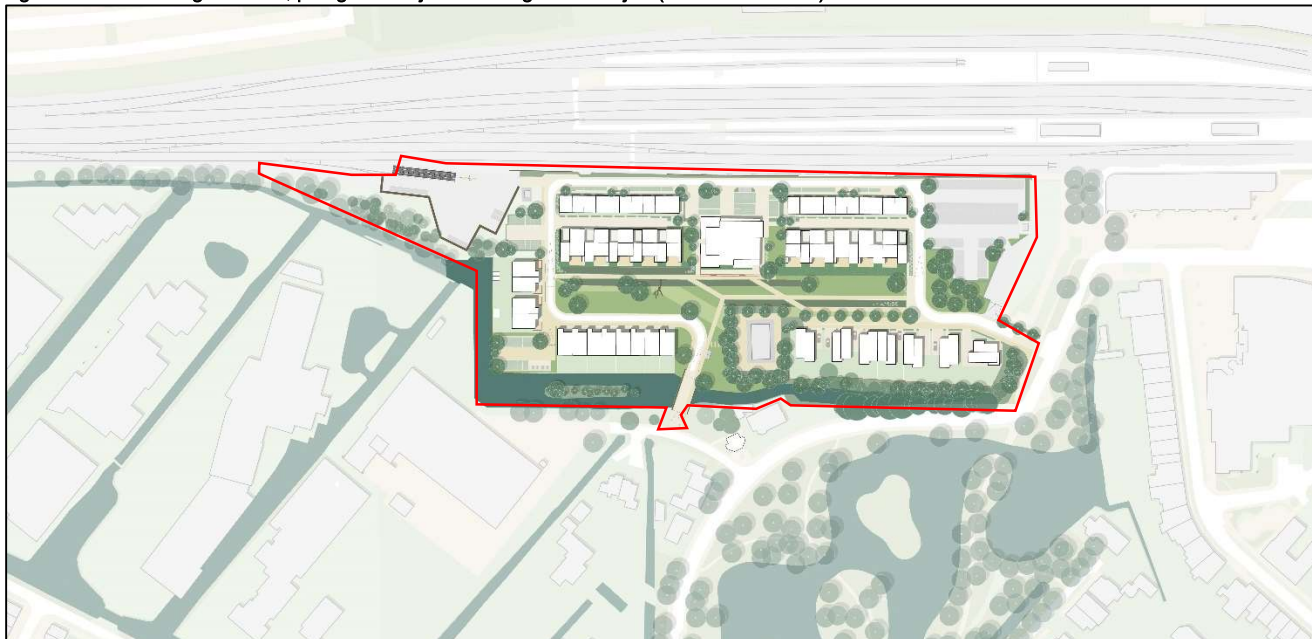
Geconcludeerd kan worden dat door de nauwkeurige coördinatie van de nieuwe ondergrondse infrastructuur als gevolg van het voorgenomen initiatief, met de oude en bestaande ondergrondse infrastructuur er een optimaal ingerichte en gezonde ondergrond ontstaat. Op deze manier wordt bijgedragen aan de ambitie van de gemeente voor de ondergrond.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE INPASSING

De stedenbouwkundige uitgangspunten zijn geland in het stedenbouwkundig plan 'Parcour', welke is opgenomen als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Figuur 15. Toekomstige situatie, plangebied bij benadering rood omlijnd (bron: Blauwhoed)



Het plangebied is de overgang van het spoor naar het Van Bergen IJzendoornpark. Aan de zijde van het spoor (noordzijde plangebied) komt hogere bebouwing tot 4 à 5 bouwlagen hoog die afloopt naar maximaal 3 lagen. De parkzone heeft een minimale breedte van overwegend 30 meter van gevel tot gevel. Tussen het plan en het Van Bergen IJzendoornpark blijft een groene ecologische zone in stand, die het plan afschermt van dit monumentale park. Aan de zuidoostzijde betreft het een groenstrook van circa 4 meter die wordt aangelegd als bosplantsoen. Aan de zuidwestzijde betreft het een verbrede watergang met een eiland in het midden met wilgenbeplanting. De woningen richten zich op de parkzone.

Bestaande elementen

In en rondom het Lombokterrein zijn verschillende bestaande elementen die waardevol zijn vanuit bijvoorbeeld cultuurhistorie of ecologie. Hiervoor geldt een aantal uitgangspunten:

- Leeuwenpoort: de vrije ligging van de poort in het groen en de zichtlijnen van en naar het stationsgebied blijven behouden;
- Volière: de ten zuiden van het plangebied gelegen volière blijft behouden;
- Halve Maan: op de gronden rondom de volière loopt het groene karakter van het Van Bergen IJzendoornpark door, direct rondom de volière wordt geen bebouwing toegevoegd;
- Van Bergen IJzendoornpark: het nieuwe plan doet geen afbreuk aan het monumentale park;
- Zorgvuldige omgang met de (gesloten) groene wand en het water aan de zuidrand van het terrein;
- Er wordt rekening gehouden met de historische gelaagdheid die voorkomt in en om het plangebied.

4.2 ARCHEOLOGIE

4.2.1 Algemeen

In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen en in 1998 door Nederland geratificeerd. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

In het verdrag van Malta wordt gesteld dat archeologie van wezenlijk belang is voor de geschiedschrijving van de mensheid. Het verdrag is erop gericht deze waarden voor de toekomst te behouden. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren (behoud in situ);
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen en de uitwerking van alle archeologische onderzoeken.

Het verdrag is geïmplementeerd in de Erfgoedwet die per 1 juli 2016 in werking is getreden. Deze wet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed. De gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met eventueel aanwezige archeologische waarden. Het relevante beleid is verder reeds toegelicht in paragraaf 3.4.6.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Gemeente Gouda beschikt over een eigen archeologische waardenkaart (de Archeologische Beleidskaart). Hierop wordt het grootste deel van het plangebied aangeduid met een hoge verwachtingswaarde vanaf 2,0 meter onder maaiveld. Overige delen hebben een lage verwachtingswaarde vanaf 0,5 meter onder maaiveld (zie onderstaand figuur).

Figuur 16. Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Gouda (bron: gemeente Gouda)



Om uit te wijzen in hoeverre archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn en op welke wijze hier rekening mee gehouden kan worden, is archeologisch onderzoek uitgevoerd door Bureau voor Archeologie. De rapportage is opgenomen als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied zeer waarschijnlijk de top van het veen is verstoord, waardoor eventuele archeologische resten niet meer intact zullen zijn. Bovendien ligt het plangebied op dusdanige afstand tot ontginningsassen dat geen resten van ontginningsboerderijen worden verwacht. Gezien de diepte van de verstoringen is het onwaarschijnlijk dat resten gerelateerd aan het veenriviertje, zover hier sprake van is geweest, nog intact zullen zijn. Naar verwachting zullen geen archeologische resten door de voorgenomen plannen verstoord worden. Vervolgonderzoek is dan ook niet noodzakelijk en geadviseerd wordt om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.3 CULTUURHISTORIE

4.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten aanwezige cultuurhistorische waarden meegewogen worden in de besluitvorming. Vanaf 1 januari 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd bij het maken van een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische waarden. Als gevolg hiervan is het van belang dat voorafgaand aan het maken hiervan de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

Het relevante beleid is verder reeds toegelicht in paragraaf 3.4.5.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

In het plangebied zijn geen rijksmonumenten of monumentale bomen aanwezig en het maakt geen onderdeel uit van een beschermd stadsgezicht. Wel is aan de zuidzijde van het plangebied het Van Bergen IJzendoornpark gelegen. Dit is aangewezen als gemeentelijk monument. De nieuw beoogde ontsluitingsweg in het zuiden van het plangebied vindt aansluiting op de straat Van Bergen IJzendoornpark die hier in de aangewezen zone gelegen is (zie onderstaande figuur).

