

# Bestemmingsplan Ridder van Catsweg 683, Gouda

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

**Uw specialist in Bestemmingsplannen**

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

## *Bestemmingsplan*

*“Ridder van Catsweg 683, Gouda”*

Bestemmingsplan: “Ridder van Catsweg 683, Gouda”  
IDN: NL.IMRO.0513.0105RvCatsweg683-OB01  
Status: Ontwerp  
Datum: Mei 2020



Dokter van Deenweg 13  
8025 BP Zwolle

Twentepoort Oost 16a  
7609 RG Almelo

T: 0546 - 45 44 66  
E: [info@bjz.nu](mailto:info@bjz.nu)  
I: [www.bjz.nu](http://www.bjz.nu)

## TOELICHTING

## INHOUDSOPGAVE

|                                          |                                                        |           |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>HOOFDSTUK 1</b>                       | <b>INLEIDING .....</b>                                 | <b>5</b>  |
| 1.1                                      | AANLEIDING .....                                       | 5         |
| 1.2                                      | LIGGING VAN HET PLANGEBIED .....                       | 5         |
| 1.3                                      | DE BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN .....                | 5         |
| 1.4                                      | HUIDIG PLANOLOGISCH REGIME .....                       | 6         |
| 1.5                                      | LEESWIJZER .....                                       | 7         |
| <b>HOOFDSTUK 2</b>                       | <b>DE HUIDIGE SITUATIE .....</b>                       | <b>8</b>  |
| 2.1                                      | GOUDA EN PLASWIJK .....                                | 8         |
| 2.2                                      | HET PLANGEBIED EN DE OMGEVING .....                    | 8         |
| <b>HOOFDSTUK 3</b>                       | <b>PLANBESCHRIJVING .....</b>                          | <b>10</b> |
| 3.1                                      | GEWENSTE ONTWIKKELING .....                            | 10        |
| 3.2                                      | VERKEER EN PARKEREN .....                              | 14        |
| <b>HOOFDSTUK 4</b>                       | <b>BELEIDSKADER .....</b>                              | <b>19</b> |
| 4.1                                      | RIJKSBELEID .....                                      | 19        |
| 4.2                                      | PROVINCIAAL BELEID .....                               | 22        |
| 4.3                                      | REGIONAAL BELEID .....                                 | 24        |
| 4.4                                      | GEMEENTELIJK BELEID .....                              | 24        |
| <b>HOOFDSTUK 5</b>                       | <b>MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN .....</b>              | <b>30</b> |
| 5.1                                      | GELUID (WET GELUIDHINDER) .....                        | 30        |
| 5.2                                      | BODEMKWALITEIT .....                                   | 31        |
| 5.3                                      | LUCHTKWALITEIT .....                                   | 33        |
| 5.4                                      | EXTERNE VEILIGHEID .....                               | 37        |
| 5.5                                      | MILIEUZONERING .....                                   | 39        |
| 5.6                                      | ECOLOGIE .....                                         | 41        |
| 5.7                                      | ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE .....                    | 44        |
| 5.8                                      | BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE .....                   | 46        |
| <b>HOOFDSTUK 6</b>                       | <b>WATERASPECTEN .....</b>                             | <b>48</b> |
| 6.1                                      | VIGEREND BELEID .....                                  | 48        |
| 6.2                                      | WATERPARAGRAAF .....                                   | 49        |
| <b>HOOFDSTUK 7</b>                       | <b>JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING .....</b> | <b>51</b> |
| 7.1                                      | INLEIDING .....                                        | 51        |
| 7.2                                      | OPZET VAN DE REGELS .....                              | 51        |
| 7.3                                      | VERANTWOORDING VAN DE REGELS .....                     | 52        |
| <b>HOOFDSTUK 8</b>                       | <b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>               | <b>54</b> |
| <b>HOOFDSTUK 9</b>                       | <b>VOOROVERLEG EN INSPRAAK .....</b>                   | <b>55</b> |
| 9.1                                      | VOOROVERLEG .....                                      | 55        |
| 9.2                                      | INSPRAAK .....                                         | 55        |
| 9.3                                      | ZIENSWIJZEN .....                                      | 55        |
| 9.4                                      | MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID .....                 | 55        |
| <b>BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING .....</b> | <b>56</b>                                              |           |

|           |                                                  |    |
|-----------|--------------------------------------------------|----|
| BIJLAGE 1 | MOBILITEITSPLAN .....                            | 56 |
| BIJLAGE 2 | AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAL .....     | 57 |
| BIJLAGE 3 | VERKENNEND- EN AANVULLEND BODEMONDERZOEK.....    | 58 |
| BIJLAGE 4 | AERIUS-BEREKENING.....                           | 59 |
| BIJLAGE 5 | QUICKSCAN NATUURWAARDENONDERZOEK .....           | 60 |
| BIJLAGE 6 | AANVULLEND VLEERMUIZENONDERZOEK .....            | 61 |
| BIJLAGE 7 | AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R. BEOORDELING..... | 62 |
| BIJLAGE 8 | WATERTOETSRESULTAAT .....                        | 63 |

## HOOFDSTUK 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

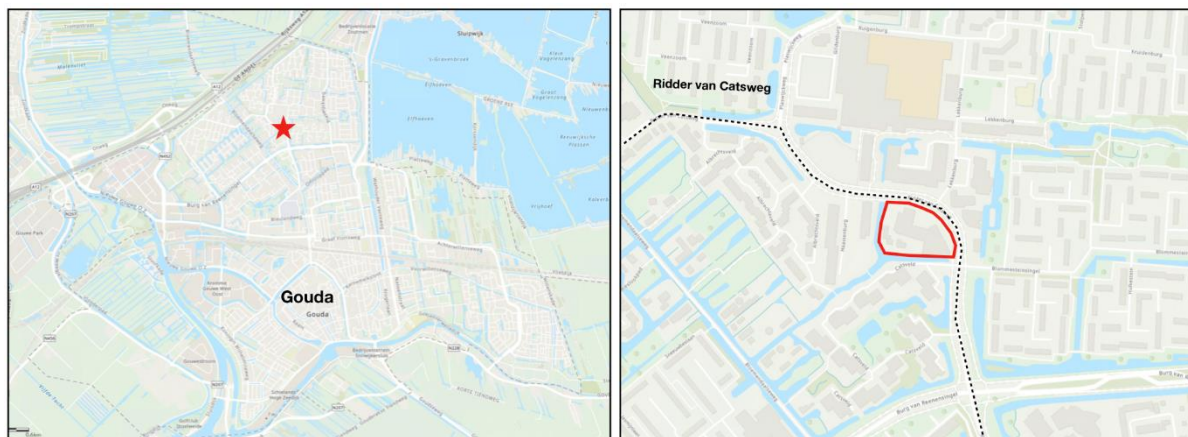
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel aan de Ridder van Catsweg 683 in Gouda. Op deze locatie was tot voor kort een autobedrijf gevestigd, met een grote showroom, een autowerkplaats, een wasstraat en een tankstation. De initiatiefnemer is voornemens het perceel te herontwikkelen met woningbouw.

Het concrete voornemen betreft de sloop van alle bebouwing binnen het plangebied en nieuwbouw van een drietal woontorens met in totaal 196 appartementen. Het omliggende terrein wordt ingericht met infrastructuur, parkeervoorzieningen (o.a een parkeerdek) en groenvoorzieningen.

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

### 1.2 Ligging van het plangebied

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



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

### 1.3 De bij het plan behorende stukken

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

- verbeelding (tek. NL.IMRO.0513.0105RvCatsweg683-OB01) en een renvooi;
- regels (met bijbehorende bijlagen).

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

## 1.4 Huidig planologisch regime

### 1.4.1 Algemeen

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

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

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

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



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

### 1.4.2 Beschrijving bestemmingen

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

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

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

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

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

### **1.4.3 Strijdigheid**

Voorliggend initiatief gaat uit van de realisatie van drie woontorens (in totaal 196 appartementen) op een locatie waar de noodzakelijke gebruiks- en bouwmogelijkheden voor deze ontwikkeling ontbreken. De bouw van reguliere woningen is namelijk binnen het plangebied niet toegestaan. De gewenste ontwikkeling is daarmee in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Plaswijk'.

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

## **1.5 Leeswijzer**

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

Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het gewenste plan.

