

Uitspraak 201904337/3/R3

ECLI	ECLI:NL:RVS:2021:1545
Datum uitspraak	14 juli 2021
Inhoudsindicatie	Bij tussenuitspraak van 23 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:3113 (hierna: de tussenuitspraak), heeft de Afdeling het college van burgemeester en wethouders van Gouda opgedragen binnen 20 weken na verzending van de tussenuitspraak het daarin omschreven gebrek in het besluit van 12 februari 2019, waarbij het uitwerkingsplan "Supermarkt Fluwelensingel" is vastgesteld, te herstellen. De Afdeling heeft in de tussenuitspraak van 23 december 2020 onder 14.3 overwogen dat het college niet concreet met behulp van een actueel verkeersonderzoek inzichtelijk heeft gemaakt hoeveel verkeersbewegingen de voorziene ontwikkeling zal genereren en wat de gevolgen daarvan zijn voor de verkeerssituatie op de singels in Gouda, in het bijzonder op de Fluwelensingel en de Blekerssingel. Gelet hierop is onduidelijk hoe de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de ambitie in het "Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026" van de gemeente Gouda.

Volledige tekst

201904337/3/R3.

Datum uitspraak: 14 juli 2021

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant] en anderen, allen wonend te Gouda,

appellanten,

en

het college van burgemeester en wethouders van Gouda,

verweerder.

Procesverloop

Bij tussenuitspraak van 23 december 2020, [ECLI:NL:RVS:2020:3113](#) (hierna: de tussenuitspraak), heeft de Afdeling het college opgedragen binnen 20 weken na verzending van de tussenuitspraak het daarin omschreven gebrek in het besluit van 12 februari 2019, waarbij het uitwerkingsplan "Supermarkt Fluwelensingel" is vastgesteld, te herstellen.

Deze uitspraak is aangehecht.

Bij brief, verzonden op 29 maart 2021, heeft het college te kennen gegeven het gebrek in het besluit van 12 februari 2019 te hebben hersteld.

[appellant] en anderen hebben, daartoe in de gelegenheid gesteld, hun zienswijze over de wijze waarop het gebrek is hersteld naar voren gebracht.

De Afdeling heeft bepaald dat een nadere zitting achterwege blijft.

Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

Overwegingen

De tussenuitspraak

1. De Afdeling heeft in de tussenuitspraak van 23 december 2020 onder 14.3 overwogen dat het college niet concreet met behulp van een actueel verkeersonderzoek inzichtelijk heeft gemaakt hoeveel verkeersbewegingen de voorziene ontwikkeling zal genereren en wat de gevolgen daarvan zijn voor de verkeerssituatie op de singels in Gouda, in het bijzonder op de Fluwelensingel en de Blekerssingel. Gelet hierop is onduidelijk hoe de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de ambitie in het "Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026" van de gemeente Gouda (hierna: het mobiliteitsplan) om voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel de verkeersbelasting juist te verminderen. Het college had redelijkerwijs niet kunnen volstaan met een verwijzing naar het mobiliteitsplan en de aanvulling op dat plan van Goudappel Coffeng van 20 januari 2020, aangezien deze stukken hierover geen duidelijkheid bieden.

2. Gelet op hetgeen in de tussenuitspraak is overwogen is het beroep tegen het besluit van 12 februari 2019 gegrond. Dit besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) te worden vernietigd.

Opdracht in de tussenuitspraak

3. In de tussenuitspraak heeft de Afdeling het college opdracht gegeven om met inachtneming van hetgeen is overwogen onder 14.2, 14.3 en 18 met behulp van een rapportage en/of nadere onderbouwing inzichtelijk te maken of de ontwikkeling waarin het bestreden uitwerkingsplan van 12 februari 2019 voorziet ruimtelijk aanvaardbaar is qua verkeerssituatie op de singels in Gouda, in het bijzonder de Fluwelensingel en de Blekerssingel, en hoe dit zich verhoudt tot de ambitie in het mobiliteitsplan om voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel de verkeersbelasting juist te verminderen en daarnaast te bezien of het besluit van 12 februari 2019 in het licht van het voorgaande al dan niet in stand

kan blijven en zo nodig een ander besluit te nemen.

Herstel

4. Bij brief van 29 maart 2021 heeft het college te kennen gegeven het besluit van 12 februari 2019 naar aanleiding van de tussenuitspraak nader te hebben gemotiveerd. Het college heeft Goudappel Coffeng opdracht gegeven om een verkeerskundig onderzoek te verrichten naar de gevolgen van de voorziene ontwikkeling. De resultaten van dit verkeerskundig onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Verkeerseffecten Supermarkt Fluwelensingel" van 18 maart 2021 (hierna: het verkeersonderzoek). Het college stelt zich op het standpunt dat op grond van het verkeersonderzoek de komst van de voorziene supermarkt geen relevant negatief effect zal hebben op de bereikbaarheid en op de doorstroming van het verkeer in Gouda.

5. In het verkeersonderzoek is de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt van 2.000 m² brutovloeroppervlakte (hierna: bvo) en de voorziene appartementen berekend op basis van de CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig Parkeren" van 1 december 2018 (hierna: de CROW-publicatie). In het verkeersonderzoek is de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt berekend door uit te gaan van de kencijfers voor een full-service supermarkt. Daarbij is uitgegaan van het gemiddelde van 43,6 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) per 100 m² bvo met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'centrum' en 75,8 mvt/etmaal per 100 m² bvo met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'schil centrum', derhalve in totaal 1.194 mvt/etmaal voor de voorziene supermarkt.

Daarnaast is voor het berekenen van de verkeersgeneratie van de voorziene appartementen uitgegaan van kencijfers voor een koopwoning. Daarbij is uitgegaan van het gemiddelde van de minimale norm van 5,4 en de maximale norm van 6,2 mvt/etmaal per woning met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'centrum' en de minimale norm van 6,4 en de maximale norm van 7,2 mvt/etmaal per woning met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'schil centrum', derhalve 95 mvt/etmaal voor de in totaal 15 voorziene appartementen. Daarbij wordt uitgegaan van 95 mvt/etmaal voor een gemiddelde weekdag en van 105 mvt/etmaal voor een gemiddelde werkdag voor de voorziene appartementen.

Uit het verkeersonderzoek volgt verder dat de voorziene ontwikkeling een beperkte invloed heeft op de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van de Fluwelensingel en Blekerssingel. De voorziene ontwikkeling veroorzaakt een toename van verkeer op de Fluwelensingel en Blekerssingel van 3% tot maximaal 9% in 2030. Op basis van de trend wordt echter verwacht dat de verkeersintensiteiten op de singels van Gouda in de toekomst, los van de in het uitwerkingsplan voorziene ontwikkeling, licht zullen afnemen. Gelet hierop wordt voor de voorziene ontwikkeling dus voldaan aan het uitgangspunt van het mobiliteitsplan dat de gemeente Gouda prioriteit geeft aan de wens om de verkeersdruk op de Fluwelensingel en de Blekerssingel te verminderen en de verkeerssituatie te verbeteren, aldus het verkeersrapport.

6. Hierna zal de Afdeling aan de hand van de door [appellant] en anderen naar voren gebrachte zienwijze beoordelen of het college met de nadere motivering en het daarbij overgelegde verkeersonderzoek heeft voldaan aan de opdracht in de tussenuitspraak. Verder zal de Afdeling, gelet op hetgeen is overwogen onder 14.5 van de tussenuitspraak, ingaan op de beroepsgronden van [appellant] en anderen over nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, de verkeersaantrekkende werking in relatie tot de hoeveelheid fijnstof in de lucht en het wegverkeerslawaai.

Verkeersgeneratie supermarkt

7. Over de onderbouwing van de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt voeren [appellant] en anderen in hun zienswijze het volgende aan.

- Ten onrechte het gebiedstype 'centrum' in plaats van 'schil centrum' en ten onrechte de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'

8. [appellant] en anderen stellen in hun zienswijze dat het college in het verkeersonderzoek ten onrechte is uitgegaan van het gebiedstype 'centrum' in plaats van 'schil centrum'. Volgens hen zijn hun huizen gesitueerd aan de buitenkant van de singels en vormen de Fluwelensingel en de Blekerssingel de aan- en afvoerroute naar het centrum. Daarnaast is het college volgens [appellant] en anderen in het verkeersonderzoek ten onrechte uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'.

8.1. Voor zover [appellant] en anderen in hun zienswijze stellen dat het plangebied voor de vaststelling van het aantal verkeersbewegingen moet worden aangemerkt als 'matig stedelijk' of 'weinig stedelijk' en dat het college ten onrechte is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk', overweegt de Afdeling als volgt. Uit de nadere motivering volgt dat het plangebied is gesitueerd aan de rand van het centrum en in de schil van het centrum en dat gelet daarop gekozen is voor de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'. [appellant] en anderen hebben onvoldoende geconcretiseerd waarom de raad zich, onder verwijzing naar voormelde motivering, niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen worden aangemerkt als centrumgebied met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'.

Het betoog faalt.

8.2. Over de stelling van [appellant] en anderen in hun zienswijze dat het college in het verkeersonderzoek ten onrechte is uitgegaan van het gebiedstype 'centrum' in plaats van 'schil centrum', overweegt de Afdeling als volgt. Uit de nadere motivering volgt dat het plangebied is gesitueerd aan de rand van het centrum en in de schil van het centrum en dat gelet hierop is gekozen voor een gemiddelde waarde van deze gebieden voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt. Omdat de Fluwelensingel en de Blekerssingel het centrum afbakenen en niet bij het plangebied behoren, maar wel van belang zijn voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorziene ontwikkeling, ziet de Afdeling in hetgeen door [appellant] en anderen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het college zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plangebied en de directe omgeving kunnen worden aangemerkt als centrum- en schil centrumgebied.

Het betoog faalt.

- Kengetallen

9. [appellant] en anderen voeren in hun zienswijze aan dat het college ten onrechte is uitgegaan van de minimale norm voor de verkeersgeneratie van een fullservice supermarkt, omdat er sprake is van betaald parkeren bij de voorziene supermarkt. Volgens hen is de attractiewaarde van de winkel belangrijk voor waar men gaat winkelen, maar niet of er sprake is van betaald parkeren. Volgens hen volgt uit een document van het CROW dat er vrijwel geen verband is tussen de prijs voor parkeren en het bezoek of de omzet voor een winkel en dat zelfs gratis parkeren geen garantie is voor meer winkelbezoek. Ook wijzen zij erop dat het college zich ten onrechte op het standpunt stelt dat de voorziene supermarkt zich richt op

mensen uit de omgeving van het plangebied. Daarom telt volgens hen voor die mensen de prijs van parkeren amper.