Figuur 17. Uitsnede CHBK gemeente Gouda (bron: https://gis.gouda.nl/viewer/app/Cultuurhistorie_open), plangebied bij benadering rood omlijnd



In het kader van de beoogde ontwikkeling is een cultuurhistorische analyse uitgevoerd. De resultaten worden hieronder toegelicht (teksten ontleend uit Kavelpaspoort Lombokterrein, augustus 2022).

Cultuurhistorie Lombokterrein

Op het Lombokterrein komen verschillende ruimtelijke structuren samen. Ten eerste is er het onderliggende polderlandschap met een orthogonaal slotenpatroon in noordoost-zuidwest richting. Daar dwars doorheen is de spoorlijn aangelegd in oost-west richting. Het Lombokterrein zelf is een tijd als waterbekkens ingericht geweest ten behoeve van waterretentie voor het spoor en het station. Deze bekkens werden in de richting van het spoor aangelegd en daaraan ontleent het terrein zijn vorm en richting die afwijkt van het onderliggende polderpatroon. In 1888 zijn de waterbekkens gedempt en is het Lombokterrein in gebruik genomen als rangeerterrein. Het terrein is grotendeels opgehoogd en ligt duidelijk hoger dan de omgeving. In de zuidwesthoek van het Lombokterrein is dit niet gebeurd. Deze driehoek, omgeven door sloten is een overblijfsel uit het polderlandschap. In de plannen is ervoor gekozen om de tijdslaag waarin het emplacement is aangelegd als uitgangspunt te nemen voor de verkaveling. De driehoek die in deze tijd niet is opgehoogd, wordt betrokken in de orthogonale verkaveling.

Tussen spoor/station en de binnenstad is in 1901-1902 het Van Bergen IJzendoornpark aangelegd. Dit park, in Engelse landschapsstijl, is als cultuurhistorisch waardevol bestemd en beschermd als gemeentelijk monument. De drassige grond is hier getransformeerd in een langgerekte, quasi-landschappelijke vijverpartij met enkele bruggetjes. Het karakter is in zichzelf gekeerd, er zijn geen zichtlijnen van buiten het park. Het park heeft dichte randen met villa's en hoog opgaande begroeiing van bosjes en bomen. De bomen en bosschages aan de zuidzijde van het Lombokterrein zijn onderdeel van de cultuurhistorische waarde van het park en zijn ook van ecologische waarde. Ter hoogte van het Lombokterrein is de entree naar het park gemarkeerd door de Leeuwenpoort. De twee beelden van leeuwen op bakstenen pijlers waren onderdeel van de afgebroken Kleiwegpoort. Een klein stukje westelijker, buiten het plangebied is ook een monumentale volière te vinden.

Het Lombokterrein heeft een rijke geschiedenis en is cultuurhistorisch interessant. Hierbij gelden de volgende waardevolle punten:

- Relatie met het Van Bergen IJzendoornpark en het spoor;
- Entree tot het park via de Leeuwenpoort en via de Halve Maan nabij de volière;
- Zichtlijnen op het park en vice versa;
- Historische polderrichtingen;
- Relicten van het polderlandschap met sloten en waterpartijen en het eilandje in de zuidwestelijke hoek door het eerdere gebruik als waterbekkens;
- Het gebruik als rangeerterrein.

Bij ontwikkeling van het Lombokterrein is zorgvuldig omgegaan met de complexe (cultuur)historische context die blijkt uit verschillende onderzoeken en studies. Zoveel mogelijk van bovenstaande cultuurhistorische punten zijn in het plan geïntegreerd, zoals ook blijkt uit het stedenbouwkundig plan.

4.3.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.4.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk / rustig buitengebied	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

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor. Gebieden langs een hoofdinfrastructuur worden ook gekwalificeerd als gemengd gebied.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Het plangebied wordt omgeven door maatschappelijke bestemmingen (zoals een onderwijsgebouw) en kantoorbestemmingen. Daarnaast ligt direct ten noorden van het plangebied een spoorweg (zie ook onderstaande figuur). Daarom wordt het plangebied gekarakteriseerd als gemengd gebied.

De beoogde woningen op het Lombokterrein worden getypeerd als een gevoelige bestemming in het kader van milieuzonering. Zodoende moet gekeken worden in hoeverre bestaande bedrijvigheid in de omgeving een belemmering vormt voor deze woningen. Voor de RIP geldt dat gekeken moet worden of voldoende afstand tot omliggende gevoelige bestemmingen wordt aangehouden.

Figuur 18. Uitsnede bestemmingsplankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl)



Direct ten oosten van het plangebied is een kantoorbestemming opgenomen. Kantoren vallen in milieucategorie 1, hiervoor geldt in gemengd gebied een richtafstand van 0 meter tot woningen. Aan deze afstand wordt zodoende voldaan.

Aan de zuidwestzijde van het plangebied is een school gevestigd. Hiervoor geldt milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. De beoogde nieuwbouwwoningen in het plangebied zijn op ten minste 10 meter afstand gesitueerd, waardoor aan de richtafstand wordt voldaan.

Ten noorden/oosten van het plangebied is het station gesitueerd, hier is in het bestemmingsplan een bestemming voor 'Verkeer - Railverkeer' opgenomen. Voor stations geldt een milieucategorie van 3.2 met richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. Aan deze richtafstand wordt niet voldaan. Ook is de RIP beoogd in het plangebied. Binnen de geldende richtafstand van de bedrijvigheid zijn de woningen op het Lombokterrein beoogd en zijn ook (zorg)woningen (Huize Winterdijk) ter plaatse van de maatschappelijke bestemming (ten westen van het plangebied) gelegen. Derhalve dient onderzoek (akoestisch onderzoek voor geluid en externe veiligheidsonderzoek voor gevaar) uit te wijzen of gemotiveerd afgeweken kan worden van de richtafstanden. Dergelijk onderzoek is uitgevoerd. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.8 (Geluid) en 4.7 (Externe veiligheid). Vooruitlopend hierop kan worden gemeld dat de activiteiten geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling, mits de gestelde voorwaarden in acht worden genomen, en in dit kader derhalve een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen gerealiseerd kan worden. De voorgestelde maatregelen worden getroffen. Derhalve wordt gemotiveerd van de richtafstanden afgeweken en wordt een goed woon- en leefklimaat geborgd. In de omgeving van het plangebied zijn verder geen bedrijven aanwezig die het beoogd initiatief belemmeren en vice versa.

Onderdeel van het plan, zoals ook beschreven in paragraaf 2.2 is het behoud van het relaishuis centraal gesitueerd binnen het plangebied. Het relaishuis kent maximaal milieucategorie 2. Uitgaande van gemengd gebied, geldt een richtafstand van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt voldaan. De afstand van het relaishuis naar de dichtstbijzijnde woning is minimaal 12 meter. De GGD heeft eerder geadviseerd om rekening te houden met elektromagnetische velden afkomstig van het relaishuis en/of ondergrondse hoogspanningslijnen en geen woningen te realiseren op plaatsen waar het magnetische veld boven de 0,4 microtesla uitkomt. Binnen de projectlocatie is geen sprake van magnetische velden, aangezien de aanwezige leidingen geen hoogspanningsleidingen betreffen. Het een en ander is nader door ProRail onderbouwd in een memo. Hieruit blijkt dat de kabels in het relaishuis en in het kabeltracé tussen het relaishuis en het emplacement voedingskabels, seinwezen kabels en middenspanning kabels 3 kV betreffen.