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

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

Hoofdstuk 6 gaat in op de wateraspecten.

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

Hoofdstuk 9 gaat in op de vooroverleg en inspraak.



## HOOFDSTUK 2 DE HUIDIGE SITUATIE

### 2.1 Gouda en Plaswijck

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

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

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

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

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

Door de bestaande achterstand in de woningvoorraad kent Gouda een woningbouwopgave van circa 5.000 woningen in de periode 2015-2030. Dit maakt een verhoging van de bouwproductie noodzakelijk. Door de realisatie van 196 appartementen in verschillende segmenten wordt bijgedragen aan de woningbouwopgave en wordt tevens de doorstroming op de woningmarkt bevorderd.

### 2.2 Het plangebied en de omgeving

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

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



Afbeelding 2.1 Luchtfoto plangebied (Bron: PDOK)



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

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

## HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

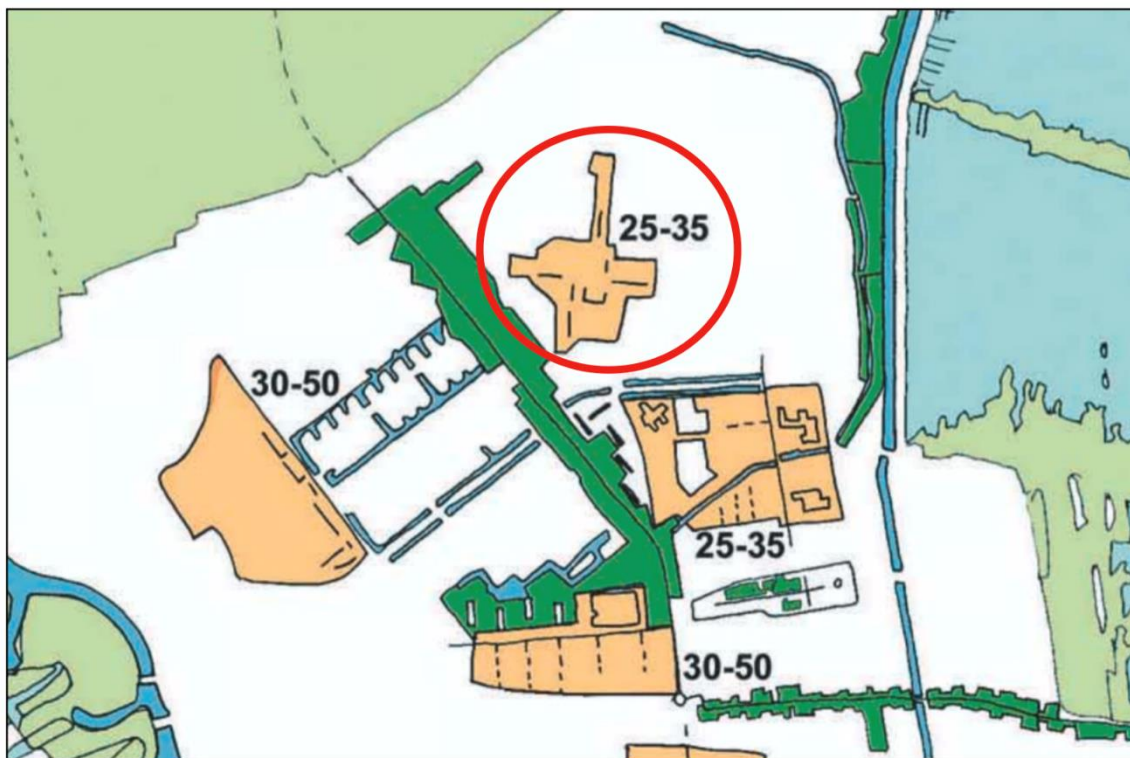
### 3.1 Gewenste ontwikkeling

#### Inpassing in de stad

Zoals beschreven in de aanleiding bestaat het voornemen om het voormalig bedrijfsperceel aan de Ridder van Catsweg te herontwikkelen met woningbouw. Het plan voorziet in de realisatie van een drietal woontorens met in totaal 196 appartementen.

De locatie ligt op een belangrijke en zichtbare plek in de wijk, direct tegenover het wijkcentrum van Bloemendaal, georiënteerd op de Ridder van Catsweg. Met de voorgestelde ontwikkeling wordt de locatie ook in zijn uitstraling meer onderdeel van het centrum en ontstaat een stedenbouwkundig herkenningspunt in de bocht van de Ridder van Catsweg. Een dergelijke ontwikkeling wordt ook als een passende invulling gezien in de Nota Hoogbouw van de gemeente Gouda uit 2005. Hier wordt een bouwhoogte tussen 25 en 35 meter acceptabel geacht.

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



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

### Het bouwplan en de inrichting van de locatie

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

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

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

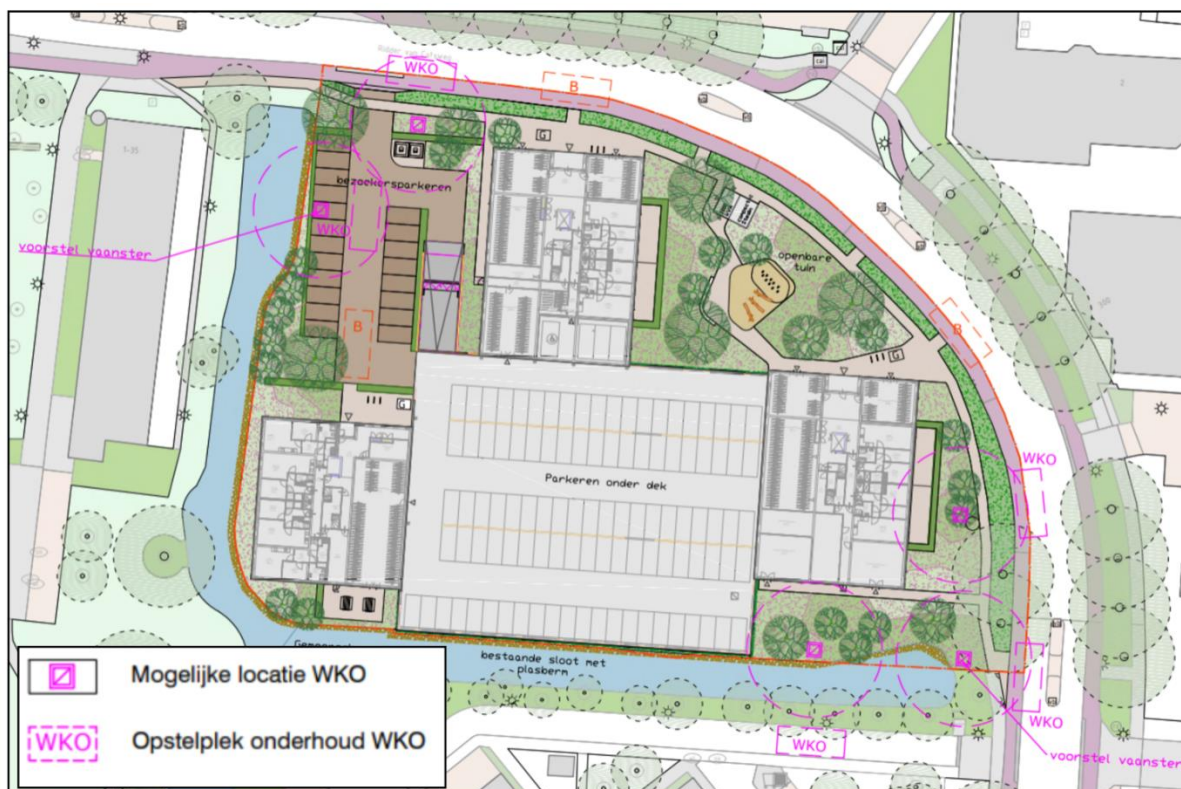
De woontorens hebben allen een verschillend volume en een verschillende hoogte. De noordelijke, oostelijke en westelijke torens hebben respectievelijk bouwhoogtes van circa 38, 35 en 20 meter, en respectievelijk 12, 11 en 6 bouwlagen. De meest noordelijk en oostelijke geprojecteerde woontorens kennen een terrasvormige opbouw.