9.1. In het verkeersonderzoek is voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt uitgegaan van het gemiddelde van de minimale norm van 43,6 mvt/etmaal per 100 m² bvo met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'centrum' en de minimale norm van 75,8 mvt/etmaal per 100 m² bvo met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'schil centrum'. Uit het verkeersonderzoek volgt dat voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de supermarkt wordt uitgegaan van de minimale waarden, aangezien er sprake is van betaald parkeren bij de supermarkt. Vrijwel het hele marktgebied van de voorziene supermarkt omvat het gebied waar sprake is van betaald parkeren en daarom zullen de bewoners van het marktgebied eerder met de fiets of lopend in plaats van met de auto naar de voorziene supermarkt komen, aldus het verkeersonderzoek. Daarnaast volgt uit het verkeersonderzoek dat de huidige dichtstbijzijnde supermarkten aan de Sportlaan voor automobilisten goed aan te rijden zijn en dat hier geen sprake is van betaald parkeren, zodat verwacht wordt dat mensen die met de auto naar een supermarkt willen komen gebruik zullen maken van de supermarkten aan de Sportlaan.

In hetgeen [appellant] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt in het verkeersonderzoek niet mocht worden berekend door uit te gaan van het gemiddelde van het minimale aantal mvt/etmaal met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'centrum' en het minimale aantal mvt/etmaal met de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het gebiedstype 'schil centrum'.

Het betoog faalt.

- In- en uitgaand verkeer

10. [appellant] en anderen stellen dat in het verkeersonderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met verkeer dat het plangebied inkomt en verlaat.

10.1. Uit de CROW-publicatie volgt dat met de kencijfers verkeersgeneratie een inschatting kan worden gemaakt van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die gegenereerd wordt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Anders dan [appellant] en anderen stellen, blijkt dat bij het berekenen van de verkeersgeneratie van de voorziene supermarkt met behulp van de CROW-publicatie rekening is gehouden met zowel het verkeer dat naar de voorziene ontwikkeling toekomt als het verkeer dat de voorziene ontwikkeling weer verlaat.

Het betoog faalt.

- Maximale intensiteit motorvoertuigen per etmaal

11. [appellant] en anderen voeren aan dat onduidelijk is waar de maximale intensiteit van 8.000 mvt/etmaal voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel in het verkeersrapport op is gebaseerd.

11.1. De Afdeling heeft in de tussenuitspraak onder 14.3 overwogen dat het onduidelijk is hoe de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de ambitie in het mobiliteitsplan om voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel de verkeersbelasting te verminderen. Uit het mobiliteitsplan volgt dat de Fluwelensingel is aangewezen als wijkstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u en de Blekerssingel de functie van woonstraat heeft, waardoor er minder verkeersbewegingen worden verwacht. Ook volgt uit het mobiliteitsplan dat de streefwaarde voor een erftoegangsweg maximaal 8.000 mvt/etmaal is.

In hetgeen [appellant] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat in het verkeersonderzoek niet mocht worden uitgegaan van een maximale intensiteit van 8.000 mvt/etmaal voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel.

Het betoog faalt.

Verkeersgeneratie appartementen

12. [appellant] en anderen voeren in hun zienswijze aan dat het college ten onrechte uitgaat van een verkeersgeneratie van 95 mvt/etmaal op een weekdag en 105 mvt/etmaal op een werkdag voor de voorziene appartementen. Volgens hen moet het college van realistischere aannames uitgaan, namelijk van 105 mvt/etmaal op een weekdag uitgaande van het gebiedstype 'schil centrum'. Daarnaast dient er volgens hen ook rekening mee te worden gehouden dat het gaat om motorvoertuigen en dat het aantal verkeersbewegingen op de singels met het dubbele toe zal nemen, omdat men heen- en terugrijdt.

12.1. Over de stelling van [appellant] en anderen in hun zienswijze dat het college in het verkeersonderzoek voor het berekenen van de verkeersgeneratie voor de voorziene woningen enkel had moeten uitgaan van het gebiedstype 'schil centrum', overweegt de Afdeling als volgt. Uit de nadere motivering volgt dat het plangebied is gesitueerd aan de rand van het centrum en in de schil van het centrum en dat gelet hierop is gekozen voor een gemiddelde waarde van de gebiedstypen 'centrum' en 'schil centrum' voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de voorziene appartementen. Omdat de Fluwelensingel en de Blekerssingel het centrum afbakenen en niet bij het plangebied behoren, maar wel van belang zijn voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de voorziene ontwikkeling, ziet de Afdeling in hetgeen door [appellant] en anderen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het college zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plangebied en de directe omgeving kunnen worden aangemerkt als centrum- en schil centrumgebied.

Voor zover [appellant] en anderen stellen dat er geen rekening is gehouden met het verkeer van en naar de voorziene appartementen toe, wijst de Afdeling op hetgeen onder 10.1 is overwogen.

Het betoog faalt.

Conclusie verkeer

13. Gezien het vorenstaande heeft het college de verkeersgeneratie van de voorziene ontwikkeling voldoende in kaart gebracht, zodat duidelijk is wat de gevolgen daarvan zijn voor de verkeersafwikkeling ter plaatse.

Verkeersveiligheid

14. [appellant] en anderen voeren aan dat er door de te verwachten extra verkeersdrukke vanwege de voorziene ontwikkeling nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid zullen ontstaan. Zo wordt er volgens hen op de Fluwelensingel en de Blekerssingel soms te hard gereden, waardoor het voor fietsers levensgevaarlijk is. Daarnaast stellen [appellant] en anderen in hun zienswijze dat de geplande nieuwe verkeerssituatie, zoals afgebeeld in het verkeersrapport, niet zal leiden tot een veiligere verkeerssituatie, omdat het instellen van een 30 km-zone nauwelijks betekenis heeft als er niet wordt gehandhaafd en omdat fietsers nog steeds op de rijbaan mogen rijden, waardoor zij even kwetsbaar blijven. Daarnaast wijzen zij op de gevaarlijke bottleneck bij de in- en uitrit van het parkeerterrein.

14.1. Zoals hiervoor onder 5 is weergegeven, volgt uit het verkeersonderzoek dat de voorziene ontwikkeling een toename van verkeer op de Fluwelensingel en Blekerssingel veroorzaakt van 3% tot maximaal 9% in 2030. Op basis van de trend wordt echter verwacht dat de verkeersintensiteiten op de singels van Gouda in de toekomst, los van de in het uitwerkingsplan voorziene ontwikkeling, licht zullen afnemen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college zich gelet op het vorenstaande in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een situatie die uit het oogpunt van verkeersveiligheid onaanvaardbaar is, omdat de toename van de verkeersintensiteiten op de Fluwelensingel en de Blekerssingel in de toekomst licht zullen afnemen.

Ten overvloede wijst de Afdeling erop dat voor zover [appellant] en anderen willen dat er maatregelen worden getroffen die de verkeersveiligheid verbeteren op de Fluwelensingel en de Blekerssingel, dergelijke maatregelen een uitvoeringsaspect betreffen dat geen regeling vindt in een bestemmingsplan. Het treffen van dergelijke maatregelen valt dus buiten het bereik van deze procedure.

Het betoog faalt.

Luchtkwaliteit

15. [appellant] en anderen voeren aan dat het college zich ten onrechte op het standpunt stelt dat de verkeersaantrekkende werking van de voorziene ontwikkeling niet zal leiden tot overschrijdingen van de hoeveelheid fijnstof in de lucht, omdat er volgens hen naar de luchtkwaliteit geen onderzoek is gedaan. [appellant] en anderen zijn gelet op de vuil- en roetaanslag op hun woningen bezorgd over de luchtkwaliteit. Volgens hen heeft het college de situatie van de luchtkwaliteit rondom het plangebied niet serieus in kaart is gebracht. In de zienswijze stellen [appellant] en anderen ook dat de berekeningen van de luchtkwaliteit gebaseerd zijn op de veel te lage aantallen verkeersbewegingen en dat de werkelijke vuilbelasting aanzienlijk hoger zal liggen. Dit komt volgens hen de leefbaarheid niet ten goede.

15.1. Ten behoeve van de vaststelling van het plan heeft het college een luchtkwaliteitsonderzoek laten verrichten, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport "Uitwerkingsplan Klein Amerika" van de Omgevingsdienst Midden-Holland van september 2017. Naar aanleiding van de tussenuitspraak heeft het college het luchtkwaliteitsonderzoek laten updaten. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Verkeersgeneratie uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel" van de Omgevingsdienst Midden-Holland van 18 februari 2021.

15.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college voldoende gemotiveerd dat de voorziene ontwikkeling volgens hem geen onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit zal hebben. Uit het onderzoek van september 2017 volgt dat de bijdrage aan de concentratie van NO₂ als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de voorziene ontwikkeling boven de norm van niet in betekenende mate ligt, maar niet zal leiden tot overschrijding van de grenswaarde. De bijdrage van fijnstof van PM₁₀ en PM_{2.5} is niet in betekenende mate, waardoor het aspect luchtkwaliteit geen belemmering is voor de vaststelling van het plan. Uit de actualisatie van het onderzoek van 18 februari 2021 volgt dat in het onderzoek van september 2017 al is uitgegaan van een worst-case verkeersintensiteit van 1.470 mvt/etmaal en dat niet is uitgegaan van te lage verkeersintensiteiten. [appellant] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat de door berekeningen verkregen gegevens onjuist zijn en een onvoldoende weergave opleveren van de situatie ter plaatse in Gouda.

Het betoog faalt.

Verkeerslawaaï

16. [appellant] en anderen stellen dat de voorziene ontwikkeling zal leiden tot meer wegverkeerslawaaï. Zij wijzen er op dat het verkeerslawaaï op de singels van Gouda nu al een groot probleem is. Daarbij wijzen zij op een artikel van RTL Nieuws waarbij het RIVM op de Blekerssingel de geluidskwaliteit als zeer slecht heeft gekwalificeerd. Weliswaar heeft de gemeente Gouda volgens hen maatregelen aangekondigd, maar zijn deze maatregelen gebaseerd op geluidsmetingen van de huidige verkeersintensiteit en zijn deze metingen inmiddels al 1,5 jaar oud. Daarnaast stellen [appellant] en anderen in hun zienswijze hierover dat de berekeningen van de geluidbelasting gebaseerd zijn op de veel te lage aantallen verkeersbewegingen en dat de werkelijke geluidbelasting aanzienlijk hoger zal liggen. Dit komt volgens hen de leefbaarheid niet ten goede.

16.1. Ten behoeve van de vaststelling van het plan heeft het college onder meer een onderzoek laten verrichten naar verkeerslawaaï, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport "Supermarkt Klein Amerika / Fluwelensingel in Gouda Akoestisch onderzoek uitwerking bestemmingsplan" van LBP|Sight van 24 november 2016. Naar aanleiding van de tussenuitspraak heeft het college de Omgevingsdienst Midden-Holland gevraagd dit onderzoek te laten updaten. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Verkeersgeneratie uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel" van 18 februari 2021.