Het hoogste vermogen betreft 3 kV kabels die - uitgaande van aanleg volgens de geldende richtlijnen en dat is het geval - geen risico met zich mee brengen van een magnetisch veld hoger dan de geldende grenswaarde. Derhalve kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan het advies van de GGD voor wat betreft elektromagnetische velden geen belemmering vormt voor het project dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.5 BODEM

4.5.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

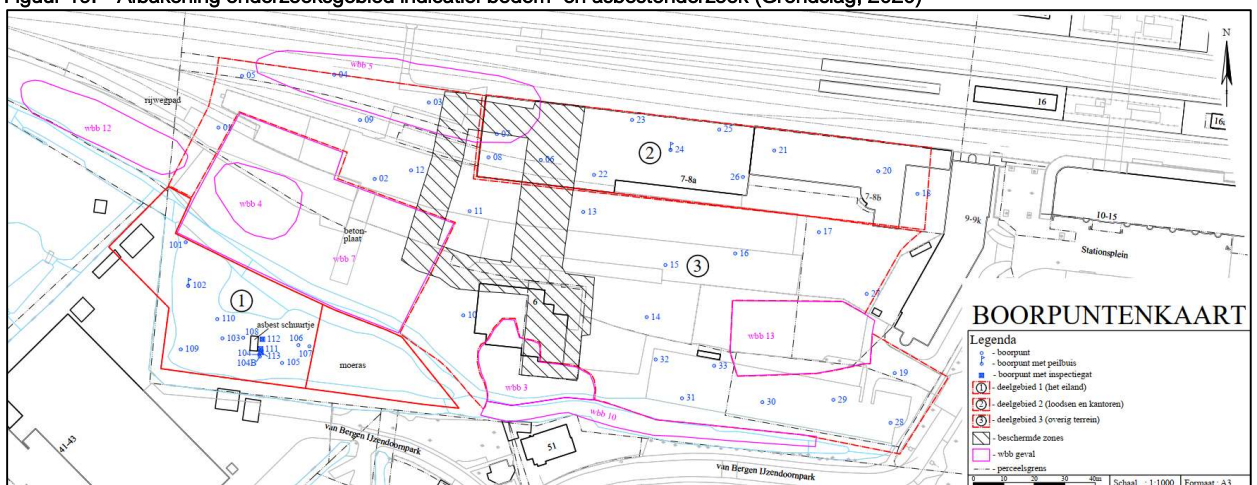
4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de geplande herinrichting zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzoeksresultaten voor het terrein waar de woningen beoogd zijn worden hieronder toegelicht. Vervolgens wordt ingegaan op de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de nieuwe RIP locatie.

Het meest recente onderzoek d.d. 26 oktober 2020 is uitgevoerd door Grondslag bodemkwaliteitsbureau. In dit onderzoek zijn de eerder uitgevoerde onderzoeken meegenomen, derhalve wordt enkel op dit onderzoek ingegaan (opgenomen als bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing).

In het bodemonderzoek is het plangebied opgedeeld in 3 deelgebieden, in onderstaande figuur zijn de 3 deelgebieden weergegeven. Het doel van het onderzoek is het verkrijgen van een indicatie van de kwaliteit van de bodem, zowel chemisch als ten aanzien van asbest, zodat globaal bekend is met welke saneringsmaatregelen rekening gehouden moet worden bij de ontwikkeling van het terrein. De reeds bekende Wbb-gevallen worden niet onderzocht.

Figuur 19. Afbakening onderzoeksgebied indicatief bodem- en asbestonderzoek (Grondslag, 2020)



Uit het onderzoek door Grondslag kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Voor de ontwikkeling van de locatie wordt aangeraden de verontreiniging van het eiland te saneren.
- Aangeraden wordt om de verontreiniging ter plaatse van de boringen 10 en 11 verder in kaart te brengen om te bepalen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Tevens wordt aanbevolen om de verhardingslaag ter plaatse van de boringen 14 en 27 nader te onderzoeken op asbest.
- Ter plaatse van boring 06 wordt aangeraden de grond met een teergeur apart te ontgraven en af te voeren naar een erkende verwerker als sterk met PAK verontreinigde grond.
- Aanbevolen wordt om de grond die maximaal matig verontreinigd is en tijdens de werkzaamheden vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen. Indien dit niet mogelijk is kan de grond op basis van dit rapport worden afgevoerd naar een groundbank of -depot. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een keuring nodig (doorgaans incl. PFAS) conform het Besluit Bodemkwaliteit. Met name bij grotere partijen grond is dit laatste voordeliger dan afvoeren naar een groundbank of -depot. De gemeente beschikt over een bodemkwaliteitskaart, waardoor in sommige gevallen hergebruik mogelijk is zonder aanvullend onderzoek.
- De sterk verontreinigde grond mag binnen het geval en onder de toekomstige leeflaag worden herschikt.

De beoogde nieuwe locatie voor de RIP valt buiten het onderzoeksgebied van de rapportage door Grondslag. Ter plaatse van deze locatie was een geval van bodemverontreiniging geconstateerd (Wbb-12). Bij dit geval was sprake van een sterke grondwaterverontreiniging die al stabiel was. Deze gronden zijn gesaneerd en hiervan is in 2015 een evaluatieverslag opgeleverd. Uit de beoordeling door het bevoegd gezag (zie brief ODMH d.d. 15 juli 2015 welke is opgenomen als bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing), blijkt dat de formele eindresultaat (stabiele eindsituatie) voor Wbb-12 is aangetoond door een monitoring. Hiermee is aangetoond dat de verontreinigingssituatie niet is veranderd ten opzichte van de situatie voor de sanering. De bodem van de gesaneerde percelen worden wel geschikt geacht voor het beoogde gebruik.

In het plangebied zal (na de sloopwerkzaamheden), daar waar nodig, nader onderzoek worden uitgevoerd. Op deellocaties zal sanering plaatsvinden om de locatie geschikt te maken voor de beoogde woonfunctie. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is in het kader van de bestemmingswijziging voldoende in kaart gebracht.

4.5.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt een randvoorwaarde, maar geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied. In het kader van de planologische procedure, die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, is het aspect bodem voldoende onderzocht. In het kader van het aspect uitvoerbaarheid (zie ook navolgend hoofdstuk 5 van onderhavige rapportage) van het plan zijn voldoende financiële middelen gereserveerd voor de realisatie van het plan.

4.6 DUURZAAMHEID

4.6.1 Algemeen

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Voor de RIP geldt dat de impact van de verplaatsing van de RIP beperkt is. Er worden ter plaatse van de RIP geen gebouwen gerealiseerd. Het verhard oppervlak wordt zo minimaal mogelijk gehouden en neemt af ten

opzichte van de huidige situatie. In het kader van duurzaamheid kan zodoende worden gesproken van een verbetering van de situatie, aangezien water beter in de bodem kan infiltreren.

Zoals reeds toegelicht wordt 15% van het plangebied ingericht als openbaar groen. De beoogde woningen ter plaatse van het Lombokterrein worden op duurzame wijze gerealiseerd. De woningen voldoen aan de BENG eisen voor nieuwbouw. Daarnaast is aandacht voor het klimaat met betrekking tot ecologie, biodiversiteit, energie en materiaal. De thema's worden hieronder toegelicht.

Ecologie en biodiversiteit

In een steeds verder verstedelijkt land, komt de biodiversiteit in het geding. De beoogde ontwikkeling speelt hierop in door natuurinclusief te ontwerpen. Dit kan bijvoorbeeld door toepassing van groene daken, groene gevels, nestkasten en diversiteit in de inheemse beplanting. Natuurinclusief bouwen levert een bijdrage aan de instandhouding van soorten en levert tegelijkertijd een bijdrage aan een prettige leefomgeving. De nieuwe bewoners worden gestimuleerd om de tuinen niet volledig te verharderen, bijvoorbeeld door de tuinen op te leveren met zwarte aarde in plaats van zand. Bij de inrichting van de tuinen wordt verder ingezet op zo min mogelijk verharding en duurzame materialisatie en uitvoering van erfscheidingen, bijvoorbeeld egelvriendelijke erfscheidingen.