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

- 43 sociale huurappartementen;
- 71 huurappartementen (middensegment);
- 82 huur- of koopappartementen (middensegment).

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





Afbeelding 3.2 Indicatieve locaties voorzieningen warmte koude opslag (WKO) (Bron: VLUGP Stedebouw & Landschapsarchitectuur)

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

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

De hiernavolgende afbeeldingen geven een impressie van de beoogde inrichting en ontwerpen.



Afbeelding 3.3 Inrichtingsplan (Bron: van Ommeren architecten)



Afbeelding 3.4 Impressie ontwerpplan (Bron: Thijs Asselbergs architectuurcentrale en van Ommeren-architecten)

## 3.2 Verkeer en parkeren

### 3.2.1 Algemeen

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

Op 21 november 2018 heeft de gemeenteraad van de gemeente Gouda het bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren' vastgesteld. Het doel van de parapluherziening is het bieden van een eenduidige regeling ten aanzien van het aspect 'parkeren' in Gouda. Het paraplubestemmingsplan vormt de juridische vertaling van het gemeentelijke parkeerbeleid.

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

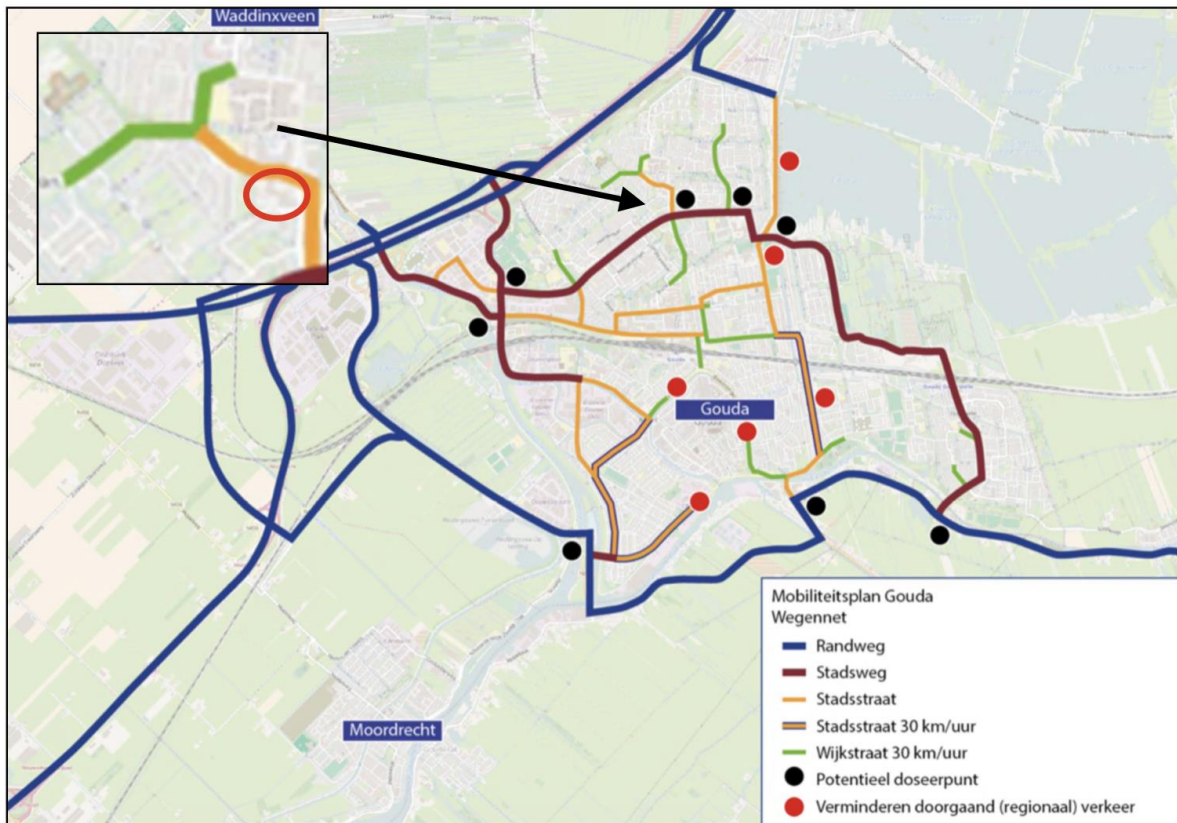
Wat betreft verkeersgeneratie kunnen berekeningen worden uitgevoerd op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381 (december 2018)' van het CROW. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. Specifiek voor verkeersgeneratie en parkeren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

### 3.2.2 Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026

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

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





Afbeelding 3.5 Wegennet Gouda (Bron: Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)

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

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

Afbeelding 3.6 Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (Bron: Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)



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

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

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

### 3.2.3 Deelauto's

Gelet op de weinig beschikbare ruimte en het streven naar een meer autoluwe (binnen)stad wil de gemeente Gouda deelautogebruik stimuleren. Gelet op praktijkervaringen is een goede inschatting te maken van de mate van gebruik en het effect op de leefomgeving en openbare ruimte.

### 3.2.4 Situatie plangebied

#### 3.2.4.1 Parkeerbehoefte

Binnen de begrenzing van het plangebied wordt middels voorliggend bestemmingsplan de realisatie van 196 woningen mogelijk gemaakt. Het betreft 43 sociale huurappartementen, 71 middelgrote huurappartementen en 82 middelgrote huur- of koopappartementen.

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

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

Ten behoeve van de 196 appartementen bestaat de maatwerkoplossing in dit geval uit:

- 235 parkeerplekken voor auto's;
- waarvan 13 voor elektrische deelauto's (gemixt aanbod) op eigen prominent geplaatste parkeerplekken. Te plannen, boeken en betalen met een app;
- 3 elektrische deelbakfietsen;
- 890 fietsparkeerplekken.

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

#### 3.2.4.2 Fietsparkeerbehoefte

De gemeente Gouda wil een aantrekkelijke stad zijn voor fietsers en daar horen ook voldoende stallingsplaatsen voor fietsen bij. Tot op heden hanteert Gouda uitsluitend de eisen uit het Bouwbesluit artikel 4.31 (2012) voor fietsparkeernormen bij woonfuncties (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen). Het

Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. De normen fietsparkeren in het Bouwbesluit kennen beperkingen: bergingen te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt (expliciete) mogelijkheid voor collectieve berging/stalling. Individuele stallingen worden veelal voor andere doeleinden gebruikt dan voor de fiets(en), welke dan op straat belanden.

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

De fietsparkeernormen voor woningen zijn als volgt:

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

Afbeelding 3.7 Fietsparkeernormen Gouda (Bron: Parkeerplan Gouda 2020)

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

In het kader van voorliggend plan wordt mede gebruik gemaakt van collectieve fietsvoorzieningen. Voor de bewoners wordt per woontoren op de begane grond een inpandige gezamenlijke fietsstalling gerealiseerd. Uitgaande van collectieve fietsvoorzieningen bestaat de fietsparkeerbehoefte uit (196 \* 2,7) afgerond 530 fietsparkeerplaatsen. Er worden in totaal 890 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt ruimschoots aan de bijbehorende norm voldaan en wordt fietsgebruik gestimuleerd.

### 3.2.4.3 Verkeersgeneratie

Voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk (CBS Statline)
- Stedelijk gebied: rest bebouwde kom

#### Huidige situatie

In de huidige planologische situatie is er binnen het plangebied sprake van een aantal functies in het kader waarvan verkeersbewegingen tot stand komen. Dit betreft een garagebedrijf, drie bedrijfswoningen en een tankstation.

Op basis van de CROW publicatie geldt ten aanzien van deze functies een gemiddelde verkeersgeneratie per weekdagemaal van respectievelijk 7,8 (Koop, huis, twee-onder-een-kap) per bedrijfswoning, 9,2 per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor het garagebedrijf. Voor het tankstation geeft het CROW geen specifieke kengetallen waardoor is uitgegaan van een aanname.

De totale verkeersgeneratie behorend bij de bedrijfswoningen bedraagt afgerond (7,8 \* 3) 24 verkeersbewegingen per weekdagemaal.

Het bruto vloeroppervlak van het garagebedrijf bedraagt circa 2.280 m<sup>2</sup> (GISViewer). De verkeersgeneratie bedraagt hiermee afgerond (9,2 \* 22,8) 210 verkeersbewegingen per weekdagemaal.