16.2. Uit het onderzoek uit 2021 volgt dat de conclusies uit het onderzoek van LBP|Sight kunnen worden overgenomen. In dat rapport van LBP|Sight wordt geconcludeerd dat de optredende geluidsniveaus acceptabel zijn. Uit het onderzoek uit 2021 volgt ook dat de verkeersgeneratie als berekend in het verkeersonderzoek enkel effect heeft op de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus, maar dit betreft een verschil van minder dan 1 dB. De optredende piekniveaus zullen als gevolg van een lagere verkeersintensiteit op grond van het verkeersrapport niet veranderen, omdat bij de beoordeling van de piekniveaus alleen gekeken wordt of een piekniveau kan optreden. Hierbij wordt geen rekening gehouden met het aantal keren dat een piekniveau kan optreden, aldus het onderzoek uit 2021.

De Afdeling ziet gelet op de onderzoeken naar het verkeerslawaaï in hetgeen [appellant] en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het college het geluidniveau als gevolg van het plan niet in redelijkheid aanvaardbaar heeft mogen achten.

Het betoog faalt.

Verwijderen groen

17. [appellant] en anderen stellen in hun zienswijze dat de omgeving door de voorziene ontwikkeling nadelig zal veranderen. Zo zullen volgens hen bomen worden gekapt en gelet op het vrachtverkeer dat straks richting het plangebied zal rijden, zullen er bij het parkeerterrein Klein Amerika ook bomen, heesters en ander groen verdwijnen. Hiermee hebben [appellant] en anderen hun beroepsgronden uitgebreid met nieuwe, niet eerder aangedragen beroepsgronden. Gelet op het belang van een efficiënte geschilbeslechting, dat ook ten grondslag ligt aan artikel 6:13 van de Awb, alsmede de rechtszekerheid van de andere partij, kan niet worden aanvaard dat na de tussenuitspraak nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd die reeds tegen het oorspronkelijke besluit naar voren hadden kunnen worden gebracht. Dit betekent dat hetgeen [appellant] en anderen in dit opzicht aanvoeren, buiten inhoudelijke bespreking blijft.

Conclusie

18. Uit wat hiervoor is overwogen, volgt dat het college heeft voldaan aan de opdracht in de tussenuitspraak. De Afdeling ziet daarom aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Awb te bepalen dat de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand blijven.

19. Het college hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep gegrond;

II. vernietigt het besluit van het college van de gemeente Gouda van 12 februari 2019 tot vaststelling van het uitwerkingsplan "Supermarkt Fluwelensingel";

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit geheel in stand blijven;

IV. gelast dat het college van de gemeente Gouda aan [appellant] en anderen het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 174,00 (zegge: honderdvierenzeventig euro) vergoedt, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan een van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan.

Aldus vastgesteld door mr. E. Helder, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. P. Plambeck, griffier.

Het lid van de enkelvoudige kamer is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 14 juli 2021

159-867

Aan Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
t.a.v.
Postbus 20019
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

afdeling
Centraal juridische afdeling

telefoon
14 01 82
uw kenmerk
201904337/1/R3

gouda
29 maart 2021

contactpersoon

zaaknummer
4193

onderwerp
toezending notitie 'Verkeerseffecten supermarkt Fluwelensingel'

verzonden
29 maart 2021

Geachte ,

Naar aanleiding van het ingestelde beroep tegen het door ons bij besluit van 12 februari 2019 vastgestelde uitwerkingsplan "Supermarkt Fluwelensingel" is door uw Afdeling in dat besluit een gebrek geconstateerd.

Tussenuitspraak

Bij tussenuitspraak van 23 december 2020 heeft u ons college in de gelegenheid gesteld om dat gebrek op grond van het bepaalde in artikel 8:51a van de Algemene wet bestuursrecht te herstellen en ons daarbij opgedragen:

- met inachtneming van hetgeen is overwogen onder 14.2 en 14.3 van uw uitspraak met behulp van een rapportage en/of nadere onderbouwing inzichtelijk te maken of de ontwikkeling waarin het bestreden uitwerkingsplan voorziet ruimtelijk aanvaardbaar is qua verkeerssituatie op de singels in Gouda, in het bijzonder de Fluwelensingel en de Blekerssingel, en hoe dit zich verhoudt tot de ambitie in het mobiliteitsplan om voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel de verkeersbelasting juist te verminderen; alsmede
- te bezien of het besluit van 12 februari 2019 in het licht van het voorgaande al dan niet in stand kan blijven en zo nodig een ander besluit te nemen.

Herstel

Met deze brief geven wij gevolg daaraan en maken wij gebruik van de geboden mogelijkheid om het door uw Afdeling geconstateerde gebrek te herstellen. Herstel kan geschieden door het geven van een nadere onderbouwing en motivering van ons besluit van 12 februari 2019. Voor het nemen van een nieuw besluit bestaat geen aanleiding, temeer nu het besluit ongewijzigd in stand zal kunnen blijven.

Met deze brief en de hierna toe te lichten bijlagen daarbij beschouwen wij de onderbouwing van het besluit van 12 februari 2019, met in achtneming van de overwegingen en aanwijzingen in de voornoemde tussenuitspraak, als toereikend aangevuld en het geconstateerde gebrek daarmee als geheel hersteld.

De uitwerking en het toetsingskader

Het uitwerkingsplan is gebaseerd op het op 25 mei 2011 door de raad van de gemeente Gouda vastgestelde bestemmingsplan "Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost". In het bestemmingsplan



bezoekadres:
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1, Gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 BB Gouda
e-mail gemeente@gouda.nl
telefoon: 14 01 82

bijlagen: bijlagen 1 en 2



hebben de in het geding zijnde gronden de bestemming "Gemengd - Uit te werken". Deze bestemming is met het besluit van 12 februari 2019 in overeenstemming met artikel 21 van de planregels uitgewerkt. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen, dat in het bestemmingsplan een uitwerkingsplicht is opgenomen, zodat wij in beginsel ook zijn gehouden tot die uitwerking over te gaan.

Zoals uw Afdeling ook in de tussenuitspraak heeft overwogen¹ geldt in het kader van deze beroepsprocedure de planologische aanvaardbaarheid van de uit te werken bestemming als een gegeven. Uit de tussenuitspraak volgt evenzeer, dat de uitgewerkte bestemming in overeenstemming moet worden geacht met de uitwerkingsregels in het bestemmingsplan.

De gegeven opdracht

Bij het voldoen aan de door uw Afdeling gegeven opdracht komt het daardoor vooral aan op beantwoording van de vraag of de uitwerking, voor zover die regels daartoe de ruimte laten, in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening.

Zoals hierna nog nader wordt toegelicht, is wat ons betreft met het in bijgevoegde rapportages neergelegde resultaat in voldoende mate duidelijk dat:

- het uitwerkingsplan in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening;
- de uitwerking als passend kan worden gezien binnen het geldende beleid op het punt van verkeer, de verkeersintensiteit en het parkeren;
- de verkeerstoename door de komst van de supermarkt en de daardoor veroorzaakte verkeersbewegingen niet zullen leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Nadere rapportages

Wij hebben het verkeerskundig adviesbureau Goudappel verzocht om een nadere rapportage, waarmee inzichtelijk dient te worden gemaakt of de ontwikkeling waarin met het uitwerkingsplan wordt voorzien ruimtelijk aanvaardbaar is, op het punt van – kort gezegd – de verkeerssituatie op in het bijzonder de Fluwelen- en de Blekerssingel. Daarbij is verzocht aandacht te besteden aan de vraag, hoe zich dat verhoudt tot ambitie in het door de raad van onze gemeente in 2017 vastgestelde Mobiliteitsplan, dat onder meer is gericht op een verminderde verkeersbelasting van beide singels.

De resultaten van het nadere door Goudappel verrichte onderzoek zijn opgenomen in de als **Bijlage 1** aangehechte rapportage van 18 maart 2021 (kenmerk 008739.20210204.N1.06).

Daarnaast hebben wij de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) gevraagd (nader) inzichtelijk te maken welke effecten de verkeersaantrekkende werking van het uitwerkingsplan heeft op de hoeveelheid fijnstof in de lucht en of dit zal leiden tot meer wegverkeerslawaai en zo ja, in welke mate. Daarbij in aanmerking nemende de vraag of sprake zal zijn van onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat. De naar aanleiding daarvan door de Omgevingsdienst uitgebrachte rapportage van 18 maart 2021 is als **Bijlage 2** aangehecht.

Resultaten nadere onderzoek Goudappel

Met het nadere onderzoek bestaat thans in voldoende mate duidelijkheid over de verkeersgeneratie van de in het bestreden besluit voorziene ontwikkeling en de gevolgen daarvan voor de verkeerssituatie op de Fluwelensingel en Blekerssingel. Temeer nu daarbij gebruik is gemaakt van actuele gegevens en acht is geslagen op relevante feiten en omstandigheden die zich hebben voorgedaan na de vaststelling van het moederplan.

Zoals ook in de rapportage van Goudappel wordt aangestipt, is reeds lange tijd sprake van een afname van de verkeersintensiteiten op de Fluwelen- en Blekerssingel. In het Mobiliteitsplan 2017 is de ambitie vastgelegd dat deze daling gecontinueerd wordt. De verkeersgeneratie van het uitwerkingsplan is opnieuw berekend op basis van de publicatie CROW 381 en bepaald op 1.420 autoritten per werkdagemaal.

Uit het nadere onderzoek van Goudappel blijkt dat met realisatie van de uitwerking het verkeer in de autonome situatie met 3 tot 7% toeneemt op de Fluwelensingel en de Blekerssingel. Die toename

¹ Zie r.o. 12.



bedraagt 4 tot 9%, indien wordt uitgegaan van de in de rapportage benoemde synthesevariant uit het concept Verkeerscirculatieplan (VCP).

Met een toename binnen de gegeven bandbreedte van 3% tot maximaal 9% wordt in alle gevallen binnen de randvoorwaarden gebleven, die voortvloeien uit het Mobiliteitsplan en de uitwerking daarvan in het VCP. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen, dat in het kader van de totstandkoming van het VCP is gebleken van onvoldoende draagvlak bij de bewoners voor het omvormen van de Blekerssingel naar een woonstraat. Daardoor zullen zowel de Fluwelensingel als de Blekerssingel worden omgevormd tot wijkweg 30 km/u. Dit wordt momenteel met bewoners nader uitgewerkt in het VCP. Met de maatregelen uit het VCP, waar veel draagvlak voor is, dalen de intensiteiten op de Singels nog verder. Met realisatie van de verkeersmaatregelen conform de synthesevariant zal de verkeersintensiteit met circa 20% afnemen, ten opzicht van het niveau in 2020. De bereikbaarheid van de singels en de doorstroming van het verkeer zal nog verder verbeteren, als andere maatregelen uit het VCP effect sorteren, zoals het stimuleren van verminderd autogebruik en het bevorderen van het gebruik van andere verbindingen zoals de randwegen.

Resumerend kan op dit punt worden gesteld dat de komst van de supermarkt geen relevant (negatief) effect zal hebben op de bereikbaarheid evenmin op de doorstroming van het verkeer.