De openbare ruimte op het Lombokterrein is voor mens en dier en verandert mee met de seizoenen:

- Natuurlijke beplanting;
- Soorten gericht op biodiversiteit;
- Natuurlijke oevers;
- Geïntegreerde nestkasten voor bijvoorbeeld mussen, zwaluwen en vleermuizen in gevel, nokken, tussenspouw of overstekken;
- Inbouw gevelstenen voor insecten zoals bijen of blokken aan de gevel;
- Groene gevels en daken (ook voor verkoeling van de woningen).

Klimaatadaptatie

Ook klimaatadaptatie is beleefbaar in de openbare ruimte:

- Water vasthouden in het gebied m.b.v. wadi's en groene daken;
- Hoogteverschillen, waterpartijen en wadi's zorgen voor het gevoel dat natuur overal om je heen is;
- Zichtbaar/beleefbaar watersysteem.

Energie

De energietransitie is onderweg, we gaan van fossiele brandstoffen naar duurzame energie. Voor de nieuwbouw wordt uitgegaan van een GPR-score van minimaal 7,5. Voor de energieprestatie en de verschillende onderdelen voor energie geldt een minimale GPR-score van 8. Het streven is om zo snel mogelijk 'nul op de meter' te gaan bouwen en toe te werken naar een GPR-score van 8 of hoger. De gemeente wil bovendien in de Spoorzone graag in samenwerking met de betrokken marktpartijen een collectief warmtesysteem realiseren en zal daar actief op sturen. Ook zijn elektrische laadpalen voorzien. Zoals reeds toegelicht wordt daarnaast aan de BENG eisen voldaan.

Materiaal

Materialen zijn een schaars goed. Bij de beoogde ontwikkeling wordt aandacht besteed aan materiaalgebruik, om hier op een bewuste manier mee om te gaan. Bijvoorbeeld door:

- Restmaterialen van gesloopte gebouwen worden waar mogelijk opnieuw gebruikt (sporen, bielzen, kinderkopjes), waarbij de plek haar identiteit ontleent aan haar spoorverleden;
- Een materiaalpaspoort geeft inzicht in het materiaalgebruik en de wijze waarop materialen worden gebruikt. Hiermee ontstaat inzicht in de economische waarde van een gebouw, omdat in beeld wordt gebracht welke waarde alle materialen, die na de gebruiksduur herbruikbaar of recyclebaar zijn, vertegenwoordigen;
- Verminderen van verharding door verplaatsing van de RIP.

4.6.3 Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 EXTERNE VEILIGHEID

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

Visie Externe Veiligheid gemeente Gouda

De Visie Externe Veiligheid geeft mede invulling aan de duurzame ontwikkeling van de stad. Enerzijds moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven, terwijl tegelijkertijd de gemeente zorg draagt voor een veilige woon-, werk- en leefomgeving. In deze visie staat de samenhang tussen ruimtelijke ordening, beheersbaarheid en verantwoording van risico's centraal. In het kader van deze visie is de hele stad beschouwd en voor alle soorten risico's op alle soorten locaties is een uniforme en consequente benadering geformuleerd. Op deze manier geeft Gouda concreet richting en uitwerking aan een veilige, integrale invulling van haar ruimtelijke ontwikkeling.

Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen geeft de visie planologische kaders voor de procedures. Waar nodig worden aan deze kaders voorwaarden gekoppeld die het risiconiveau beheersbaar houden of risico's uitsluiten. Deze planologische kaders bieden vooraf duidelijkheid in de omgang met externe veiligheid in ruimtelijke procedures.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling zelf is geen risicovolle activiteit. De RIP is geen risicobron, aangezien hier geen gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of vervoerd.

Voor de beoordeling van risico's is de risicokaart geraadpleegd (zie onderstaande figuur). Voor het plangebied is de spoorweg als risicobron van belang. Over het spoor Rotterdam – Gouda worden gevaarlijk stoffen vervoerd. Hier is het groepsrisico derhalve van belang en ook het plaatsgebonden risico in verband met het plasbrandaandachtsgebied dat aanwezig is.

Figuur 20. Uitsnede risicokaart (bron: www.nederland.risicokaart.nl), plangebied bij benadering rood omlijnd



In dit kader is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's door Oostkracht10. Het onderzoek is opgenomen in als bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing. De RIP komt in dit onderzoek slechts beknopt aan bod, aangezien dit – in tegenstelling tot woningen – geen (beperkt) kwetsbaar object betreft. Hieronder zijn de resultaten uit het onderzoek samenvattend weergegeven.

Bij het onderzoek is een addendum is opgenomen (eveneens opgenomen in bijlage 5), omdat het bouwplan na oplevering van het externe veiligheidsonderzoek (2022) op een tweetal punten is aangepast. In het addendum wordt geconcludeerd dat deze aanpassingen niet leiden tot gewijzigde conclusies.

Plaatsgebonden risico

Voor de plaatsgebonden risicocontour (PR 10^{-6} per jaar) is voor basisnetroutes een vaste afstand vastgelegd. Deze is in de Regeling basisnet (hierna: Rbn) opgenomen. Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied varieert deze afstand van 1 tot 7 meter, gemeten vanaf het midden van de spoorbundel. Het plangebied ligt hierbuiten en daarmee vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering geeft voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Plasbrandaandachtsgebied

Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een plasbrandaandachtsgebied. Dit betekent dat nieuwbouw binnen het plasbrandaandachtsgebied (30 meter) moet voldoen aan de bouwkundige eisen zoals opgenomen in de Regeling bouwbesluit 2012. Met het principe "gelijkwaardigheid" kan hiervan worden afgeweken. Voor het plan Lombok is het gelijkwaardigheidsprincipe toegepast. De toegepaste maatregelen hiervoor zijn:

- Binnen de 30 meter zone zijn de gevels van de stadswoningen zo goed als gesloten. De nog aanwezige deuren en kleine ramen zijn 60 minuten brandwerend.
- Plaatsen van een vloeistof kerende muur van minimaal 30 cm hoog nabij het spoor.

Groepsrisico

Hoewel de populatie in het plangebied in de toekomstige situatie groter is dan in de huidige situatie, neemt het groepsrisico in beperkte mate af (6.1%). Dit komt doordat het grootste gedeelte van de bebouwing op een iets grotere afstand van het spoortraject wordt gerealiseerd in vergelijking met de huidige bebouwing. Daarnaast zullen de aanwezige personen en bewoners in de toekomstige situatie meer verspreid aanwezig zijn in het plangebied, wat leidt tot een lagere personendichtheid in vergelijking met de huidige situatie.

Het groepsrisico van de spoorlijn dient conform het Bevt beperkt verantwoord te worden. Dit betekent dat inzicht in de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid gegeven moet worden. De

beleidsvisie van de gemeente stelt echter hogere eisen aan bouwen nabij het spoor. Om deze reden wordt in de verantwoording van het groepsrisico ook ingegaan op het nemen van maatregelen ter verlaging van het groepsrisico.

Verantwoording van het groepsrisico

Aan de hand van de volgende stappen is invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico:

- 1) Afstand houden
- 2) Waarderen al bestaande bescherming
- 3) Overwegen aanvullende bescherming

Voor een toelichting hierop wordt korthedshalve verwezen naar de verantwoording van het groepsrisico zoals opgenomen in het onderzoeksrapport (bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing).