Gezien de ligging van het tankstation wordt uitgegaan van circa 500 klanten per dag. Hiermee is sprake van een verwachte verkeersgeneratie van circa (500 \* 2) 1.000 verkeersbewegingen per weekdagemaal.

De totale verkeersgeneratie behorend bij de huidige situatie bedraagt hiermee circa  $(24 + 210 + 1.000)$  1.234 verkeersbewegingen per weekdagemaal.

#### Gewenste situatie

Op basis van de CROW publicatie geldt ten aanzien van de gewenste ontwikkeling een gemiddelde verkeersgeneratie van respectievelijk 3,6 (Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)) en 5,6 (Koop, appartement, midden) verkeersbewegingen per woning per weekdagemaal. Het plan brengt in totaliteit dan ook een verwachte verkeersgeneratie van  $((125 * 3,6) + 71 * 5,6)$  848 verkeersbewegingen per weekdagemaal met zich mee.

Ten opzichte van de bestaande planologische mogelijkheden wordt dan ook verwacht dat ter plaatse van het plangebied sprake zal zijn van een afname van de verkeersgeneratie. In een worst-case scenario kan worden uitgegaan van slechts een beperkte toename.

Het plangebied krijgt een eigen brede gezamenlijke in- en uitrit op de Ridder van Catsweg. Goudappel Coffeng heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor ontsluiting van het plangebied en de voorliggende in/uitritsituatie als optimaal/veilig beschouwd. Hiermee wordt geconcludeerd dat de Ridder van Catsweg de bij dit plan behorende verkeersgeneratie op een verkeersveilige wijze kan afwikkelen. Op de planlocatie wordt een voetpad aangelegd waardoor in een doorgaand voetpad langs de Ridder van Catsweg wordt voorzien. Een en ander is waarneembaar in afbeelding 3.1. Gelet op de huidige voorzieningen wordt de verkeersgeneratie behorend bij deze ontwikkeling aanvaardbaar geacht.

### **3.2.5 Conclusie verkeer en parkeren**

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van 196 woonappartementen mogelijk. Om te kunnen voorzien in voldoende parkeervoorzieningen en een verkeersveilige ontsluiting wordt in voorliggend geval maatwerk geleverd middels een mobiliteitsplan. Hiermee wordt voorzien in een passende invulling van de parkeereis en het aspect mobiliteit.

## HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

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

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

##### 4.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

##### 4.1.1.2 Rijksdoelen en regionale opgaven

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

##### 4.1.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

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

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

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

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

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

#### 4.1.2 Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte laat zich niet specifiek uit over dergelijke kleinschalige ontwikkelingen. Het initiatief raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Hierna wordt nader ingegaan op de “Ladder voor duurzame verstedelijking”.

##### Ladder voor duurzame verstedelijking

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

*Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?*

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

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

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

In voorliggend geval is dan ook sprake van een ladderplichtige ontwikkeling aangezien sprake is van een toevoeging van 193 woningen (196 nieuwe woningen - 3 bestaande bedrijfswoningen) op één woningbouwlocatie. Het voorgenomen plan wordt hiermee als een ‘stedelijke ontwikkeling’ aangemerkt. De laddertoets dient te worden doorlopen.

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

*Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?*

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

Voorliggend plan voorziet in het realiseren van 196 woningen. In Gouda worden nieuwbouwplannen op regionaal niveau met elkaar afgestemd binnen de regio Midden-Holland. Deze afstemming bestaat onder meer uit het verdelen van de door de provincie toegestane woningaantallen, waarbij op basis van de woningbehoefteraming de plannen verdeeld worden over de tot de regio Midden-Holland behorende gemeenten (Bodegraven-Reeuwijk; Gouda; Krimpenerwaard; Waddinxveen en Zuidplas), en hun onderliggende kernen. De kwalitatieve vertaalslag naar type woningen, prijsklassen, doelgroepen etc. wordt op lokaal niveau gemaakt en ook de realisatie is een gemeentelijke activiteit.



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

#### *Beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling*

##### Algemeen

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

##### Kwantitatieve behoefte

##### *Algemeen*

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

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

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

Tabel 4.1 prognose BP 2016 (Bron: rapport Fakton)

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

##### *Toetsing*

Voorliggend plan gaat uit van de realisatie van 196 woonappartementen in de stad Gouda. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de lokale woningbouwbehoefte. Gezien de geprognostiseerde huishoudengroei in de regio Midden-Holland en in specifiek de gemeente Gouda wordt geconcludeerd dat voorliggend plan vanuit kwantitatief past binnen de geraamde regionale woningbouwbehoefte. Voor de passendheid van voorliggend plan binnen de gemeentelijke woonvisie wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2 van deze plantoelichting.

##### Kwalitatieve behoefte

##### *Algemeen*

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

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

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

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

#### *Toetsing*

Het plan voorziet in de bouw van 196 appartementen op een inbreidingslocatie in de stad Gouda. Van dit aantal worden 43 woningen gebouwd voor de sociale huursector. Door hierbij ook woningen aan te bieden met huursommen waarvoor nog huurtoeslag verkregen kan worden, wordt ook een aantrekkelijke huisvestingsmogelijkheid gerealiseerd voor starters. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de sociale woningbouwopgave binnen de regio. De overige woningen bestaan qua aantallen ongeveer in gelijke mate uit middensegment koop- en huurwoningen. Ook met deze type woningen wordt gezien het segment bijgedragen aan het voorzien in de hedendaagse woningbehoefte. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2. waar het voornemen wordt getoetst aan de gemeentelijke woonvisie.

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

#### *Binnen of buiten bestaand stedelijk gebied*

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

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

## **4.2 Provinciaal beleid**

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

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

### **4.2.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Zuid-Holland**

#### *4.2.1.1 Algemeen*

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

De provinciale Omgevingsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- INTRODUCTIE op het omgevingsbeleid, waarin opgenomen de kaartbeelden en beschrijving van de **ruimtelijke hoofdstructuur**;
- de **ontwikkelrichting** van het omgevingsbeleid: AMBITIES EN STURING. De provincie wil met haar Omgevingsvisie een uitnodigend perspectief bieden, zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven.
- een beschrijving van de OMGEVINGSKWALITEIT van Zuid-Holland, waaronder de provinciale inzet voor het verbeteren van de **ruimtelijke kwaliteit**.
- de samenhangende BELEIDSKEUZES voor de fysieke leefomgeving. Dit bestaande beleid is integraal toegankelijk via de **digitale raadpleegomgeving**.

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

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

Op de genoemde beleidsbeslissingen en regels wordt hieronder ingegaan.

#### 4.2.1.2 Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgezicht

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

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

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

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

#### Artikel 6.10 (Stedelijke ontwikkelingen)

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

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

#### 4.2.1.3 Verstedelijking en wonen

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

De provincie heeft de ambitie om alle woningen in Zuid-Holland in 2035 CO<sub>2</sub>-neutraal en vóór 2050 klimaatrobuust ingericht en ingepast te laten zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving in Zuid-Holland. Nieuwe woningen zijn energieneutraal of leveren energie en zijn toegepast op de gevolgen van klimaatverandering (heftige regenbuien, perioden van droogte en hittestress) en bodemdaling.

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

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

De 196 te realiseren woonappartementen, met een mix qua segment en huur/koop, zijn geschikt voor verschillende doelgroepen. Hiermee wordt een brede doelgroep bereikt van starters tot senioren.

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

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

#### 4.2.2 Conclusie toetsing aan het provinciaal beleid

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

### 4.3 Regionaal beleid

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

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

### 4.4 Gemeentelijk beleid

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

#### 4.4.1 Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

##### 4.4.1.1 Algemeen

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

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

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

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

#### *4.4.1.2 Realiseren van voldoende, gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus*

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

#### *4.4.1.3 Toetsing van het initiatief aan de gemeentelijke structuurvisie*

Voorliggend plan gaat uit van de realisatie van 196 woonappartementen op een Goudse binnenstedelijke locatie. Door het aanbieden van appartementen in verschillende prijssklassen (sociale huur tot middelgrote koopappartementen) en segmenten (koop/huur) wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van voldoende woningen en woningdifferentiatie. Tot slot is gelet op de locatie en de beoogde groene invulling sprake van een aantrekkelijk woongebied.