Fijnstof en (weg)verkeerslawaaï

De ODMH heeft voor de onderdelen fijnstof en (weg)verkeerslawaaï opnieuw berekeningen uitgevoerd met NIBM-tool waarbij het aantal voertuigen uit de notitie van Goudappel is gebruikt. Uit tabel 2 behorende bij de rapportage van de ODMH van 18 februari 2021 blijkt dat de ontwikkeling niet in een betekende mate zal bijdragen aan de luchtkwaliteit en verder onderzoek derhalve achterwege kan worden gelaten. De situatie doorgerekend met de verkeerscijfers van Goudappel is gunstiger dan in de worst-case scenario zoals doorgerekend met de verkeerscijfers van LBPISight.

Ten aanzien van het wegverkeerslawaaï is in het rapport van LBPISight doorgerekend met een verkeersgeneratie van 1.470 mvt/etmaal (worst-case scenario), en daaruit geconcludeerd dat de optredende geluidsniveaus acceptabel zijn. Uitgaande van de verkeersintensiteiten zoals deze door Goudappel in beeld zijn gebracht zullen verschillen in geluidseffecten minder dan 1 dB bedragen.

Resumerend: de uitwerking zal geen zodanige effecten hebben op de hoeveelheid fijnstof in de lucht en/of het wegverkeerslawaaï, dat daardoor sprake zal zijn van onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat.

Conclusie

Alles overziend blijft gewaarborgd, dat de realisatie van de uitwerking niet zal leiden tot een onacceptabel woon- en leefklimaat. En waarbij de uitwerking niet alleen passend is te achten binnen de ambities van het Mobiliteitsplan en de uitwerking daarvan in het VCP, maar evenzeer redelijkerwijs in overeenstemming is te achten met een goede ruimtelijke ordening, ook als daarbij actuele gegevens worden betrokken.

Wij hebben appellanten, te Gouda, en te Gouda, de notitie 'Verkeerseffecten Supermarkt Fluwelen Singel', en het memo van de ODMH reeds toegezonden, alsmede een afschrift van deze brief.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Gouda,
Namens hen,





Aan

 GOUDA

afdeling
Centraal juridische afdeling

contactpersoon
mr

onderwerp
toezending notitie 'Verkeerseffecten supermarkt Fluwelensingel'

telefoon
14 01 82
uw kenmerk
-

gouda
29 maart 2021
zaaknummer
4193
verzonden
29 maart 2021

Met betrekking tot het door u namens een aantal omwonenden ingestelde beroep tegen het door ons college bij besluit van 12 februari 2019 vastgestelde uitwerkingsplan 'Supermarkt Fluwelensingel' heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) - zoals u bekend - op 23 december 2020 een tussenuitspraak gedaan. Bij deze tussenuitspraak heeft de Afdeling ons opgedragen om binnen 20 weken na de uitspraak het gebrek in het besluit tot het vaststellen van het uitwerkingsplan te herstellen.

Het gebrek houdt volgens de uitspraak in dat voor wat betreft het verkeerskundig onderdeel ruimte is voor een aanvullende toets aan een goede ruimtelijke ordening in de uitwerkingsfase van de met het bestreden plan voorziene ontwikkeling.

Nadere rapportages

Voor een nader verkeerskundig onderzoek hebben wij het verkeerskundig adviesbureau Goudappel verzocht om een nadere rapportage, waarmee inzichtelijk dient te worden gemaakt of de ontwikkeling waarin met het uitwerkingsplan wordt voorzien ruimtelijk aanvaardbaar is, op het punt van - kort gezegd - de verkeerssituatie op in het bijzonder de Fluwelen- en de Blekerssingel. Daarbij is verzocht aandacht te besteden aan de vraag, hoe zich dat verhoudt tot de ambitie in het door de raad van onze gemeente in 2017 vastgestelde Mobiliteitsplan, dat onder meer is gericht op een verminderde verkeersbelasting van beide singels.

De resultaten van het nadere door Goudappel verrichte onderzoek zijn opgenomen in de als **Bijlage 1** aangehechte rapportage van 18 maart 2021 (kenmerk 008739.20210204.N1.06).

Daarnaast hebben wij de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) gevraagd (nader) inzichtelijk te maken welke effecten de verkeersaantrekkende werking van het uitwerkingsplan heeft op de hoeveelheid fijnstof in de lucht en of dit zal leiden tot meer wegverkeerslawaai en zo ja, in welke mate. Daarbij in aanmerking nemende de vraag of sprake zal zijn van onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat. De naar aanleiding daarvan door de Omgevingsdienst uitgebrachte rapportage van 18 februari 2021 is als **Bijlage 2** aangehecht.

Wij verwijzen u korthedshalve naar de inhoud van beide rapportages en zijn van mening dat met deze rapportages aan de opdracht van de Afdeling is voldaan. Een afschrift van de aan de Afdeling gericht schrijven treft u bijgevoegd aan.



bijlagen: div.

bezoekadres:
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1, Gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 BB Gouda
e-mail gemeente@gouda.nl
telefoon: 14 01 82





Van het verdere verloop van de procedure wordt u door de Afdeling op de hoogte worden gebracht.

Wij vertrouwen erop u vooralsnog voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

Vakspecialist A,



**gemeente
gouda**



Aan

 GOUDA

afdeling
Centraal juridische afdeling

telefoon
14 01 82

gouda
29

contactpersoon
mr

uw kenmerk
-

zaaknummer
4193

onderwerp
toezending notitie 'Verkeerseffecten supermarkt Fluwelensingel'

verzonden
29

Met betrekking tot het door u namens een aantal omwonenden ingestelde beroep tegen het door ons college bij besluit van 12 februari 2019 vastgestelde uitwerkingsplan 'Supermarkt Fluwelensingel' heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) - zoals u bekend - op 23 december 2020 een tussenuitspraak gedaan. Bij deze tussenuitspraak heeft de Afdeling ons opgedragen om binnen 20 weken na de uitspraak het gebrek in het besluit tot het vaststellen van het uitwerkingsplan te herstellen.

Het gebrek houdt volgens de uitspraak in dat voor wat betreft het verkeerskundig onderdeel ruimte is voor een aanvullende toets aan een goede ruimtelijke ordening in de uitwerkingsfase van de met het bestreden plan voorziene ontwikkeling.

Nadere rapportages

Voor een nader verkeerskundig onderzoek hebben wij het verkeerskundig adviesbureau Goudappel verzocht om een nadere rapportage, waarmee inzichtelijk dient te worden gemaakt of de ontwikkeling waarin met het uitwerkingsplan wordt voorzien ruimtelijk aanvaardbaar is, op het punt van - kort gezegd - de verkeerssituatie op in het bijzonder de Fluwelen- en de Blekerssingel. Daarbij is verzocht aandacht te besteden aan de vraag, hoe zich dat verhoudt tot de ambitie in het door de raad van onze gemeente in 2017 vastgestelde Mobiliteitsplan, dat onder meer is gericht op een verminderde verkeersbelasting van beide singels.

De resultaten van het nadere door Goudappel verrichte onderzoek zijn opgenomen in de als **Bijlage 1** aangehechte rapportage van 18 maart 2021 (kenmerk 008739.20210204.N1.06).

Daarnaast hebben wij de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) gevraagd (nader) inzichtelijk te maken welke effecten de verkeersaantrekkende werking van het uitwerkingsplan heeft op de hoeveelheid fijnstof in de lucht en of dit zal leiden tot meer wegverkeerslawaai en zo ja, in welke mate. Daarbij in aanmerking nemende de vraag of sprake zal zijn van onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat. De naar aanleiding daarvan door de Omgevingsdienst uitgebrachte rapportage van 18 februari 2021 is als **Bijlage 2** aangehecht.

Wij verwijzen u korthedshalve naar de inhoud van beide rapportages en zijn van mening dat met deze rapportages aan de opdracht van de Afdeling is voldaan. Een afschrift van de aan de Afdeling gericht schrijven treft u bijgevoegd aan.



bijlagen: div.

bezoekadres:
Huis van de Stad, Burgemeester Jamesplein 1, Gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 BB Gouda
e-mail gemeente@gouda.nl
telefoon: 14 01 82





Van het verdere verloop van de procedure wordt u door de Afdeling op de hoogte worden gebracht.

Wij vertrouwen erop u vooralsnog voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

Vakspecialist A,



**gemeente
gouda**



Aan Gemeente Gouda
Datum 18 maart 2021
Onderwerp notitie 'Verkeerseffecten Supermarkt Fluwelen Singel'
Kenmerk 008739.20210204.N1.06
Pagina 1/18

Samenvatting en conclusies

- a. De gemeente Gouda streeft voor de binnenstad en omliggende buurten naar een evenwicht van aantrekkelijkheid voor toeristen en economische activiteit enerzijds en een veilige en aangename leefomgeving anderzijds. Daarom wil de gemeente Gouda zowel de realisatie van een supermarkt aan de Fluwelen Singel faciliteren, als de leefbaarheid rond de omliggende wegen verbeteren.
- b. Reeds langjarig gaan de intensiteiten van het autoverkeer op de Fluwelen- en Blekerssingel omlaag en dit wil de gemeente continueren en versterken. Daarom heeft de raad in 2017 een Mobiliteitsplan vastgesteld waarbij de Fluwelensingel is aangewezen als wijkweg 30 km/u (met een indicatieve toelaatbare intensiteit van 8.000 mvt/etmaal); de Blekerssingel is een woonstraat 30 km/u. Een wijkstraat heeft hierbij de functie om het wijkgerichte gemotoriseerde verkeer te verzamelen; bij een woonstraat staat de verblijfsfunctie voorop.
- c. Bij de uitwerking van Mobiliteitsplan 2017 naar een Verkeerscirculatieplan (VCP) is gebleken dat er geen draagvlak is bij bewoners en ondernemers om de noodzakelijke maatregelen te nemen om de Blekerssingel daadwerkelijk in te richten als woonstraat 30 km/u. Door de Denktank wordt momenteel een Synthesevariant uitgewerkt voor een 'doorwaadbare stad', waarbij naast de Fluwelensingel ook de Blekerssingel de facto een wijkstraat 30 km/uur wordt. Voor deze maatregelen is veel draagvlak bij bewoners, ondernemers en college van B&W.
- d. Met de voorgestelde maatregelen uit de Synthesevariant gaan de intensiteiten op de Fluwelen- en Blekerssingel verder omlaag en wordt de leefbaarheid versterkt. Hierdoor is het mogelijk de Supermarkt aan de Fluwelensingel te realiseren binnen de aangegeven grenswaarden en daarmee recht te doen aan de wens om de leefbaarheid op de Singels te verbeteren.

1. Inleiding

Bij beschikking van 12 februari 2019 heeft het college van B en W van Gouda het uitwerkingsplan 'Supermarkt Fluwelensingel' met identificatienummer NL.IMRO.0513.1018UPSuperFsingel-VA01 vastgesteld. Met die uitwerking wordt het mogelijk om op de locatie aan de Fluwelensingel 56-59 te Gouda een supermarkt te realiseren met parkeerplaatsen.