Advies veiligheidsregio

Op 20 oktober 2021 heeft de veiligheidsregio Hollands Midden een preadvies uitgebracht. In het ontwerp en de verantwoording van het groepsrisico is rekening gehouden met dit advies. Het definitieve advies van de veiligheidsregio d.d. 20 maart 2023 is opgenomen achter het onderzoeksrapport in bijlage 5 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt bevestigd dat gelijkwaardige maatregelen voor het plasbrandaandachtsgebied aan worden gevraagd, met hetzelfde resultaat als de algemene regels aan bouwkundige eisen. In het advies wordt verzocht om maatvoering/bochtstralen en bluswatervoorzieningen nader uit te werken en hierbij advies te vragen t.a.v. bestrijdbaarheid van een gebouwbrand. Ook wordt aandacht gevraagd voor het brandveilig toepassen van groene daken en gevels om het risico op een onbeheersbare brand te voorkomen. In de nadere planuitwerking wordt rekening gehouden met de aandachtspunten uit het advies van de veiligheidsregio.

Resumerend kan worden geconcludeerd dat zowel het plaatsgebonden risico en groepsrisico geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

Uitschakelbare mechanische ventilatie

Conform de Visie Externe Veiligheid van de gemeente Gouda moeten de woningen worden uitgevoerd met de mogelijkheid om de mechanische ventilatie met één druk op de knop uit te schakelen in geval van calamiteiten. Hiermee wordt voorkomen dat giftige (rook)gassen naar binnen worden gezogen. Dit zal in de omgevingsvergunning onderdeel bouwen als voorschrift worden opgenomen.

4.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.8 GELUID

4.8.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Woningen zijn geluidgevoelige functies. Gezien de ligging binnen de zones van de lokale wegen en het spoor moeten de geluidsaspecten worden beschouwd. Bovendien geldt dat voor de RIP akoestisch onderzoek nodig is, om aan te tonen of van de richtafstanden voor geluid kan worden afgeweken (zoals reeds toegelicht in paragraaf 4.4 Bedrijven en milieuzonering).

Voor de beoordeling van weg- en railverkeerslawaai alsmede het geluid afkomstig van de nieuwe RIP, is dan ook een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de nieuw te realiseren en bestaande woningen. Voor het bouwplan is bovendien onderzocht of deze zal voldoen aan de Wet geluidhinder en aan de gestelde voorwaarden die vermeld staan in Hogere Waardenbeleid van omgevingsdienst Midden-Holland. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 6 bij deze ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven. Onderstaande figuur toont de hierbij gebruikte benaming van bouwblokken.

Figuur 21. Woningblokken bouwplan Lombok met toetspunten (bron: M+P)



De geluidsbelasting afkomstig van de lokale wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en is daarmee niet relevant. Wel is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van het railverkeerslawaai. Blokken 1, 2 en 4 hebben een dove noordelijke gevel op de verdiepingen, dit is nodig omdat ter plaatse van een aantal woningen de maximale grenswaarde van 68 dB wordt overschreden. Middels geluidschermen van 1 en 3 meter wordt een dove gevel op de begane grond vermeden. Daarnaast wordt voor de overige blokken een beter woon- en leefklimaat gecreëerd. In blok 4 (appartementengebouw)

dient positionering van een slaapkamer in de meest noordelijke gevel vermeden te worden op de tweede en derde verdieping.

Bij de geluidsbelaste woningen zijn geluidswerende maatregelen in de gevel nodig om te kunnen voldoen aan het vereiste binnenniveau conform het Bouwbesluit. De RIP is mede van invloed op de geluidssituatie. Bij de bestaande woningen wordt in de representatieve bedrijfssituatie voldaan aan de standaard grenswaarden en in de incidentele situatie aan de verruimde grenswaarden voor zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als het maximaal optredende geluidsniveau.

Bij de nieuwbouw is er sprake van een overschrijding van de maximale grenswaarden voor zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als het maximaal optredende geluidsniveau op de verdiepingen. Door het toepassen van dove gevels (of een gebouwgebonden afscherming) wordt de overschrijding teniet gedaan. Op de begane grond wordt wel voldaan aan de standaard grenswaarden en voor het maximaal optredende geluidsniveau aan de maximaal te vergunnen waarde.

Bovenstaande geluidsafschermde maatregelen moeten voorwaardelijk voor de woningbouw worden geregeld in de te verlenen vergunning. Ook de reservering voor de schermen moet worden vastgelegd. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' is een onderzoek naar geluidwering van de gevels uitgevoerd ("Woningbouwproject Parcours te Gouda - Geluidwering van de gevels", Peutz, Rapportnummer H 8992-2-RA d.d. 22 juni 2023), waarbij voor de nieuw te bouwen woningen de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies is onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat, bij toepassing van de in het onderzoek omschreven voorzieningen, voldaan wordt aan de vigerende eis uit het bouwbesluit 2012 ten aanzien van de geluidwering van de gevel. Op specifieke locaties zijn aanvullende voorzieningen benodigd om de vereiste geluidwering van de gevel ($G_{A,k}$) te realiseren.

Geconcludeerd kan worden dat een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd. Randvoorwaarde is dat een deel van de bebouwing met dove gevels wordt uitgevoerd en geluidsafschermende maatregelen worden getroffen. Bovendien zijn hogere waarden nodig. Deze worden aangevraagd.

4.8.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt een randvoorwaarde, maar geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.9 LUCHTKWALITEIT

4.9.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} . De 3% komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

In onderhavig geval is sprake van een toevoeging van 58 woningen en behoud/verplaatsing van een RIP. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt.

Voor de volledigheid is op basis van de berekende verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.13 Verkeer en parkeren) de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit (zie hiernavolgende figuur). De beoogde ontwikkeling maakt bovendien geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Er is uitgegaan van enkel de toename aan motorvoertuigbewegingen als gevolg van het plan dat voorliggende rapportage mogelijk maakt. De verkeersbewegingen van en naar de RIP blijven ongewijzigd, aangezien deze niet in omvang toe- of afneemt.

Figuur 22. NIBM-rekentool 2022

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		378
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,59
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van actuele kaarten kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

De hiernavolgende tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie geraadpleegd via het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) op 17 maart 2023) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 1. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 15830062			Uit
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)	
2030	12,295	15,165	7,931	
Grenswaarden	40	40	25	

bovenstaande tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van het plangebied, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden en gesproken kan worden van een goede luchtkwaliteit. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.9.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.10 NATUUR

4.10.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

In het kader van soortenbescherming en gebiedsbescherming zijn diverse onderzoeken uitgevoerd.

Soortenbescherming

In het kader van flora en fauna is een bomen inventarisatie, ecologische quickscan en nader ecologisch onderzoek uitgevoerd door Econsultancy. De onderzoeksrapportages zijn opgenomen als bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing. De onderzoeksresultaten worden hieronder samenvattend weergegeven.

Bomeninventarisatie

In totaal zijn er 179 bomen in het plangebied geïnventariseerd. Van de 179 bomen betreft het voornaamste gedeelte exemplaren van de soorten zwarte els (*Alnus glutinosa*) en schietwilg (*Salix alba*). Indien voor de geplande herontwikkeling bomen geveld moeten worden, is mogelijk een omgevingsvergunning met activiteit vellen (lees: kapvergunning) benodigd. Volgens de Bomenverordening 2010 (gemeente Gouda) is voor private bomen een vergunning benodigd indien de stamdiameter groter of gelijk is aan 30 centimeter (gemeten op 1,30 cm boven maaiveld). In de bomeninventarisatie is opgenomen welke bomen het betreft. Bij uitvoering zal hier rekening mee gehouden worden en indien nodig een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast zijn 'bomen met gebreken' geregistreerd, waardoor veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn voorafgaand aan de (bouw)werkzaamheden. Ook hier zal voldoende rekening mee gehouden worden bij de planuitvoering.