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

### **4.4.2 Woonvisie Gouda 2015-2020**

#### *4.4.2.1 Algemeen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4.2.3 'Optimale voorraad: versnelling & vraagsturing woningproductie'

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

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

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

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

#### 4.4.2.4 Toetsing van het initiatief aan de gemeentelijke woonvisie

Voorliggend initiatief voorziet in de realisatie van 3 woontorens in bestaand stedelijk gebied, bestaande uit in totaal 196 woonappartementen. Hiervan worden 43 appartementen gebouwd voor de sociale huursector en 71 appartementen voor de verhuur (middensegment). De overige 82 woningen worden verdeeld over huur- en koopappartementen in het middensegment. Het plan sluit dan ook goed aan op de beleidsuitgangspunten opgenomen in de gemeentelijke woonvisie om te bouwen voor de lage inkomens en het middensegment.

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



#### 4.4.3 Welstandsnota Gouda (2017)

##### 4.4.3.1 Algemeen

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

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

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

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

#### 4.4.4 Structuurvisie Groen

##### 4.4.4.1 Algemeen

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

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

##### 4.4.4.2 Beleidsregels

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

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

##### 4.4.4.3 Toetsing van het initiatief aan de ‘Structuurvisie Groen’

In paragraaf 3.1 en uit afbeelding 3.3 blijkt dat voorliggende ontwikkeling een forse afname van verharding, en hiermee een toename van groen tot gevolg heeft. Onder meer wordt aan de noordoostzijde van het plangebied een openbare ‘tuin’ gerealiseerd. Ten behoeve van de openbare toegankelijkheid van dit deel van

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



Afbeelding 4.2 Uitsnede inrichtingsplan (Bron: Thijs Asselbergs architectuurcentrale en van Ommeren-architecten)

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

#### 4.4.5 Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016 - 2019

##### 4.4.5.1 Algemeen

Gouda wil actief aan de slag met het thema duurzaamheid. Hiertoe heeft de gemeenteraad op 22 maart 2016 het uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016 - 2019 vastgesteld. De langetermijn ambitie is een CO<sub>2</sub>-neutraal Gouda in 2040. Verduurzaming van de energievoorziening, inclusief energiebesparing, is daarom topprioriteit in het duurzaamheidsbeleid.

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

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

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

##### 4.4.5.2 Duurzame energie

Jaarlijks is het streven 1,5% energie te besparen en in 2020 zal er een 10% toename van de productie van duurzame energie ten opzichte van 2015 zijn gerealiseerd. Dit kan de gemeente Gouda niet alleen. Het is daarom belangrijk dat er duurzaam gebouwd gaat worden (zie onder Duurzaam bouwen). De toepassing van

hernieuwbare energie, zoals zonnepanelen of een warmtewisselaar, is daarbij essentieel. Andere technieken moeten daarbij zeker niet vergeten worden. De energietransitie en mogelijkheden op dit vlak nemen als maar toe. Ook maatregelen aan het huis, door strenger te bouwen dan het Bouwbesluit voorschrijft, dragen bij aan deze ambitie.

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

#### 4.4.5.3 Nieuwbouw

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

#### 4.4.5.4 Ruimtelijke adaptatie: meer groen en ruimte voor water

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

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

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

In het kader van voorliggend plan wordt op verschillende manieren uitvoering gegeven aan het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Gouda. Ten aanzien van de duurzaamheid van de woontorens kan hierbij worden gedacht aan speciale aandacht voor isolatie van fundering, vloer, gevel, dak en aan het gebruik van zonnepanelen, vloerverwarming, inductie koken, "triple glas" etc. De zonnepanelen worden gerealiseerd op de 'groene daken'. Daarnaast worden de woningen niet op het gasnetwerk worden aangesloten en worden er voorzieningen voor warmte koude opslag (WKO) gerealiseerd (zie paragraaf 3.1).

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

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

## HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

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

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie, archeologie & cultuurhistorie en Besluit milieueffectrapportage.

### 5.1 Geluid (Wet geluidhinder)

#### 5.1.1 Wettelijk kader

##### 5.1.1.1 Algemeen

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

#### 5.1.2 Situatie plangebied

In dit geval is sprake van nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten, namelijk 196 woonappartementen.

##### 5.1.2.1 Wegverkeerslawaai

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

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

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

De hiervoor geldende zones gelden niet voor:

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

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

Om de geluidsbelasting van deze wegen in kaart te brengen is door BJZ.nu een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 2 bij deze toelichting. De belangrijkste resultaten en conclusies worden hierna weergegeven.

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

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

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

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

#### *5.1.2.2 Railverkeerslawaai*

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

#### *5.1.2.3 Industrielawaai*

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

### **5.1.3 Conclusie**

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor dit plan.

## **5.2 Bodemkwaliteit**

### **5.2.1 Algemeen**

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

### 5.2.2 Situatie plangebied

In voorliggend geval is binnen het plangebied door Ortageo een verkennend- en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten en conclusies opgenomen. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar bijlage 3 bij deze toelichting.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt het volgende:

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

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

Op basis van de onderzoeksresultaten is het noodzakelijk dat op de locatie sanerende werkzaamheden plaats vinden. De ondergrondse tanks dienen te worden verwijderd, de aanwezige geringe grondverontreinigingen met minerale olie dienen te worden verwijderd en de aanwezige restverontreiniging met vluchtige aromaten in het grondwater dient geactualiseerd te worden en afhankelijk van de bevindingen verder te worden gesaneerd.

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

### 5.2.3 Conclusie

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

## 5.3 Luchtkwaliteit

### 5.3.1 Algemeen

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

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

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

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

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

#### 5.3.1.1 *Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen*

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer vindt niet plaats.

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

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

#### 5.3.1.2 *Besluit gevoelige bestemmingen*

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

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

#### 5.3.1.3 *Uitwerking*

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

- a. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt; en
- b. de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft; en



- c. een project “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht; (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) als stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) met minder dan 3% van de grenswaarde of wel 1,2 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> jaargemiddeld.)
- d. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten (projecten In Betekenende Mate of IBM-projecten) tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.

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

### 5.3.2 Beoordeling

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

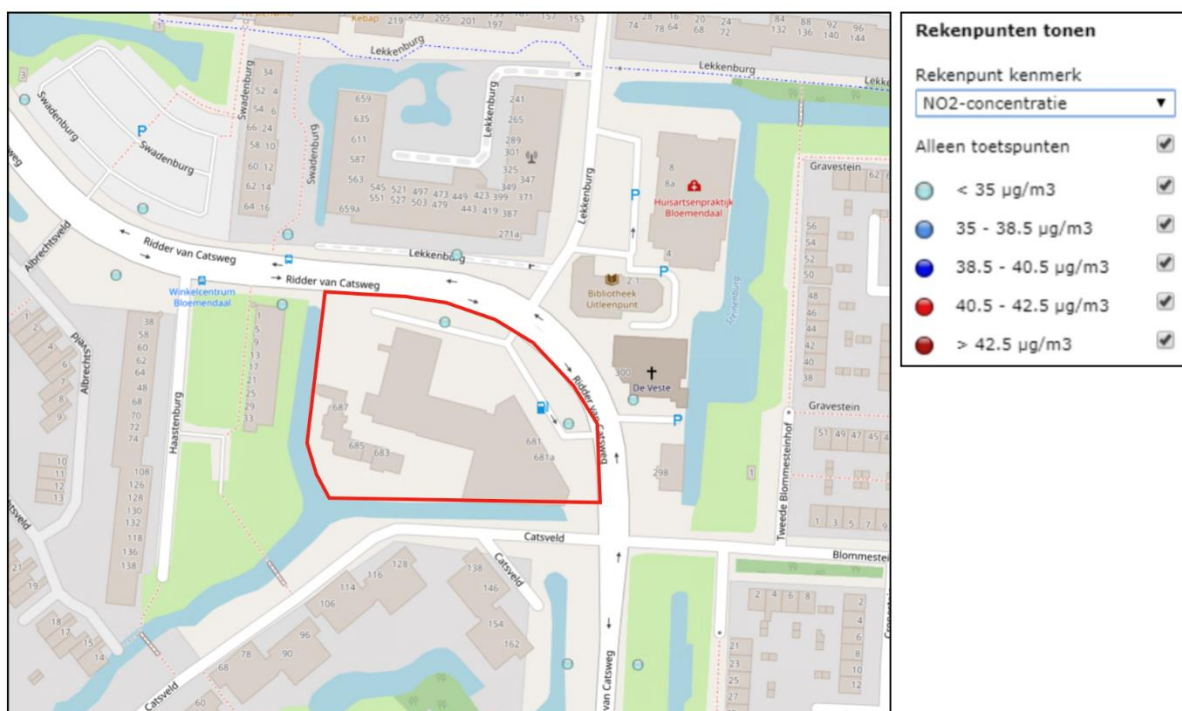
Daarnaast gaat voorliggend plan gaat uit van de realisatie van 196 woonappartementen. Het aantal te realiseren woningen blijft ruimschoots onder de aangegeven grens van 1.500 woningen zoals opgenomen in het Besluit NIBM. Hiermee kan worden uitgesloten dat de grenswaarde van 3% voor verontreinigende stoffen wordt overschreden.