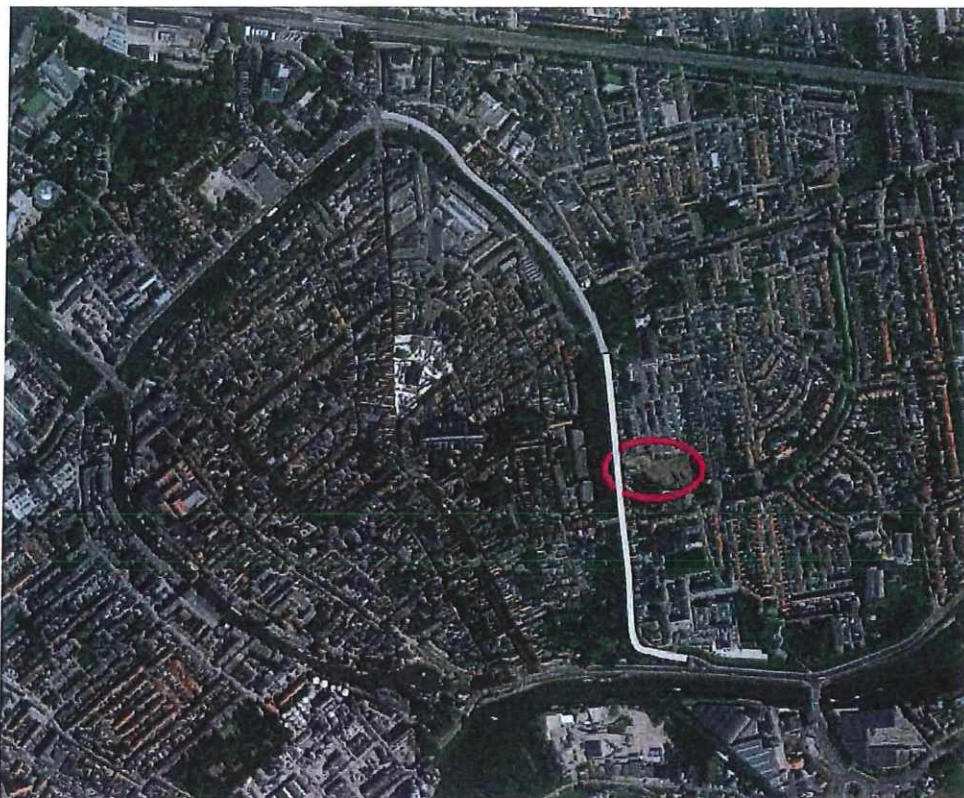
In een door een aantal omwonenden ingestelde beroepsprocedure is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een tussenuitspraak gedaan, waarin is geoordeeld, dat op het aspect van verkeer de besluitvorming nog onvoldoende is geweest. De Afdeling heeft toepassing gegeven aan de (zogenaamde) bestuurlijke lus.

Er dient aan de hand van actuele informatie inzichtelijk te worden gemaakt wat de verkeerssituatie wordt als het plan wordt uitgevoerd. In eerste instantie was nog onvoldoende concreet onderbouwd hoeveel (extra) verkeersbewegingen met het plan worden gegenereerd en wat de gevolgen daarvan zullen zijn op de voor het plan relevante Blekerssingel en Fluwelensingel.

Meer in het bijzonder heeft de Afdeling het navolgende geconstateerd/opgemerkt:

1. Het moederplan bevat geen informatie over de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van de uit te werken bestemming;
2. Voor wat betreft het aspect verkeer biedt het moederplan geen volledige duidelijkheid over:
 - a. de verkeersgeneratie van de in het bestreden besluit voorziene ontwikkeling;
 - b. en de gevolgen hiervan voor de verkeerssituatie op de Fluwelensingel en Blekerssingel.
3. In dat verband kan mede betekenis toekomen aan de ouderdom van het moederplan (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 1 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX3298): voor het college kan aanleiding bestaan feiten en omstandigheden die zich hebben voorgedaan na de vaststelling van het moederplan bij de besluitvorming van het uitwerkingsplan te betrekken.

Wat maakt dat een aanvullende toets nodig is aan een goede ruimtelijke ordening, in de uitwerkingsfase van de met het bestreden plan voorziene ontwikkeling. Dit rapport beoogt die nadere onderbouwing te geven.



Figuur 1.1: Ligging van de planlocatie en Fluwelensingel (zuid) en Blekersingel (noord)

De locatie van de Supermarkt ligt aan de oostzijde van de historische binnenstad op het terrein van een voormalig garagebedrijf aan de Fluwelensingel 56-59.

2. Inhoud van het plan

Met het uitwerkingsplan is realisatie beoogd van detailhandel/supermarkt met een oppervlak van 1.500 m² vvo (2.000 m² bvo). Ook maakt het de realisatie van maximaal 15 woningen mogelijk. Het plan wordt hierna aangeduid als "de supermarkt". Hierbij is een verplichting opgenomen om voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

Het voornemen is om de bestaande parkeerplaats Klein Amerika uit te breiden zonder fysieke beperking. Berekend is dat ten behoeve van de supermarkt circa 60 parkeerplaatsen benodigd zijn op basis van een parkeernorm van 3 pp/100 m² bvo. Hierin wordt ruimschoots voorzien doordat het bestaande publieke parkeerterrein Klein Amerika met 90 plaatsen

wordt uitgebreid. Bij de hoofdingang van de supermarkt worden ten minste vier parkeerplaatsen ingericht voor mindervaliden.

Aan de oostzijde van het terrein worden door de ontwikkelaar 30 tot 40 parkeerplaatsen extra gerealiseerd, met het doel deze te verkopen ten behoeve van particulier gebruik. Deze plaatsen zullen door een fysieke afscheiding worden afgesloten van het overige openbare parkeerterrein.

Dat alles betekent dat voor de bezoekers van de supermarkt hetzelfde parkeerregime gaat gelden als voor het bestaande parkeerterrein¹. Bezoekers aan de supermarkt vallen dan onder het regime van betaald parkeren, tenzij zij beschikken over een 'parkeerterreinvergunning', maar dat is slechts een klein deel van de bewoners van Gouda.

De exploitant van de supermarkt is voornemens bezoekers van de supermarkt korting voor het parkeren te verlenen bij het besteden van een bepaald minimaal bedrag in de winkel.

3. Verkeer op de singels

Voor het plan is het effect op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van de Fluwelen- en Blekerssingel maatgevend. De gemeente Gouda houdt regelmatig tellingen op haar wegen en op basis van deze tellingen kan de ontwikkeling van het verkeer op de betreffende singels worden vastgesteld. Voor wegen als de Fluwelen- en Blekerssingel gaat de gemeente Gouda uit van een autonome ontwikkeling van 0 tot -0,5%/jaar (hier is gerekend met het gemiddelde -0,25%/jaar).

In de tabel en grafiek zijn de tellingen en autonome prognoses opgenomen voor:

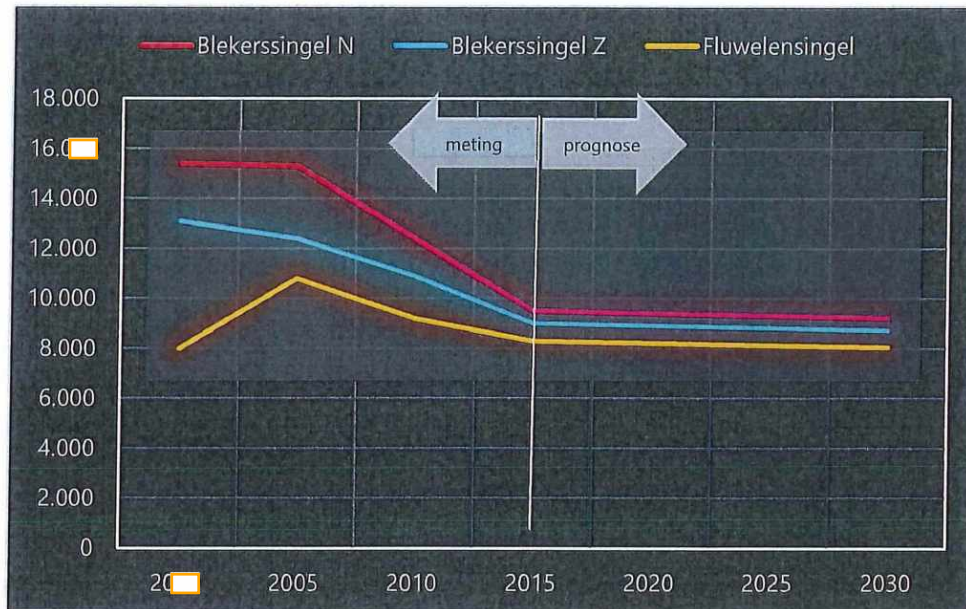
- Fluwelensingel: tussen Burg. Martensstraat en Goejanvervelledijk.
- Blekerssingel Z: tussen Karnemelksloot en Schouwborgstraat.
- Blekerssingel N: tussen Schouwborgstraat en Kleiweg.

	2000	2005	2010	2015	2020 ¹	2025	2030
Fluwelensingel	8.000	10.800	9.200	8.300	8.220	8.130	8.050
Blekerssingel Z	13.100	12.400	10.900	9.000	8.910	8.820	8.730
Blekerssingel N	15.400	15.300	12.400	9.500	9.400	9.310	9.210

Tabel 3.1: Gemeten en verwachte verkeersintensiteiten op de Fluwelen- en Blekerssingel in mvt/werkdagemaal (blauw, onderstreepte intensiteiten betreffen een berekening/raming)

¹ Het tarief voor Klein Amerika per 1 januari 2021 is € 2,00 per uur en € 8,00 per dag. Bewoners met een 'parkeerterreinvergunning' (deel b) mogen ook op deze parkeerplaats staan zonder aanvullend tarief.

² Ook voor 2020 zijn tellingen gehouden, maar deze vielen juist op de rand van de eerste lockdown en geven daarom geen reëel beeld.



Figuur 3.1: Gemeten en geprognoteerde verkeersintensiteiten in mvt/werkdagemaal

Conclusie op basis van tabel 3.1 en figuur 3.1 is dat de verkeersintensiteiten op de Blekerssingel tussen 2000 en 2015 fors zijn afgenomen. Voor de Fluwelensingel laten de intensiteiten een groei tussen 2000 en 2005 zien, met daarna een afname tot het niveau van 2000. Op basis van de trend wordt voor de toekomst autonoom een lichte afname van de auto-intensiteiten verwacht. De intensiteit ligt dan rond 2030 voor deze Singels rond de 8.000 à 9.000 mvt/etm.

Een kentekenonderzoek uit 2018 leert dat per etmaal ongeveer 550 auto's over de Singels rijden die doorgaand zijn ten opzichte van Gouda, dus bijvoorbeeld Krimpenerwaard ↔ A12.

4. Beleid en Verkeerscirculatieplan

De gemeente Gouda heeft in 2017 een Mobiliteitsplan vastgesteld. Daarin is de Fluwelensingel aangewezen als wijkstraat 30 km/u; voor de Blekerssingel resteert de overblijvende functie van woonstraat. Een wijkstaat 30 km/u is volgens het Mobiliteitsplan een erftoegangsweg (30 km/u) waarbij het gemotoriseerde verkeer dat een bestemming heeft in de betreffende wijk zich verzamelt. De streefwaarde voor wijkstraten is een maximale intensiteit van 8.000 mvt/etmaal, zie figuur 4.2. De Blekerssingel hoort tot de resterende categorie, namelijk woonstraat, waar het verblijven centraal staat.