Quickscan flora en fauna

In de quickscan is beoordeeld of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Het volgende is geconcludeerd:

- Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door werkzaamheden aan het groen en de bebouwing buiten het broedseizoen uit te voeren. Voor de aangetroffen steilwand met mogelijke nestlocatie van ijsvogel dienen gepaste alternatieven aangeboden te worden, onder begeleiding van een deskundige en buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling.
- Een nader onderzoek ten aanzien van gebouw- en boombewonende vleermuizen dient uit te wijzen of beschermde functies in de bebouwing en de bomen met gaten in een deel van het plangebied aanwezig zijn. Ter plaatse van het naastgelegen kantoorgebouw dient vleermuisvriendelijke verlichting toegepast te worden. De bomenrij ten zuiden van de watergang dient intact gehouden te worden ten behoeve van potentiële vliegroutes van vleermuizen.
- Een nader onderzoek ten aanzien van ringslang moet uitwijzen of er vaste rust- en voortplantingsplaatsen van ringslang aanwezig zijn langs de zuidelijke watergang, op het eilandje en ter plaatse van de nieuwe RIP locatie.
- Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht en worden enkele aanbevelingen gedaan.

Nader onderzoek (vleermuizen + ringslang)

Het nader ecologisch onderzoek is uitgevoerd naar gebouw- en boombewonende vleermuizen en de ringslang. Er zijn geen verblijfsfuncties van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis of watervleermuis waargenomen op de onderzoekslocatie. Ten oosten van het plangebied zijn enkele paarverblijfsplaatsen waargenomen en in het plangebied zijn niet-essentiële foerageergebieden waargenomen. Diverse aanbevelingen worden gedaan, zoals vleermuisvriendelijke verlichting. Deze zullen in acht worden genomen bij de verdere planuitwerking. Dit vormt verder geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Er zijn bovendien geen functies van de ringslang of individuen van de ringslang waargenomen. Vervolgstappen zijn niet benodigd en ook dit vormt verder geen belemmering. Verder geldt de algemene zorgplicht en worden enkele aanbevelingen gedaan.

Een van de aanbevelingen is het aanbrengen van compenserende maatregelen gezien de aanwezigheid van het ijsvogelnest binnen de projectlocatie. Ook is in de watergang een waterdrieblad aanwezig. Aangezien deze soort op de rode lijst staat, wordt geadviseerd deze zo veel mogelijk te behouden. Bij de uitwerking van het plan zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met deze aanbevelingen.

Het aspect soortenbescherming vormt geen belemmering.

Gebiedsbescherming

Om uit te wijzen in hoeverre het beoogde gebruik indirect leidt tot significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie, is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (bouw- en gebruiksfase). De rapportage met AERIUS-berekening is opgenomen als bijlage 8 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit de rapportage blijkt dat de maximale projectbijdrage van het gebruik van de bebouwing niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen. Indirecte negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen daarmee worden uitgesloten.

Het aspect gebiedsbescherming vormt geen belemmering.

4.10.3 Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.11 ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN

4.11.1 Algemeen

De opslag van munitie en/of explosieven valt niet onder het toepassingsgebied van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op de opslag van munitie en/of explosieven is de 'Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van toepassing. In tegenstelling tot het Bevi is geen sprake van risicobenadering maar van een effectbenadering bij de opslag van munitie en/of explosieven. Per categorie explosieven zijn aan te houden afstanden onderscheiden. Kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen binnen deze afstanden niet aanwezig zijn.

Conform de Arbowetgeving dient voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden het terrein onderzocht te worden op de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Hiermee wordt voorkomen dat tijdens werkzaamheden in de bodem ontplofbare oorlogsresten worden aangetroffen die een gevaar voor de werknemers en de openbare orde en veiligheid kunnen vormen.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is, in het kader van NGE, door Explosive Clearance Group (ECG) een onderzoek uitgevoerd. De onderzoeksrapportage is opgenomen als bijlage 9 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieronder zijn samenvattend de resultaten uit het onderzoek opgenomen.

Op basis van het geraadpleegde bronnenmateriaal zijn er feitelijke en positioneerbare gegevens achterhaald die erop wijzen dat het onderzoeksgebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen. Op de CE-Bodembelastingkaart worden delen van het gebied aangemerkt als 'verdacht'.

Er zijn grondroerende werkzaamheden en opsporingswerkzaamheden (bijvoorbeeld in verband met sonderingen en proefsleuven) uitgevoerd in delen van het als verdacht aangemerkte gebied. Hierdoor kunnen deze delen voor wat betreft de naoorlogs geroerde en onderzochte locaties als 'onverdacht' worden aangemerkt.

In de verdachte gebieden kan afgeworpen munitie uit de periode 1940-1945 worden aangetroffen. Over de hoeveelheden zijn geen feitelijk te staven uitspraken te doen. Er is in het primaire bronnenmateriaal geen bewijs gevonden voor de inzet van afwerpmunitie met trillingsgevoelige ontstekingsmechanismen.

ECG adviseert om het opsporingsproces voort te zetten in de gebieden die op de CE/OOBodembelastingkaart als 'verdacht' zijn aangemerkt. Tevens dienen uitvoerende partijen op de hoogte gesteld te worden van het Protocol Spontane Vondst.

De voorgestelde maatregelen zullen bij uitvoering/bouw worden getroffen. Door het uitvoeren van opsporingswerkzaamheden worden de potentiële risico's met betrekking tot CE/OO op een effectieve manier beheerst.

4.11.3 Conclusie

Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.12 TRILLINGEN

4.12.1 Algemeen

Bij het aspect trillingen gaat het in de afweging meestal om bescherming tegen trillingshinder door personen. Er kan ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra). Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een passerende goederentrein), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem. Net als bij geluid kunnen trillingen in relatie met trillingshinder beschreven worden in het volgende model: bron → overdracht → ontvanger.

Anders dan bij geluid vindt de overdracht niet plaats via de lucht (gasvormig medium), maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden en dergelijke). Weg- of railverkeer en industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder of zelfs schade opleveren.

4.12.2 Relatie tot ontwikkeling

SBR-richtlijn

Voor het beoordelen van trillingen op het risico van gebouwschade, hinder voor personen in gebouwen of verstoring van apparatuur/processen, heeft de Stichting Bouwresearch de SBR-richtlijn 'Trillingen' uitgegeven. De richtlijn heeft geen wettelijke status, maar heeft mede door jurisprudentie een ruim draagvlak opgebouwd en wordt geïnterpreteerd als de meest recente stand der inzichten. Deze richtlijn bestaat uit de volgende drie delen:

SBR-A: Schade aan gebouwen, uitgave 2017.

SBR-B: Hinder voor personen in gebouwen, uitgave 2002.

SBR-C: Storing aan apparatuur, uitgave 2002.

Het plangebied ligt naast het spoor en er is kans dat trillingshinder optreedt voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het nieuwe gebouw dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. De SBP-richtlijn hanteert streefwaardes die afhangen van de toekomstige gebouwfunctie. Bij de nieuwbouw zal rekening moeten worden gehouden met deze streefwaarden. Wanneer uit onderzoek blijkt dat de trillingsniveau hoger is dan de streefwaarde, zijn bouwkundige maatregelen of overdrachtsmaatregelen mogelijk, zoals het aanbrengen van een stijve(re) fundering, een trillingsarm gebouwtwerp of een ingreep in de bodem tussen het spoor en het gebouw.