De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in tabel 5.1. Vanaf 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM<sub>10</sub> van kracht. Voor NO<sub>2</sub> geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden.

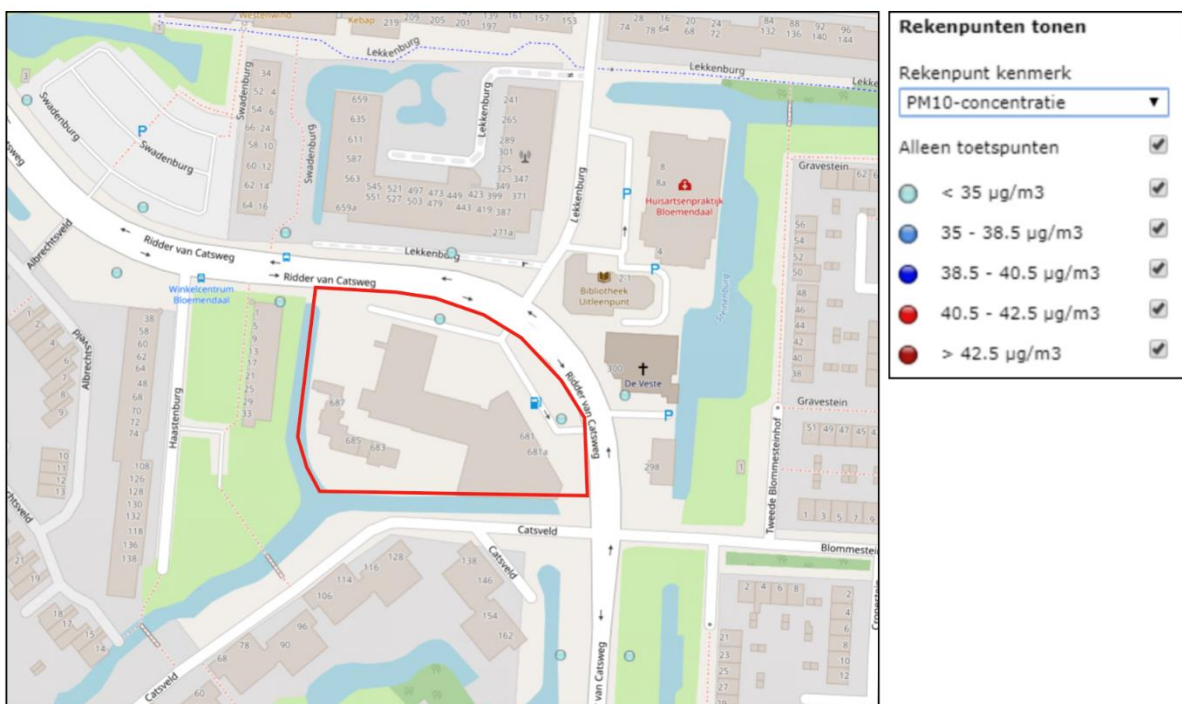
| stof              | jaargemiddelde       | uurgemiddelde         | 24-uursgemiddelde    | Opmerkingen                                            |
|-------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------------------------------------|
| NO <sub>2</sub>   | 40 µg/m <sup>3</sup> | 200 µg/m <sup>3</sup> | n.v.t.               | Uurgemiddelde mag 18x per jaar worden overschreden     |
| PM <sub>10</sub>  | 40 µg/m <sup>3</sup> | n.v.t.                | 50 µg/m <sup>3</sup> | 24-uursgemiddelde mag 35x per jaar worden overschreden |
| PM <sub>2,5</sub> | 25 µg/m <sup>3</sup> | n.v.t.                | n.v.t.               | n.v.t.                                                 |

Tabel 5.1 Grenswaarden Wet luchtkwaliteit (Bron: gemeente Gouda)

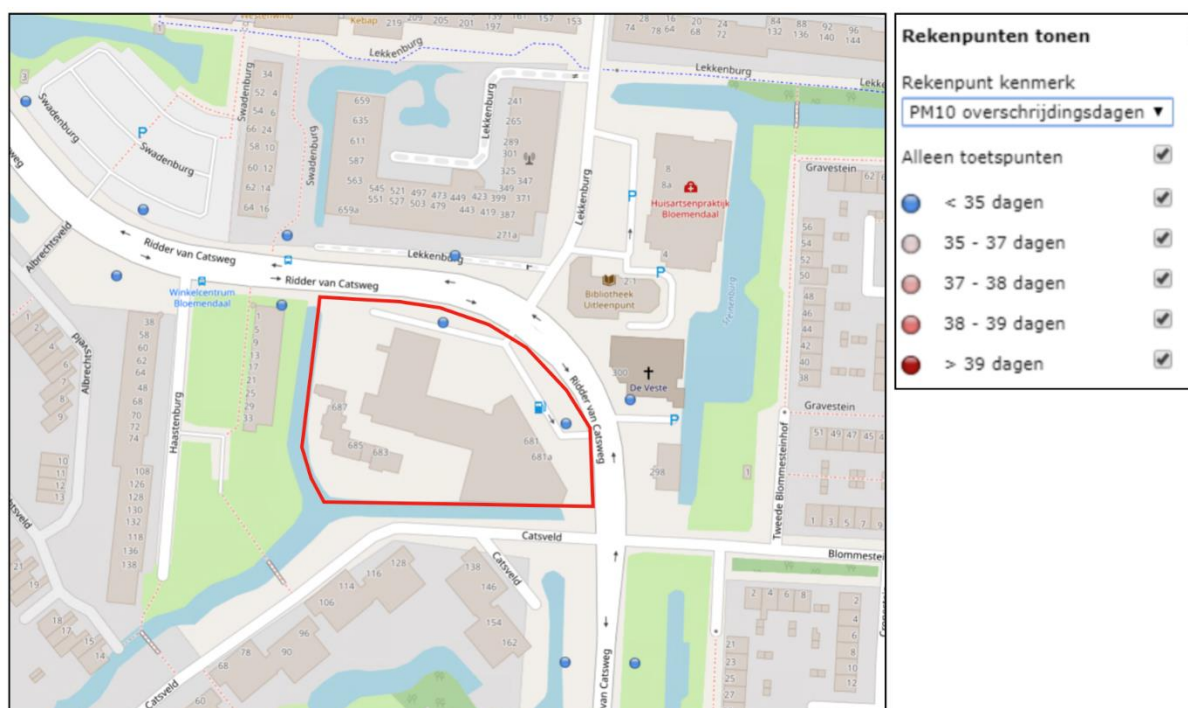
Met betrekking tot de grenswaarden zoals hierboven weergegeven wordt opgemerkt dat is gekeken naar de NSL-monitoringstool. Uit de onderstaande afbeeldingen 5.2 tot en met 5.5 is op te maken dat de berekende concentraties van de meest kritische stoffen onder de grenswaarden blijven zoals per stof is weergegeven in tabel 5.1.