De singels zijn volgens het Mobiliteitsplan vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer en het langzaam verkeer. Het autoverkeer moet meer naar de randwegen worden verplaatst (de stadswegen in het Mobiliteitsplan), maar tegelijkertijd moet de binnenstad wel goed bereikbaar blijven voor bezoekers. Rond de locatie van de supermarkt is een punt opgenomen met 'verminderen doorgaand (regionaal) verkeer'.



Figuur 4.1: Wegennet uit het Mobiliteitsplan Gouda 2017

De autonome verkeersintensiteiten op de Fluwelensingel zijn in paragraaf 3 geraamd op 8.050 mvt/etm voor 2030 en deze zitten daardoor vrijwel op het maximale streefcijfer van het Mobiliteitsplan. De intensiteiten op de Blekerssingel (circa 9.000 mvt/etm) liggen boven het gewenste niveau van een woonstraat.

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

Figuur 4.2: Karakterisering van wegen in het Mobiliteitsplan 2017

Momenteel werkt de gemeente Gouda aan een verkeerscirculatieplan (VCP), die een uitwerking vormt van het vastgestelde Mobiliteitsplan. Hiertoe is een Denktank gevormd van vertegenwoordigers uit diverse wijken, waaronder bewoners van de Fluwelen- en Blekers-singel. Gezamenlijk met de Denktank wordt nagegaan welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn om onder andere de verkeersintensiteiten op de singels terug te dringen, maar de gewenste bereikbaarheid in stand te houden. Ook is de positie van de doorgaande buslijn naar Schoonhoven (R-net) op de Singels van belang.

Inmiddels is een Synthesevariant opgesteld 'de Doorwaadbare Stad', waar de denktank zich in kan vinden. Deze variant bevat voor de betreffende Singels de volgende maatregelen:

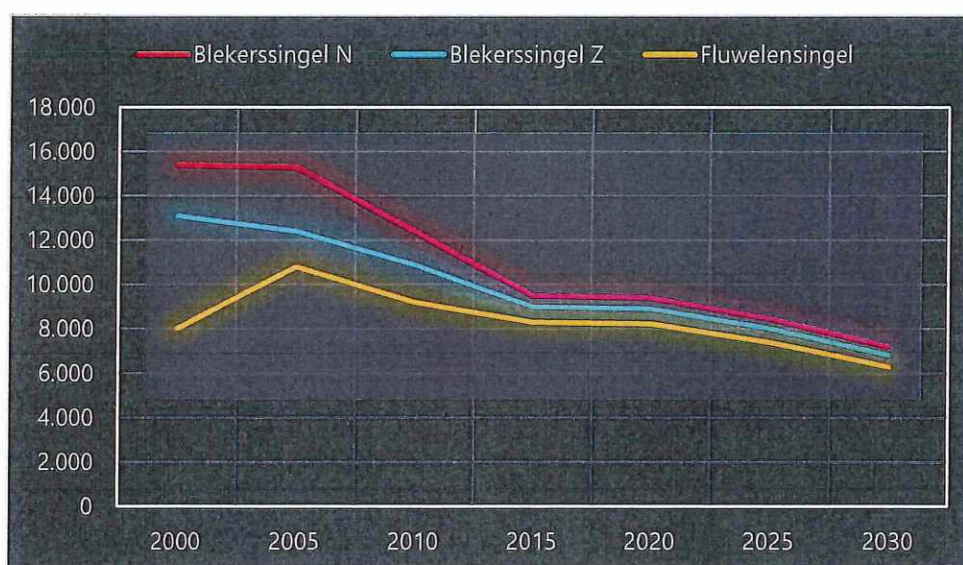
- Invoering van 30 km/u op de Singels.
- Het beperken van de doorstroming van het verkeer op en rond de Singels door afstelling van verkeerslichten. Hierbij krijgen de doorgaande autostromen minder groen ten gunste van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

Deze maatregelen kennen een groot draagvlak en komen ook overeen met de wens van de Tweede Kamer om 30 km/u de standdaardsnelheid te maken binnen de bebouwde kom. Het VCP wordt rond de zomer 2021 ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad en het college van Burgemeesters en Wethouders van Gouda spreekt de intentie uit om in ieder geval deze bovengenoemde maatregelen op de Singels te realiseren.

Doorrekening van deze Synthesevariant VCP leert dat door deze maatregelen de intensiteiten op de Fluwelensingel en Blekerssingel met 20 tot 30% omlaag gaan in 2030. Uitvoering van dit voorstel betekent het volgende voor de intensiteiten:

	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Fluwelensingel	8.000	10.800	9.200	8.300	8.220	7.390	6.260
Blekerssingel Z	13.100	12.400	10.900	9.000	8.910	8.020	6.820
Blekerssingel N	15.400	15.300	12.400	9.500	9.400	8.460	7.190

Tabel 4.1: Verkeersintensiteiten in mvt per werkdagemaal (2000–2015 gemeten, 2020 autonome prognose; 2025 en 2030 prognose effect Synthesevariant VCP)



Figuur 4.3: Gemeten en geprognoseerde verkeersintensiteiten in mvt/werkdagemaal bij uitvoering VCP

Uit tabel 4.1 en figuur 4.3 blijkt dat met de Synthesevariant uit het VCP de intensiteiten op de Singels verder dalen in lijn met de gemeten intensiteiten in de periode 2000 tot 2015. De verkeersintensiteiten komen dan uit rond de 6.000 à 7.000 per werkdagemaal. Op de Fluwelensingel voldoen deze intensiteiten dan ruim aan de streefwaarde uit het Mobiliteitsplan (= 8.000 mvt/etm); op de Blekerssingel zitten de intensiteiten wel boven de waarde die meestal wordt aangehouden voor een woonstraat.

De beoogde aanpassing van de Fluwelensingel en Blekerssingel is voor het VCP als volgt verbeeld:



Figuur 4.4: Huidige en beoogde situatie op de Singels: inrichting als 30 km/u-gebied met meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijven

In het proces met de Denktank zijn ook meer vergaande varianten afgewogen om na te gaan welke maatregelen nodig zijn om de verkeersintensiteiten op de Singels verder naar beneden te brengen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn: een knip in de Singels, zodat er geen sprake meer zou kunnen zijn van doorgaand verkeer, en het instellen van eenrichtingsverkeer. Met deze varianten zouden de verkeersintensiteiten op de Singels verder dalen, maar de consequenties voor de bereikbaarheid en de effecten op omliggende straten zijn zodanig dat deze door de Denktank zijn afgewezen. Dit betekent de facto dat in het VCP er voor de Blekerssingel gekozen wordt voor een zwaardere verkeersfunctie dan die van een woonstraat en dat dit past bij het niveau van een wijkstraat 30 km/uur, gelijk aan de Fluwelensingel.

5. Verkeersgeneratie van de supermarkt

De verkeersgeneratie van het plan wordt bepaald op basis van de kencijfers uit de publicatie CROW 381 (Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen) te hanteren. De berekening is opgenomen in de bijlage en deze heeft het volgende resultaat:

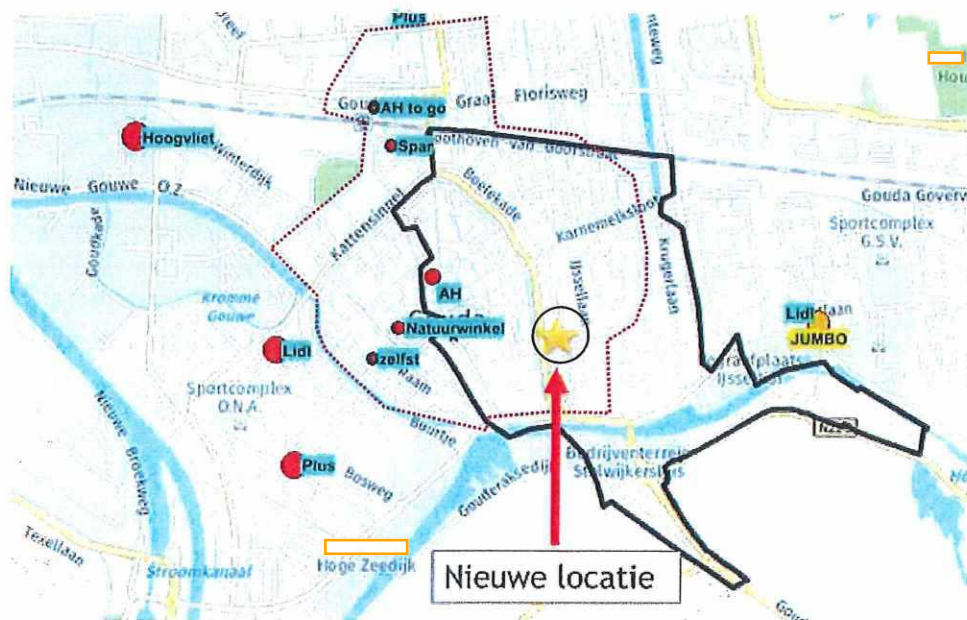
functie	omvang/aantal	gemiddeld weekdag	gemiddeld werkdag
supermarkt	2.000 m ² bvo	1.194	1.325
woningen	15	95	105

Tabel 5.1: Verkeersgeneratie (weekdag) conform kencijfers uit CROW publicatie 381

De totale verkeersgeneratie van het plan wordt daarmee geraamd op 1.430 autoritten per werkdag.

6. Positionering van de supermarkt

De beoogde supermarkt betreft een Jumbo full-service supermarkt. In figuur 6.1 zijn de supermarkten in de omgeving weergegeven. De grote punten in figuur 6.1 hebben betrekking op full-service supermarkten. De omcirkelde supermarkt is onderdeel van het plan en is daarmee de enige full-service supermarkt binnen het gebied met betaald parkeren. Op basis van de ligging van supermarkten is het primaire marktgebied van de supermarkt aan de Fluwelensingel bepaald door de ondernemer: dat is het gebied waar verwacht mag worden dat het overgrote deel van het publiek vandaan komt. Het gebied, waar momenteel sprake is van gereguleerd (betaald) parkeren is gestippeld weergegeven.



Figuur 6.1: Ligging van supermarkten en het primaire marktgebied van de nieuwe supermarkt

Vrijwel het hele marktgebied van de supermarkt omvat het gebied waar sprake is van betaald parkeren. Voor deze bewoners is fietsen en wandelen al gauw gemakkelijker dan het gebruik van een auto. Daarbij komt dat de Jumbo- en Lidl-vestigingen aan de Sportlaan (oostzijde) voor automobilisten vaak even goed aan te rijden is en hier is geen sprake van betaald parkeren.

7. Effect supermarkt op omliggende wegen

In figuur 7.1 is een toedeling gemaakt, waarbij het verkeer gelijkmatig is verdeeld over het omliggende wegennet conform het marktgebied van de supermarkt uit figuur 6.1.