Onderzoek en advies trillingshinder

Om meer zicht te krijgen op mogelijke trillingshinder als gevolg van de ligging naast het spoor, is een trillingshinder onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgemond in een advies welke is opgenomen als bijlage 10 bij deze ruimtelijke onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven. Aangezien de RIP geen trillingsgevoelige functie betreft, is deze in het advies buiten beschouwing gelaten.

In oktober 2020 is een meetsysteem in het bestaande kantoorpand aan het Stationsplein 7 geplaatst. In november 2020 zijn overdrachtsmetingen uitgevoerd. Op basis van deze metingen is een prognose gemaakt voor het te verwachten trillingsniveau ter plaatse van het ontwikkelplan. Hieruit volgen de maatregelen die getroffen dienen te worden om te kunnen voldoen aan de streefwaarde voor trillingshinder. Om de trillingswaarden te kunnen beoordelen zijn de richtwaarden gebruikt van de SBR richtlijn B 'hinder voor personen in gebouwen'. De metingen zijn uitgewerkt conform de statistische methode uit deze richtlijn. Uit metingen ter plaatse van het maaiveld bij de toekomstige woningen blijkt dat de streefwaarde voor hinder conform de SBR richtlijn deel B overschreden wordt. Binnen een afstand van 34 meter vanaf het spoor is er risico op trillingshinder in de woningen. Rekening houdende met bovengenoemde minimale reductie zijn praktisch gezien maatregelen nodig voor 5 van de woningblokken. De benodigde reductie ten opzichte van het maaiveld is berekend. De trillingsreducerende maatregelen dienen nader uitgewerkt te worden. Verwacht kan worden dat bij de bungalow-woningen en de appartementen met een zwaardere, stijve bouwconstructie kan worden volstaan. Bij de stadswoningen zijn speciale trillingsdempende maatregelen nodig. Denk daarbij aan een trillingdemping tussen de fundering en de woningen in de vorm van een trillingsdempend materiaal of stalen veren. De constructie van deze woningen dient aangepast te worden aan de benodigde trillingsreductie, er is een speciale bouwwijze nodig.

Zodoende wordt in de verdere planuitwerking rekening gehouden met de te treffen maatregelen. Hierdoor kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. De definitieve toetsing hiervan vindt plaats in het kader van de vergunningenfase voor de activiteit 'bouwen'.

4.12.3 Conclusie

Het aspect trillingen vormt een randvoorwaarde, maar geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.13 VERKEER EN PARKEREN

4.13.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

Om de verkeerssituatie en de parkeerbehoefte voor de woningen in beeld te brengen, is een onderzoek uitgevoerd door Goudappel. De rapportage is opgenomen als bijlage 11 bij deze onderbouwing. De resultaten worden hieronder samenvattend besproken.

Ontsluiting

De woningen worden via twee verschillende ontsluitingswegen ontsloten (zie ook onderstaande figuur). De zuidzijde is in één richting toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. De noordzijde is in twee richtingen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, de uitzondering hierop vormt het verkeer dat richting de railinzetplaats van Prorail moet kunnen rijden.

Figuur 23. Ontsluitingssituatie (bron: Goudappel)



Verkeer en parkeren

Uit het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Per werkdagemaal bedraagt de verkeersgeneratie van De Lombok (58 woningen) 378 motorvoertuigen. Hiervan zijn 30 motorvoertuigbewegingen in het ochtendspitsuur en 34 motorvoertuigbewegingen in het avondspitsuur te verwachten. De verkeersgeneratie per weekdag bedraagt 340 motorvoertuigbewegingen.
- Er is sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op het Van Bergen IJzendoornpark en in het plangebied De Lombok.
- De railinzetplaats (RIP) van Prorail moet bereikbaar blijven voor zware voertuigen (bijvoorbeeld vrachtwagens of diepladers). De frequentie van de zware voertuigen ten behoeve van de RIP is beperkt: in de afgelopen drie jaar ging het om circa 60 keer per jaar. De noordelijke ontsluitingsroute, de straat die evenwijdig loopt aan het spoor, kan gebruikt worden door dit incidentele zware verkeer in beide richtingen. Om genoeg ruimte te bieden voor tegemoetkomend verkeer zullen er inhaalhavens worden gerealiseerd. Bij de geslotenverklaring (eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de straat die evenwijdig loopt aan het spoor) komt een onderbordje 'met uitzondering van voertuigen van Prorail'. Dit bordje komt ook te staan bij het bordje eenrichtingsverkeer aan de andere zijde.
- Het wegvak Van Bergen IJzendoornpark biedt in 2030 zonder De Lombok een restcapaciteit van circa 1.900 motorvoertuigbewegingen. Er is geen negatief effect op de verkeersafwikkeling op wegvak Van Bergen IJzendoornpark te verwachten als gevolg van de ontwikkeling van De Lombok.
- Op eigen terrein wordt 1 parkeerplaats per woning aangeboden voor bewoners en 0,25 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Er wordt gewerkt met vergunningen voor bewoners. Gegeven de doelgroep (gezinnen en vitale ouderen) en de nabije ligging bij station Gouda is dit een acceptabele parkeernorm.

Onderstaande figuur toont een impressie van de toekomstige parkeersituatie in het plangebied. Er wordt voldoende parkeergelegenheid in het plangebied gerealiseerd.

Figuur 24. Parkeersituatie (bron: Goudappel)



4.13.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.14 WATER

4.14.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van Hoogheemraadschap Rijnland. Ten behoeve van deze ontwikkeling is de watertoets doorlopen door overleg te voeren met het hoogheemraadschap.

Het project leidt tot een afname van verharding (ruim 7.000 m² aan verharding komt te vervallen). Er wordt water gedempt en gegraven. Omdat meer dan 100 m² wordt gedempt, is een watervergunning nodig. In geval van grondwater onttrekkingen, kan een ontheffing nodig zijn, afhankelijk van de hoeveelheden. Voor het overige is het project watervergunningsvrij. Onderstaand worden de thema's nader toegelicht.

Beschermde gebieden

Het plangebied is niet gelegen in (de beschermingszone van) een primaire of regionale waterkering.

Waterkwantiteit

Binnen het plangebied is wel overig oppervlaktewater gelegen, zie ook onderstaande figuur. Er wordt water gedempt en gegraven. Dit leidt netto tot een kleine toename in wateroppervlak (circa 25 m² open water wordt toegevoegd).

Figuur 25. Legger oppervlaktewateren (bron: Hoogheemraadschap Rijnland), plangebied bij benadering rood omlijnd



Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Riolering

De nieuwbouw wordt aangesloten op de bestaande riolering ter plaatse. In de huidige situatie is reeds sprake van afkoppeling, waarbij het hemelwater naar het naastgelegen oppervlaktewater afstroomt. Dit komt overeen met de basisdoelstelling van het Hoogheemraadschap om het hemelwater van nieuwe oppervlakken zoveel mogelijk te scheiden van het afvalwater.

4.14.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

4.15 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.15.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.15.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van maximaal 58 woningen en verplaatsing van de RIP. De woningbouwontwikkeling is aan te merken als een stedelijke ontwikkelingsproject in het kader van de m.e.r. De ontwikkeling valt onder categorie D11.2 die voorkomt op de D-lijst van het Besluit m.e.r. De realisatie van 58 woningen ligt echter ruim onder de drempelwaarden die genoemd staan onder categorie D11.2. Daarom volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling, waarin wordt gemotiveerd dat het bestemmingsplan niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is. De verplaatsing van de RIP is aan te merken als D2.2 'Aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke constructies'. De verplaatsing van de RIP valt onder de drempelwaarde, waardoor eveneens kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r. beoordeling. Het bevoegd gezag dient daartoe een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen, teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Hieronder is gemotiveerd of er als gevolg van de ontwikkelingen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

1. Kenmerken van de ontwikkeling

<i>Aard en omvang activiteit</i>	Verplaatsing RIP, nieuwbouw van 58 woningen en veranderde situering bebouwing. Gelet op m.e.r. regelgeving is sprake van een beperkte impact.
<i>Cumulatie</i>	Voor zover bekend zijn er in de directe omgeving van het plan geen ontwikkelingen welke voor een onevenredige cumulatie van negatieve milieueffecten zullen zorgen.
<i>Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratieve vermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied</i>	Voor de realisatie van het project worden reguliere natuurlijke hulpbronnen gebruikt als bouw materiaal, zoals beton, hout, staal en grond. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Bij de beoogde ontwikkeling is geen sprake van productieprocessen.
<i>Hinder en verontreiniging</i>	Hinder ten gevolge van de (tijdelijke) aanlegfase, zoals effecten van geluid of trillingen gedurende de inzet van bouw materiaal en mobiele werktuigen, zal tot een minimum beperkt worden.
<i>Ongevallen</i>	Het risico op zware ongevallen en/of rampen zal niet verhogen met de realisatie van het plan.
<i>Gezondheidseffecten</i>	Het risico voor schadelijke effecten op de menselijke gezondheid zal niet verhogen met de realisatie van het plan.

2. Plaats van de ontwikkeling

De omgeving van het plangebied en het plangebied zelf zijn nader beoordeeld in onderstaand tabel, waarbij de eventuele kwetsbaarheid van een gebied ten opzichte van de beoogde activiteit wordt beschouwd. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het projectgebied zelf, maar ook naar de aangrenzende gebieden.

<i>Bestaand grondgebruik</i>	De gronden zijn in de huidige situatie in gebruik ten behoeve van een railinzetplaats, loodsen/kantoor en relaishuis. Het terrein is grotendeels verhard, in de zuidwestelijke zone bevindt zich groen en watergangen.
<i>Opnamevermogen van het natuurlijke milieu</i>	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu heeft te maken met de gevoeligheid van gebieden voor ontwikkelingen. In het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is een analyse gedaan naar het voorkomen van en het mogelijke effect van de ontwikkeling op zogenaamde gevoelige gebieden, zoals gedefinieerd in bijlage III van de EU-Richtlijn. Echter, behalve gebieden die op grond van de richtlijn als gevoelig worden beschouwd, zijn er ook gebieden waar krachtens nationale en provinciale regels in het kader van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening mee dient te worden gehouden. Er is inzichtelijk gemaakt welke effecten de voorgenomen ontwikkeling heeft op de nabijgelegen natuurbeschermingsgebieden. Uit de stikstofdepositieberekening (AERIUS-calculator) is gebleken dat de maximale projectbijdrage van het gebruik van de bebouwing niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar op de meest dichtbijgelegen stikstofgevoelige habitattypen. Indirecte negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen daarmee worden uitgesloten. Daarnaast is gebleken dat niet gelegen is binnen een van de volgende gevoelige gebieden conform bijlage III van de EU-richtlijn: wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en nationale natuurparken, Natura 2000- gebied, NNN gebied, archeologisch- cultuurhistorisch waardevol gebied.

3. Potentiële effecten

In onderstaand tabel wordt een overzicht gegeven van de potentiële effecten van de voorgenomen activiteit, waarbij het gaat om de interactie tussen beide voorgaande beoordelingscriteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. (kenmerken van het project en plaats van het project). Hetgeen beschreven is over de kenmerken van het project en de plaats van het project zijn bepalend voor de milieuaspecten die in dit hoofdstuk nader aan de orde zijn gesteld. Van de overige (milieu)aspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in dit hoofdstuk op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten

<i>Archeologie</i>	Realisatie van het plan leidt niet tot verstoring van archeologische waarden.
<i>Bodem</i>	Met de voorgenomen bestemmingsplan en bijbehorende werkzaamheden worden geen bodemvervuilende werkzaamheden of activiteiten verwacht. Gezien het feit dat de gehele locatie nader wordt onderzocht en plaatselijk gesaneerd ten gevolge van de herontwikkeling, wordt verondersteld dat de bodemkwaliteit zal verbeteren. Het plan zal derhalve geen negatieve milieueffecten veroorzaken met betrekking tot het aspect bodem.
<i>Water</i>	De voorgenomen ontwikkeling heeft een positief effect op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse. Het aantal m ² verhard oppervlak neemt af en er wordt extra open water gerealiseerd.
<i>Ecologie</i>	Er is een ecologische quickscan naar flora en fauna en nader ecologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de voorgenomen plannen. Met inachtneming van de resultaten uit deze onderzoeken, in combinatie met eventueel te nemen maatregelen, zullen mogelijk nadelige milieueffecten ten gevolge van het plan voorkomen worden.

<i>Luchtkwaliteit</i>	De ontwikkeling draagt naar verwachting “niet in betekenende mate” (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Het plan betreft minder dan 1.500 woningen, waardoor er volgens de Regeling NIBM geen aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk is. Hiermee wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit met de realisatie van het plan niet significant zal verslechteren.
<i>Verkeer</i>	Er is geen negatief effect op de verkeersafwikkeling op de omgeving te verwachten als gevolg van de ontwikkeling van De Lombok.
<i>Geluid</i>	Het gebruik van de beoogde woningen leidt niet tot een relevante geluidsemissie naar de omgeving. Voor de RIP geldt dat een akoestisch onderzoek is uitgevoerd naar de geluidbelasting op de nieuw te realiseren en bestaande woningen. Geconcludeerd wordt dat met toepassing van maatregelen (zoals het plaatsen van geluidsschermen) een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd is en er geen significante nadelige milieueffecten optreden.
<i>Overige milieuaspecten</i>	Van de overige milieuaspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten.

Geconcludeerd wordt dat, gelet op de aard en omvang van het project en de daarmee gepaard gaande milieugevolgen, een nadere m.e.r.-beoordeling niet nodig is.

Op basis van de motivatie en eventuele adviezen moeten B&W een besluit nemen of een milieueffectrapport al dan niet opgesteld moet worden. Dit m.e.r.-beoordelingsbesluit kan genomen worden bij de vaststelling van de ontwerpvergunning.

4.15.3 Conclusie

Het aspect (vormvrije) m.e.r.-beoordeling vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het plangebied.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Voor het plaatsen van geluidsschermen alsmede nader bodemonderzoek en bodemsanering, die benodigd zijn in het kader van de omgevingsvergunning voor het aspect bouwen, zijn voldoende financiële middelen gereserveerd. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling is een overeenkomst gesloten tussen gemeente Gouda en initiatiefnemer. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Participatie

Door initiatiefnemer is in 2020 reeds een platform opgezet, waar belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen deelnemen en actief meepraten over de uitgangspunten van het plan. Sinds 2020 hebben vijf formele participatiebijeenkomsten plaatsgevonden. De uitkomsten zijn meegenomen in de verdere planuitwerking. Voor verslagen en meer informatie over de bijeenkomsten wordt verwezen naar het platform (<https://blauwhoed.citizenlab.co/>).

5.2.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor een ieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel om het Lombokterrein, rondom het adres Stationsplein 6 te Gouda, te herontwikkelen. Beoogd zijn maximaal 58 woningen en een verplaatsing van de bestaande railinzetplaats (RIP) binnen het plangebied. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt aan de hand van een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Hieruit volgt dat de beoogde ontwikkeling in lijn is met het rijks-, provinciaal - en gemeentelijk beleid. Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.