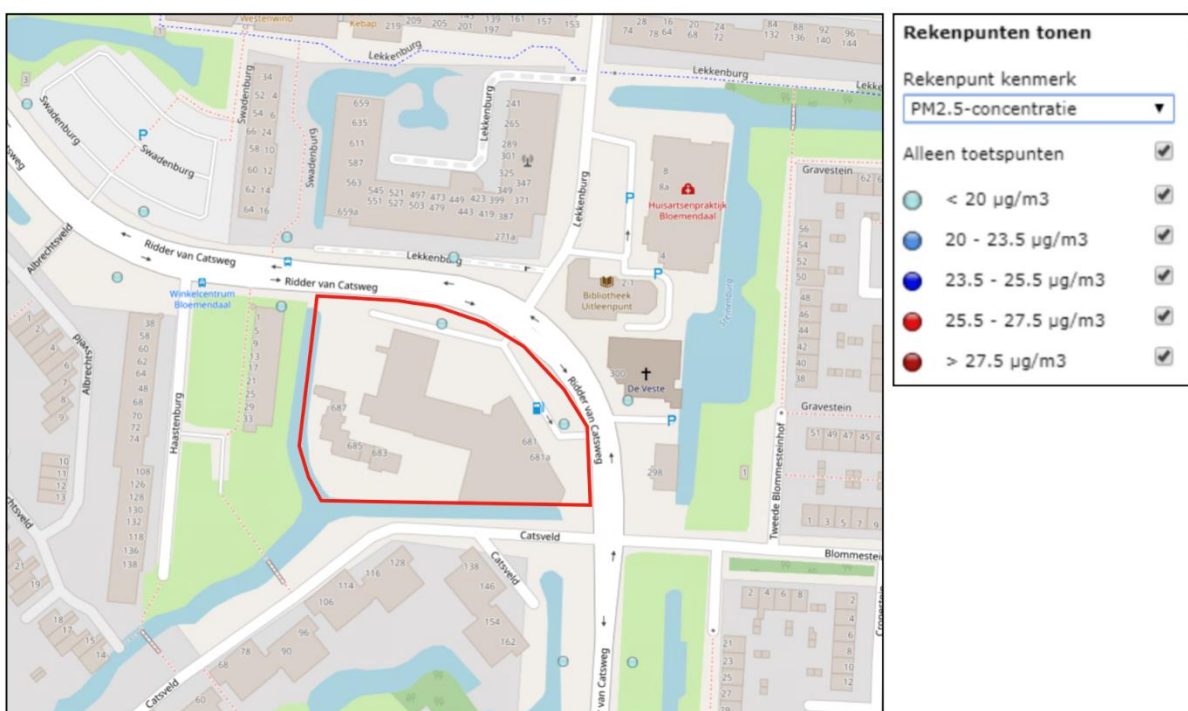
Afbeelding 5.2 Jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> ter plaatse van het plangebied (Bron: Kaart NSL-monitoringstool)



Afbeelding 5.3 Jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> ter plaatse van het plangebied (Bron: Kaart NSL-monitoringstool)



Afbeelding 5.4 Jaargemiddelde overschrijdingsdagen PM<sub>10</sub> ter plaatse van het plangebied (Bron: Kaart NSL-monitoringstool)



Afbeelding 5.5 Jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> ter plaatse van het plangebied (Bron: Kaart NSL-monitoringstool)

Met het plan wordt beoogd in totaal 110 woningen te realiseren. Het aantal woningen valt ruim onder de grens van 1500 woningen die opgenomen is in het Besluit NIBM, waarvoor met zekerheid kan worden gesteld dat de 3% grenswaarde voor verontreinigende stoffen niet overschreden wordt. Er zijn daarom geen berekeningen nodig ten behoeve van het bestemmingsplan.

Met de NIBM-tool op de site van Infomil is nagegaan wat de berekende maximale bijdrage aan luchtmissies van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is. Voor de ontwikkeling is uitgegaan van een toename van 1.012 verkeersbewegingen per weekdagemaal conform de berekening van de verkeersgeneratie in paragraaf 3.2.4.3 van deze plantoelichting. Hierbij is ervan uitgegaan dat een percentage van 5% van deze verkeersbewegingen bestaat uit vrachtverkeer. Daarnaast zijn de verkeersbewegingen behorend bij de huidige functies binnen het plangebied niet in mindering gebracht. Er kan dan ook worden gesproken over een worst-case berekening.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de berekening met de NIBM-tool.

| Jaar van planrealisatie                                                                    |                                       | 2021 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                      |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                               |                                       | 1012 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                      |                                       | 5,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                            | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 1,07 |
|                                                                                            | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,19 |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   |                                       | 1,2  |
| Conclusie                                                                                  |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate;<br>geen nader onderzoek nodig |                                       |      |

Tabel 5.6 Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit (Bron: NIBM-tool)

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

### 5.3.3 Conclusie

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

## 5.4 Externe veiligheid

### 5.4.1 Algemeen

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

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



- het Vuurwerkbesluit;
- het Activiteitenbesluit

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

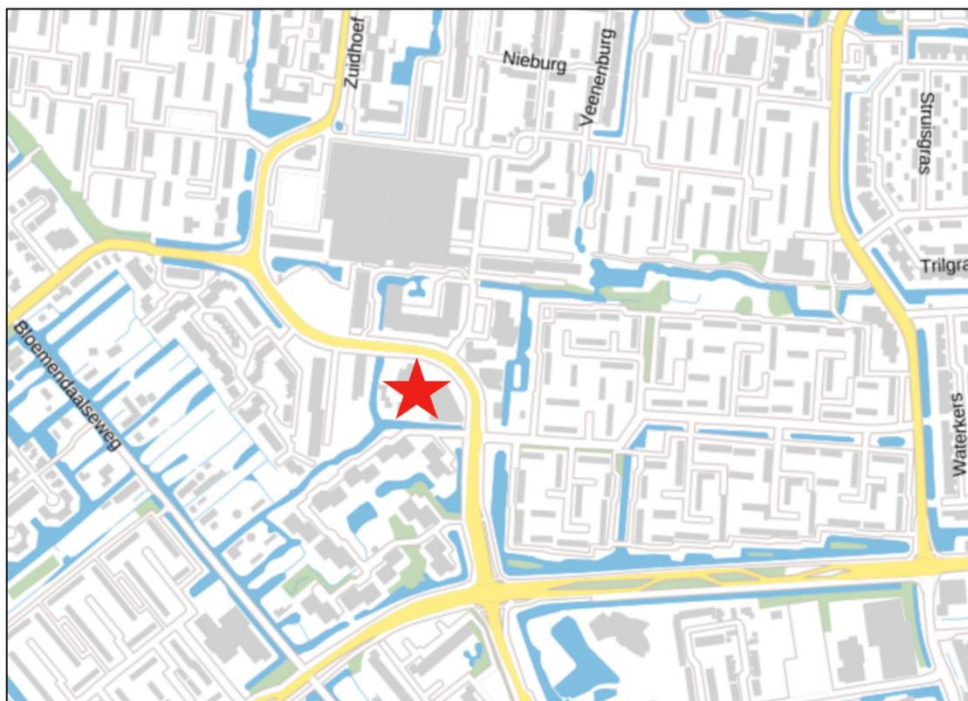
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszones en plasbrandaandachtsgebieden).

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

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

#### 5.4.2 Situatie in en bij het plangebied

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In afbeelding 5.7 is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (rode ster) en omgeving weergegeven.



Afbeelding 5.7 Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt dat het plangebied:

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

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

#### 5.4.3 Conclusie

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

### 5.5 Milieuzonering

#### 5.5.1 Algemeen

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

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

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

#### 5.5.2 Gebiedstypen

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

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

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;

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

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

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

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

### 5.5.3 Situatie projectgebied

#### 5.5.3.1 Algemeen

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

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

#### 5.5.3.2 Externe werking

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

De functie 'wonen' is niet milieubelastend voor de omgeving. Er is geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

#### 5.5.3.3 Interne werking

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

In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele relevante milieubelastende functies/bedrijven gelegen danwel gevestigd. Het betreft echter uitsluitend (maatschappelijke, dienstverlenende en overige lichte) functies met een maximale milieucategorie 2, met een bijbehorende richtafstand van 10 meter (gemengd

gebied). De onderlinge afstand tussen deze functies en de bouwvlakken waarbinnen de woontorens moeten worden gebouwd bedraagt in alle gevallen meer dan 30 meter, waarmee wordt voldaan aan de richtafstand.

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

#### **5.5.4 Conclusie milieuzonering**

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

### **5.6 Ecologie**

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

#### **5.6.1 Gebiedsbescherming**

##### *5.6.1.1 Natura 2000-gebieden*

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

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Zoals waarneembaar in afbeelding 5.8 is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' gelegen op een afstand van circa 3,4 kilometer ten oosten van het plangebied (rode ster).





Afbeelding 5.8 Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura-2000 (Bron: provincie Zuid-Holland)

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

Gelet op de onderlinge afstand is van directe hinder (bijv. geluid, verstrooiing van licht etc.) niet aan de orde. Naast directe hinder dient tevens te worden gekeken naar de mogelijke toename van stikstofdepositie op kwetsbare habitattypen binnen het Natura 2000-gebieden. Om dit te beoordelen heeft BJZ.nu een zogenaamde AERIUS-berekening uitgevoerd voor zowel de bouwfase (tijdelijk karakter) en de gebruiksfase die samenhangt met de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit kader ook rekening gehouden met de toekomstige aanwijzing van het gebied 'Polder Stein' als stikstofgevoelig. Hierbij zijn rekenpunten toegevoegd ter plaatse van de dichtsbijzijnde grens van het gebied 'Polder Stein' en ter plaatse van de dichtsbijzijnde grens van het gebied waar de stikstofgevoelige Kievitsbloem aanwezig is.

Hierna wordt de belangrijkste conclusie weergegeven. Voor de volledige onderzoeksrapportage wordt verwezen naar bijlage 4 bij deze toelichting.

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

#### 5.6.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij' - principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied

aantasten. De provincie Zuid-Holland kent naast het Natuurnetwerk Nederland ook eigen beleid genaamd Netwerk Natuur Zuid-Holland (NNZH).

Het plangebied is zoals te zien is in afbeelding 5.9, niet gelegen binnen de begrenzing van NNN of het Netwerk Natuur Zuid-Holland. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangemerkt als NNN of NNZH zijn gelegen op meer dan 1,5 kilometer afstand van het plangebied.



Afbeelding 5.9 Uitsnede kaart Natuurnetwerk Zuid-Holland (Bron: Provincie Zuid-Holland)

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

### 5.6.2 Soortenbescherming

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

In het kader van soortenbescherming is door Natuurbank Overijssel een quickscan natuurwaardenonderzoek en een aanvullend vleermuizenonderzoek uitgevoerd voor voorliggend plan. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen en conclusies weergegeven. Voor de volledige onderzoeksrapportages wordt verwezen naar bijlagen 5 (quickscan) en 6 (nader vleermuizenonderzoek) bij deze toelichting.

#### Quickscan natuurwaardenonderzoek

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

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

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

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

#### *Aanvullend vleermuizenonderzoek*

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

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

### **5.6.3 Conclusie**

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

## **5.7 Archeologie & Cultuurhistorie**

### **5.7.1 Archeologie**

#### *5.7.1.1 Algemeen*

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

#### *5.7.1.2 Situatie plangebied*

De gemeente Gouda heeft haar archeologiebeleid onder andere doorvertaald naar de zogenoemde 'Archeologische basiskaart'. Op deze basiskaart zijn de vanuit archeologisch oogpunt interessante locaties in

Gouda te zien. Op basis van deze kaart kent het plangebied een lage archeologische verwachting. Dit is waarneembaar in afbeelding 5.10.



Afbeelding 5.10 Uitsnede Archeologische basiskaart (Bron: gemeente Gouda)

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

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

## 5.7.2 Cultuurhistorie

### 5.7.2.1 Algemeen

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

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

### 5.7.2.2 Situatie plangebied

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



### 5.7.3 Conclusie

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

## 5.8 Besluit milieueffectrapportage

### 5.8.1 Kader

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

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

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

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevaldefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

### 5.8.2 Situatie plangebied

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

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

In voorliggend geval wordt de oppervlakte van 100 hectare niet overschreden en is geen sprake van een ontwikkeling dat een aaneengesloten gebied betreft waarbij meer dan 2.000 woningen worden gerealiseerd. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van

het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. In bijlage 7 bij deze toelichting is de bij dit plan behorende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling opgenomen. De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt.

### 5.8.3 Conclusie

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

## HOOFDSTUK 6 WATERASPECTEN

### 6.1 Vigerend beleid

#### 6.1.1 Europees beleid

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

#### 6.1.2 Rijksbeleid

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

#### 6.1.3 Provinciaal beleid

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

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

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

#### 6.1.4 Hoogheemraadschap van Rijnland

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

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



## 6.2 Waterparagraaf

### 6.2.1 Algemeen

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

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

### 6.2.2 Watertoetsproces

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat er sprake is van een ontwikkeling waarbij het hoogheemraadschap een waterbelang heeft. Hiermee is vooroverleg met het hoogheemraadschap noodzakelijk. Hiertoe is de waterhuishoudkundige situatie behorend bij de gewenste situatie in beeld gebracht. Hieronder wordt eerst ingegaan op deze waterhuishoudkundige situatie binnen het plangebied en vervolgens op de reactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland op voorliggend plan. Het volledige watertoetsresultaat is opgenomen als bijlage 8 bij deze plantoelichting.

### 6.2.3 Waterhuishouding plangebied

#### *Huidige en nieuwe situatie verharding*

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

#### *Afvalwater*

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

#### *Hemelwater*

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

#### *Oppervlaktewater*

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

#### 6.2.4 Reactie Hoogheemraadschap van Rijnland

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

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

#### 6.2.5 Conclusie

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

## HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE ASPECTEN EN PLANVERANTWOORDING

### 7.1 Inleiding

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

### 7.2 Opzet van de regels

#### 7.2.1 Algemeen

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

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

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

#### 7.2.2 Inleidende regels

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

*Begrippen (Artikel 1)*

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

*Wijze van meten (Artikel 2)*

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

#### 7.2.3 Bestemmingsregels

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

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

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

#### 7.2.4 Algemene regels

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

##### *Anti-dubbeltelregel (Artikel 7)*

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

##### *Algemene bouwregels (Artikel 8)*

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

##### *Algemene gebruiksregels (Artikel 9)*

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

##### *Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)*

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

##### *Overige regels (Artikel 11)*

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

#### 7.2.5 Overgangs- en slotregels

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

### 7.3 Verantwoording van de regels

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

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

### **Groen (artikel 3)**

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

### **Tuin (artikel 4)**

De gronden ten behoeve van tuinen bij de woontorens zijn voorzien van de bestemming 'Tuin'. Deze gronden zijn bedoeld voor tuinen.

Op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een hoogte van maximaal 1 m.

### **Verkeer - Verblijf (artikel 4)**

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

Binnen deze bestemming mogen met uitzondering van een parkeerdek ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van Verkeer-Verblijf – parkeerdek' uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd, met inachtneming van de aangegeven maatvoeringseisen. De parkeerdek kan zowel worden uitgevoerd als zijnde een gebouw als een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

### **Wonen (artikel 5)**

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

Gebouwen (woontorens) mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, waarbij het aantal woningen in totaliteit niet meer mag bedragen dan 196. De bouwvlakken mogen 100% worden bebouwd en de hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. Tot slot gelden er diverse bouwhoogten voor ondergeschikte voorzieningen als erf- en terreinafscheidingen.

## HOOFDSTUK 8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

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

## HOOFDSTUK 9 VOOROVERLEG EN INSPRAAK

### 9.1 Vooroverleg

#### 9.1.1 Het Rijk

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

#### 9.1.2 Provincie Zuid-Holland

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

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

#### 9.1.3 Hoogheemraadschap van Rijnland

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

### 9.2 Inspraak

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

### 9.3 Zienswijzen

Deze paragraaf wordt ingevuld nadat het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen.

### 9.4 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van voorliggend plan heeft vooroverleg met de omwonenden plaatsgevonden zowel op wijkniveau als met de Vereniging Van Eigenaars (VVE) van de direct ten westen van het plangebied gelegen woonbebouwing.



## BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

### Bijlage 1      Mobiliteitsplan

**Bijlage 2      Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï**

**Bijlage 3      Verkennend- en aanvullend bodemonderzoek**

**Bijlage 4      AERIUS-berekening**

**Bijlage 5      Quickscan natuurwaardenonderzoek**

**Bijlage 6      Aanvullend vleermuizenonderzoek**

**Bijlage 7      Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. beoordeling**

## Bijlage 8      Watertoetsresultaat