Resultaat voor de autonome situatie in 2030 is, uitgaande van de verkeersgeneratie uit hoofdstuk 5:

		Autonoom		+ PE	Effect
Fluwelensingel	8.220	8.050	40%: 572	8.620	7,1%
Blekerssingel Z	8.910	8.730	30%: 402	9.130	4,6%
Blekerssingel N	9.410	9.210	20%: 286	9.500	3,1%

Tabel 7.1: Planeffect op Fluwelen- en Blekerssingel in de autonome situatie

In de autonome situatie zorgt de realisatie van de supermarkt voor een toename van 3% tot 7% op de Singels.

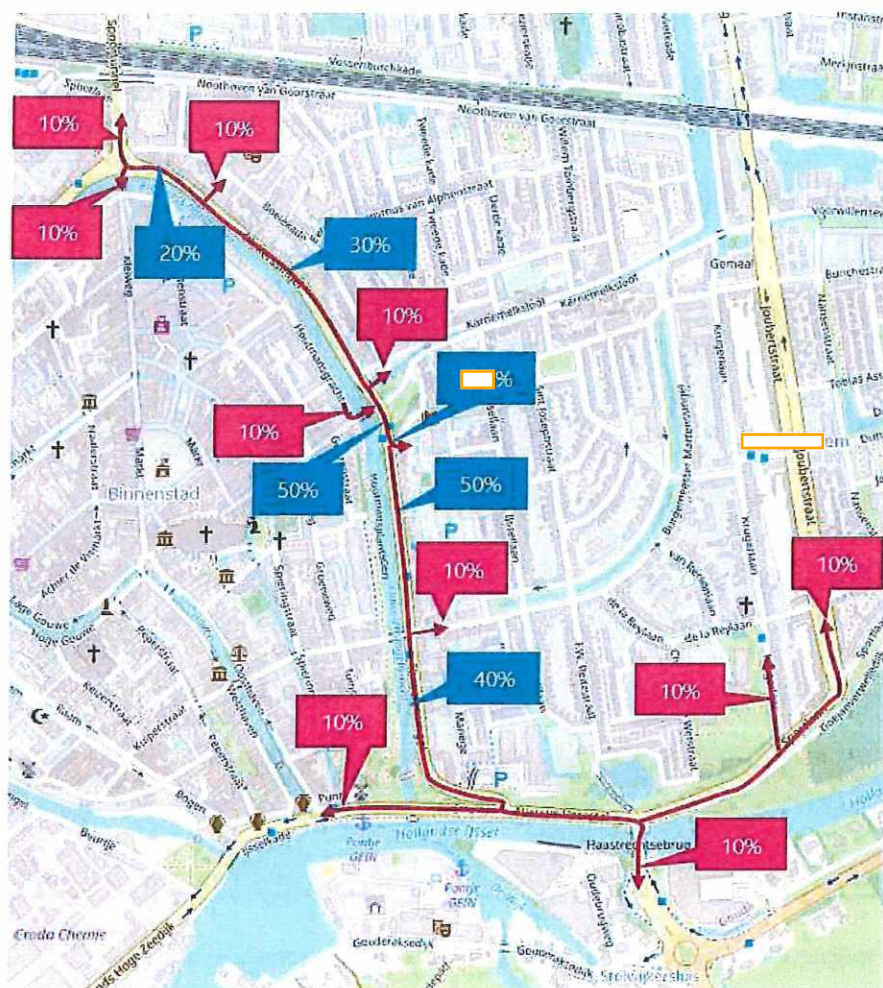
Voor de situatie met Synthesevariant VCP is sprake van de volgende resultaten:

	2020	VCP	Planeffect	VCP + Plan	Effect
Fluwelensingel	8.220	6.290	40%: 572	6.860	9,1%
Blekerssingel Z	8.910	6.820	30%: 402	7.220	5,9%
Blekerssingel N	9.410	7.190	20%: 286	7.480	4,0%

Tabel 7.2: Planeffect op Fluwelen- en Blekerssingel bij toepassing Synthesevariant uit het VCP

Met de synthese variant uit het concept VCP zijn de intensiteiten op de Singels verder gedaald en hierdoor is het effect van de supermarkt wat hoger: 4% tot 9%.

Conclusie is dat de intensiteiten op de Fluwelen- en Blekerssingel in de autonome situatie door de realisatie van het plan iets hoger uitkomen dan de intensiteiten in 2020: 1 tot 5%, maar het niveau ligt lager dan langer geleden. Als het VCP gerealiseerd wordt conform de Synthesevariant, dan ligt het niveau van intensiteiten circa 20% onder het niveau van 2020.



Figuur 7.1: Planeffect: toedeling van het verkeer op het omliggende netwerk

Samengevat ziet dit er als volgt uit:

	streefwaarde	Autonoom 2030	Auto + Plan	Synthese VCP	Synthese VCP + Plan
Fluwelensingel	8.000	8.050	8.620	6.290	6.860
Blekerssingel Z	(8.000)	8.730	9.130	6.820	7.220
Blekerssingel N	(8.000)	9.210	9.500	7.190	7.480

Tabel 7.3: Intensiteiten op de Singels en effect van de beoogde ontwikkeling autonoom en met Synthesevariant uit het VCP

Het Mobiliteitsplan 2017 bevat voor de Fluwelensingel een streefwaarde van 8.000 mvt/etm. Autonoom zit de auto-intensiteit voor 2030 op ongeveer deze waarde, maar met de supermarkt overstijgt het deze. Met de Synthesevariant uit het concept VCP voldoet de intensiteit ruimschoots aan deze waarde; ook met realisatie van het Plan.

De Blekerssingel is in het Mobiliteitsplan aangewezen als woonstraat, maar de voorstellen uit het VCP komen erop neer dit de facto te wijzigen in een wijkstraat, omdat de maatregelen die voor een woonstraat nodig zijn geen draagvlak hebben. Als wijkstraat is ook hier een streefwaarde van 8.000 mvt/etm van toepassing. Aan deze streefwaarde wordt voor de Blekerssingel in de Synthesevariant voldaan, ook met realisatie van het Plan (de Supermarkt).

8. Effecten op bereikbaarheid

Het beleid voor de Singels is gericht op het verbeteren van de positie voor voetgangers en fietsers: dit betekent meer ruimte voor deze vervoerwijzen op de Singels en het omlaag brengen van de snelheid van het autoverkeer (30 km/u-gebieden). Hiervan zal ook voor het bezoek van de supermarkt een stimulerende werking uitgaan om te kiezen voor de fiets of te gaan wandelen. De realisatie van het Plan heeft geen effecten op de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers.

Onderdeel van de plannen uit het Mobiliteitsplan en het VCP is om de Singels minder aantrekkelijk te maken voor het autoverkeer en zeker voor het vrachtverkeer. Derhalve mag verwacht worden dat de bereikbaarheid voor deze vervoerwijzen (gerekend in benodigde tijd om een bestemming te halen) afneemt. Onderdeel van het beleid is wel om alternatieven te bieden via verder weg gelegen randwegen.

'An sich' is het effect van de realisatie van de supermarkt voor het autoverkeer neutraal: er is reeds langjarig sprake van een afname van de verkeersintensiteit op de Singels: zie tabel 3.1/ figuur 3.2. De realisatie van de supermarkt geeft in vergelijking daarmee een geringe toename.

Een andere bron om de verkeersafwikkeling te toetsen is het verkeersmodel Midden-Holland. Dit model kent voor het planjaar 2030 een scenario Hoog, waarbij ook de supermarkt is opgenomen en andere toekomstplannen. In dit model kan de verkeersafwikkeling worden afgelezen door de verhouding tussen optredende intensiteit en de beschikbare wegcapaciteit (I/C-verhouding). In figuur 8.1 is de I/C-verhouding voor de omgeving van de supermarkt weergegeven in de ochtend- en avondspits in 2030:



Figuur 8.1: I/C-verhoudingen ochtend- en avondspits in 2030 (scenario Hoog, inclusief supermarkt) op en rond de Fluwelen en Blekerssingel (bron MRDH versie 3.2, actualisatie Gouda)

Uit figuur 8.1 blijkt dat de I/C-verhouding op en rond de Fluwelen- en Blekerssingel onder de 0,7 blijft en dat betekent dat er sprake is van een goede afwikkeling van het autoverkeer.

Op en rond de Fluwelen- en Blekerssingel worden geen knelpunten in de bereikbaarheid en doorstroming verwacht. Indien door maatregelen uit het VCP de aantrekkelijkheid van deze route bewust wordt verminderd kan deze bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer wijzigen ten gunste van andere vervoerwijzen, maar dat is geen gevolg van de realisatie van de Supermarkt.

9. Conclusies

De Afdeling Bestuursrechtspraak heeft een aantal tekortkomingen in de besluitvorming rond de supermarkt aan de Fluwelensingel in Gouda geconstateerd op het punt van de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en overige verkeersaspecten. Uit het nader onderzoek als neergelegd in dit rapport kan een aantal conclusies worden getrokken met betrekking tot die aspecten. Die conclusies zijn hierna opgenomen; de presentatie daarvan zal geschieden in de vorm van antwoorden op de hierna geformuleerde vragen. Daarbij is aangesloten op

de inleiding, waar op de tussenuitspraak van de Afdeling is ingegaan. Bovendien zijn daarbij, gegeven de ouderdom van het moederplan, feiten en omstandigheden betrokken (ook van recente datum) die zich hebben voorgedaan na de vaststelling van het moederplan:

1. Hoe is de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van de uit te werken bestemming?

Antwoord: de komst van de supermarkt heeft een beperkte invloed op de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling op beide singels. Het plan veroorzaakt een toename van verkeer op de Fluwelen- en Blekerssingel van 3% tot maximaal 9% in 2030. Autonoom is er reeds jaren sprake van een afname van het autoverkeer op deze Singels. Daarbij wordt voldaan aan het uitgangspunt van verdere afname, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2017. Relevant is voorts dat in samenspraak met inwoners van Gouda (ook van de singels en omwonenden) de uitwerking van het Verkeerscirculatieplan, dat momenteel wordt opgesteld, een afname tot gevolg heeft van de auto-intensiteit met 20 tot 30%. Deze maatregelen leiden tot een verbeterde bereikbaarheid voor fiets en voetgangers. Doel van het Verkeerscirculatieplan is daarnaast verminderd autogebruik te stimuleren en het gebruik van andere verbindingen (Randwegen) te bevorderen. Het College van B&W heeft in ieder geval de intentie om deze maatregelen uit het VCP te realiseren.

2. Voor wat betreft het aspect verkeer biedt het moederplan geen volledige duidelijkheid over:

- de verkeersgeneratie van de in het bestreden besluit voorziene ontwikkeling;

Antwoord: De verkeersgeneratie van het plan is opnieuw berekend op basis van de publicatie CROW 381 en bepaald op 1.420 autoritten per werkdagemaal.

- en de gevolgen hiervan voor de verkeerssituatie op de Fluwelensingel en Blekerssingel.

Antwoord: Door realisatie van het plan neemt het verkeer in de autonome situatie 3 tot 7% toe op de Fluwelen en Blekerssingel en bij realisatie van de Synthesevariant uit het concept VCP is dit 4 tot 9%. Hierbij ontstaat een acceptabele ruimtelijke ordening omdat de verkeersintensiteiten (auto) voldoen aan het Mobiliteitsplan en de uitwerking in het VCP, zoals deze momenteel wordt ingevuld.

3. Niet duidelijk is of de verkeersprognose in het moederplan concreet is toegespitst op de voorziene ontwikkeling. Bovendien is de verkeersprognose achterhaald, gelet op het Mobiliteitsplan dat dateert van na de vaststelling van het moederplan.

Antwoord: In voorliggende notitie zijn nieuwe verkeersramingen opgenomen, waarbij rekening is gehouden met de meest actuele gegevens en omstandigheden.

4. Er is een aanvullende toets nodig aan een goede ruimtelijke ordening, in de uitwerkingsfase van de met het bestreden plan voorziene ontwikkeling. En daarbij moet duidelijk worden gemaakt, hoe de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de ambitie in het

mobiliteitsplan om voor de Fluwelensingel en de Blekerssingel de verkeersbelasting juist te verminderen.

Antwoord: Reeds lange tijd is er sprake van een afname van de verkeersintensiteiten op de Fluwelen- en Blekerssingel. In het Mobiliteitsplan 2017 is de ambitie vastgelegd dat deze daling gecontinueerd wordt. Dit wordt momenteel met bewoners nader uitgewerkt in het VCP. Voor de Fluwelensingel is in het Mobiliteitsplan bepaald dat dit een 'wijkweg 30 km/u' is met een maximale intensiteit van 8.000 mvt/etm. De Blekerssingel is in dit plan een woonstraat, maar bij het opstellen van het VCP is geconcludeerd dat er geen draagvlak is voor de maatregelen die nodig zijn om dit te realiseren. De consequentie is dat ook de Blekerssingel, net als de Fluwelensingel, een wijkweg 30 km/u wordt. Met de maatregelen uit het VCP, waar veel draagvlak voor is, dalen de intensiteiten op de Singels zodat er ruimte is om te voldoen aan de streefwaarden en toch de supermarkt te realiseren.

In tabel 9.1 is aangegeven of de wat het effect van het Plan is in de autonome situatie en in de Synthesevariant uit het VCP:

	streefwaarde	Autonoom	Auto + Plan	Synthese VCP	Synthese VCP + Plan
Fluwelensingel	8.000	8.050	8.620	6.290	6.860
Blekerssingel Z	(8.000)	8.730	9.130	6.820	7.220
Blekerssingel N	(8.000)	9.210	9.500	7.190	7.480

Tabel 9.1: Intensiteiten op de Singels, streefwaarde, autonome prognose en effect van de beoogde ontwikkeling

Bijlage 1 Berekenen verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie wordt bepaald door hier de kencijfers uit de publicatie CROW 381 (Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen) voor te gebruiken.

Kenmerken van de locatie zijn:

- Gouda is sterk stedelijk.
- Ligging is rand historische binnenstad en de schil rond het centrum en in het gebied met betaald parkeren.

Deze publicatie heeft de volgende kencijfers voor een supermarkt per 100 m² bvo:

Verkeersgeneratie full-service supermarkt (per 100 m ² bvo)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,0	111,6	n.v.t.	n.v.t.
sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.
matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.
weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.
niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.

Opmerking: Aandeel bezoekers: 99%

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de supermarkt wordt uitgegaan van de minimale waarden, aangezien er sprake is van betaald parkeren bij de supermarkt. Gezien de ligging rand centrum/schil centrum wordt gekozen voor de gemiddelde waarde van deze gebieden: 872 autoritten/weekdageftmaal voor het centrum en 1.516 voor de schil. De supermarkt van 2.000 m² bvo genereert dan gemiddeld 1.194 autoritten/weekdageftmaal.

Voor de woonhuizen wordt uitgegaan van tussenwoningen/hoekwoningen. De bewoners kopen een parkeervergunning en/of krijgen een parkeerplaats bij hun woning. Daarom wordt voor deze doelgroep het gemiddelde van het minimum en maximum aangehouden:

verkeersgeneratie koophuizen, tussenwoning/hoekhuis (per woning)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	4,5	5,3	5,4	6,2	6,4	7,2	7,0	7,8
Sterk stedelijk	5,4	6,2	6,4	7,2	6,7	7,5	7,0	7,8
Matig stedelijk	6,4	7,2	6,5	7,3	6,7	7,5	7,0	7,8
Weinig stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8
Niet stedelijk	6,8	7,6	6,9	7,7	7,0	7,8	7,0	7,8

Verkeersgeneratie van de 15 woningen is gemiddeld 95 autoritten per weekdagetmaal.

Dit brengt het totaal op:

- 1.289 autoritten per weekdagetmaal en
- 1.420 autoritten per **werkdagetmaal**.

MEMO

Aan gemeente Gouda
Van
Betreft Verkeersgeneratie uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel
Kenmerk 2021053838
Datum 18 februari 2021
Bijlage(n) -

Inleiding

Ten aanzien van het uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel is door de Raad van State een nadere onderbouwing gevraagd ten aanzien van de verkeersgeneratie als gevolg van het uitwerkingsplan. Ten behoeve van deze nadere onderbouwing zijn door Goudappel de verkeerseffecten (verkeersintensiteiten) als gevolg van het uitwerkingsplan bepaald.

In deze memo worden de door Goudappel geprognosticeerde verkeersintensiteiten vergeleken met de eerder gehanteerde verkeersintensiteiten (worst-case) zoals gebruikt voor het uitwerkingsplan. Tevens wordt het effect van deze verschillen op de luchtkwaliteit en geluid in beeld gebracht.

Notitie Goudappel

In opdracht van de gemeente Gouda heeft Goudappel de notitie "Verkeerseffecten Supermarkt Fluwelen Singel" d.d. 18 maart 2021 met referentie 008739.20210204.N1.06 opgesteld. In deze notitie is de verkeersgeneratie als gevolg van 1.500 m² vvo (2.000 m² bvo) detailhandel/supermarkt en 15 grondgebonden woningen bepaald op de in tabel 1 weergegeven aantallen.

Tabel 1: Verkeersgeneratie (weekdag), bron notitie Goudappel

functie	omvang/aantal	gemiddeld weekdag	gemiddeld werkdag
supermarkt	2.000 m ² bvo	1.194	1.325
woningen	15	95	105

Bij milieuberekeningen wordt de jaargemiddelde geluidsbelasting (L_{den}) en de jaargemiddelde concentratie luchtverontreinigende stoffen berekend. Hierbij dient uitgegaan te worden van de weekdaggemiddelden. In deze situatie is het weekdaggemiddelde bepaald op: $1.194 + 95 = 1.289$ mvt/etmaal. In het uitwerkingsplan is tot nu toe uitgegaan van 1.470 mvt/etmaal (worst-case).

Milieurapport Klein Amerika

Ten behoeve van het uitwerkingsplan is door de Omgevingsdienst Midden-Holland de volgende rapportage opgesteld: "Uitwerkingsplan Klein Amerika" d.d. september 2017 met referentie 2015290030.

In het milieurapport is voor de verkeersgeneratie uitgegaan van 1.470 mvt/etmaal. Het aantal verkeersbewegingen, worst-case, van 1.470 mvt/etmaal is bepaald in de rapportage van LBP|Sight

"Supermarkt Klein Amerika/Fluwelensingel in Gouda, Akoestisch onderzoek uitwerking bestemmingsplan" d.d. 11 januari 2017 met referentie R036495aa00001.tdr.

Luchtkwaliteit, hoofdstuk 3 uit het Milieuraapport

In het Milieuraapport is met behulp van de NIBM-tool het effect van de ontwikkeling in beeld gebracht. Hierbij is uitgegaan van 1.470 extra voertuigbewegingen waarvan 0,3 % vrachtverkeer (= 4,4 vrachtwagens).

Uit de berekening volgt als gevolg van de ontwikkeling:

- 1,30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 .
- 0,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} .

Hieruit blijkt dat er mogelijk sprake is van betekenende mate. In de rapportage is nader onderzoek uitgevoerd. Hieronder de conclusie:

Om na te gaan of dit leidt tot de overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 is op www.nsl-monitoring.nl bepaald wat de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied is. De daar gegeven waarden voor het dichtstbijzijnde rekenpunt zijn in figuur 4-2 weergegeven. De concentratie van NO_2 in de buurt van het plangebied is 30,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit is ruim onder de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De bijdrage van 1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 als gevolg van het verkeer van en naar de supermarkt zal daarom niet leiden tot overschrijding van de grenswaarde.

Als aanvulling op het Milieuraapport is opnieuw een berekening uitgevoerd met NIBM-tool waarbij het aantal voertuigen uit de notitie van Goudappel is gebruikt. Tabel 2 geeft een overzicht van de berekeningsresultaten.

Tabel 2: NIBM-tool met verkeerscijfers van Goudappel

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1289
Aandeel vrachtverkeer	0,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,97
PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,20
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit tabel 2 blijkt dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit en verder onderzoek dus achterwege kan blijven. De situatie doorgerekend met de verkeerscijfers van Goudappel is gunstiger dan de worst-case situatie zoals doorgerekend met de verkeerscijfers van LBP|Sight.

Bedrijven en milieuzonering hoofdstuk 4 uit het Milieuraapport

In dit hoofdstuk zijn de conclusies uit de rapportage van LBP|Sight "Supermarkt Klein Amerika/Fluwelensingel in Gouda, Akoestisch onderzoek uitwerking bestemmingsplan" d.d. 11 januari 2017 met referentie R036495aa00001.tdr integraal overgenomen. In de rapportage van LBP|Sight wordt geconcludeerd dat, in de worst-case situatie, de optredende geluidsniveaus acceptabel zijn.

Wanneer uitgegaan wordt van de verkeersintensiteiten van Goudappel zal dit alleen effect hebben op de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. Verwacht wordt dat het verschil op basis van de verschillen in intensiteiten minder dan 1 dB zullen bedragen.

De optredende piekniveaus zullen als gevolg van een lagere verkeersintensiteit niet veranderen. Dit omdat bij de beoordeling van de piekniveaus alleen gekeken wordt of een piekniveau kan optreden. Hierbij wordt geen rekening gehouden met het aantal keer dat een piekniveau kan optreden.

Conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat in het Milieurapport opgesteld door de Omgevingsdienst Midden-Holland van september 2017 uitgegaan is van een worst-case verkeersintensiteit (1.470 mvt/etmaal).

Door Goudappel zijn de verkeersintensiteiten als gevolg van het uitwerkingsplan lager geprognoseerd (1.289 mvt/etmaal).

Gesteld kan worden dat in het Milieurapport uit 2017 in ieder geval niet is uitgegaan van te lage verkeersintensiteiten en waarbij voor zowel luchtkwaliteit als geluid voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden.

De lagere verkeersintensiteiten hebben een klein positief effect op de luchtkwaliteit en de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus.