

Extra woningen in deelplan Oost van de locatie Spoorzone A1 Gouda

Ruimtelijke onderbouwing

Gemeente	Gouda
Versie	Versie 3
Datum	27 december 2023
Opsteller	R. Nijdam
Projectnummer	1363

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Toets aan vigerend bestemmingsplan.....	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Het project.....	6
2.1	Huidige situatie	6
2.2	Toekomstige situatie	6
3	Beleidskader	9
3.1	Inleiding.....	9
3.2	Gemeentelijk beleid	9
4	Omgevingsaspecten	12
4.1	Inleiding.....	12
4.2	Archeologie	12
4.3	Cultuurhistorie	13
4.4	Bodemkwaliteit	14
4.5	Water.....	14
4.6	Natuur	15
4.7	Bedrijven en Milieuzonering.....	17
4.8	Geluid.....	19
4.9	Trillingen.....	21
4.10	Luchtkwaliteit.....	22
4.11	Externe veiligheid.....	23
4.12	Besluit milieueffectrapportage.....	25
5	Financieel-economische uitvoerbaarheid	28
5.1	Economische uitvoerbaarheid.....	28
6	Samenvatting en conclusie van de ruimtelijke onderbouwing	29

Bijlagen (separaat)

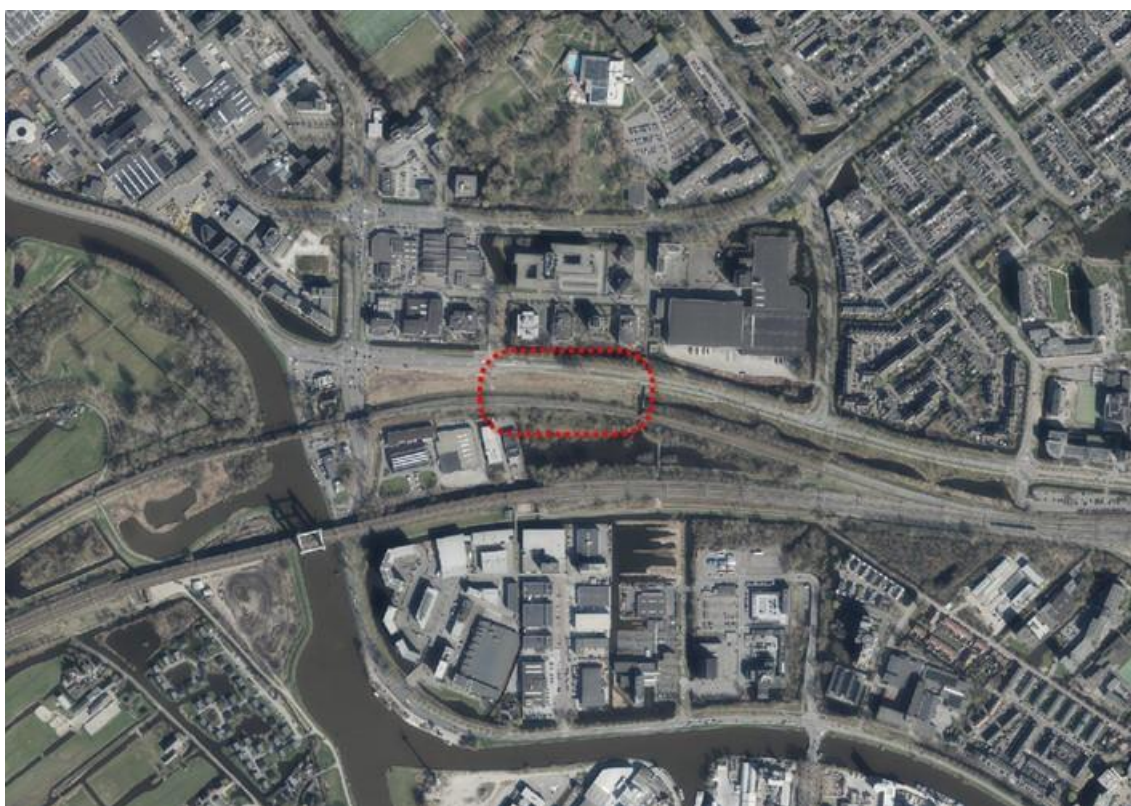
1. Mobiliteitsplan
2. Archeologisch onderzoek
3. Actualiserend historisch bodemonderzoek
4. Verkennend bodemonderzoek
5. Stikstofdepositie berekening
6. Nader onderzoek ringslang
7. Trillingsonderzoek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de A1-locatie aan de Burgemeester Jamessingel is in 2021 het bestemmingsplan voor vastgesteld. Er is in dit bestemmingsplan een totaal van 450 woningen toegestaan. De A1-locatie bestaat uit twee deelontwikkelingen, een oostelijk en een westelijk deel. Vanwege gewijzigde marktomstandigheden is het wenselijk om uit te gaan van meer en kleinere woningen in beide deelontwikkelingen. De bouwvolumes wijzigen niet, enkel het aantal woningen. Voor de westelijke ontwikkeling is inmiddels een omgevingsvergunning bouwen verleend voor een plan van 250 woningen. Voor de oostelijke ontwikkeling is bouwaanvraag uitgaande van 247 woningen. Dit betekent dat sprake is van 47 woningen meer dan het bestemmingsplan toestaat. De aanvraag is op dat vlak strijdig met het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021. De aanvraag is enkel strijdig met het aantal woningen dat binnen de bestemming is toegestaan en voldoet aan de bouwregels en overige gebruiksregels.

Er zijn in het bestemmingsplan geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden opgenomen die een groter aantal woningen mogelijk kunnen maken. Om het bouwplan voor de oostelijke deelontwikkeling mogelijk te maken, wordt daarom afgeweken van het bestemmingsplan middels een 'buitenplanse afwijking'. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing nodig. Deze rapportage betreft de goede ruimtelijke onderbouwing.



afbeelding 1: ligging projectlocatie aangeduid met rode stippellijn (bron luchtfoto: pdok.nl)

1.2 Toets aan vigerend bestemmingsplan

De projectlocatie ligt binnen het bestemmingsplan 'Spoorzone A1 locatie 2021' (vastgesteld 6 oktober 2021). De bestemming is 'Gemengd-1' (artikel 3). In de bestemming zijn maximaal 450 woningen toegestaan en commerciële ruimten tot maximaal 1.000 m² waarvan 250 m² bvo horeca (enkel op de eerste twee bouwlagen). Ook is onderwijs, (gebouwde) fietsenstallingvoorzieningen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, inclusief in- en uitritten, expeditieruimte/voorzieningen, bijbehorende tuinen en erven, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen en water en bijbehorende (ontsluitings)wegen, straten en paden toegestaan.

Er ligt een bouwvlak op het grootste deel van de projectlocatie met een maximum bebouwingspercentage van 70%. De maximum bouwhoogte bedraagt 32 meter voor het grootste deel en 50 meter voor een kleiner deel op de oosthoek van de locatie. Ook ligt over een smalle strook aan de noordzijde de bouwaanduiding 'onderdoorgang' en op een smalle strook aan de zuidzijde de functieaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel'. En over het hele gebied ligt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Een uitsnede van de verbeelding van het huidige bestemmingsplan is getoond in afbeelding 2.

Het bouwplan dat is aangevraagd, voldoet aan de bouwregels van het bestemmingsplan. Enkel het aantal woningen is vergroot doordat er meer kleinere woningen zullen komen. Omdat er al een omgevingsvergunning is verleend voor 250 woningen op het westelijk deel, zijn de aangevraagde 247 woningen er 47 meer dan wat is toegestaan.

Er zijn in het bestemmingsplan geen afwijkings- of wijzigingsmogelijkheden opgenomen die te benutten zijn om het project mogelijk te maken. Zodoende is een buitenplanse afwijking nodig.



afbeelding 2: projectlocatie met rode stippellijn aangeduid op het vigerend bestemmingsplan (bron: ruimteplannen.nl)

1.3 Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing is beoordeeld of de afwijking op grond van een goede ruimtelijke ordening inpasbaar is. Hiervoor is de ruimtelijke situatie beoordeeld (hoofdstuk 2), is op hoofdlijnen getoetst aan het beleid van het rijk, provincie en gemeente (hoofdstuk 3) en zijn de milieu- en omgevingsaspecten afgewogen (hoofdstuk 4). De economische uitvoerbaarheid van het project is beschreven in hoofdstuk 5. Tot slot is in hoofdstuk 6 de conclusie van de ruimtelijke onderbouwing beschreven.

2 Het project

2.1 Huidige situatie

De projectlocatie ligt ingeklemd tussen de Burgemeester Jamessingel aan de noordzijde en het spoortaalud aan de zuidzijde. Het is een langgerekt terrein van ruim 200 meter lang en gemiddeld ongeveer 25 à 26 meter breed. De A1 locatie waar de projectlocatie deel van uitmaakt, markeert de entree van de Spoorzone en de rest van Gouda voor autogebruikers en treinreizigers uit Rotterdam en Den Haag. De locatie is goed bereikbaar met de auto, direct gelegen aan de hoofdwegen en nabij de aansluiting op de rijksweg A12. Met het NS-station op ca. 15 min lopen en 5 minuten fietsen is het plangebied goed bereikbaar met de trein. Langs de hoofdwegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig, zodat ook met de fiets het gebied goed bereikbaar is. Via de fietstunnel richting de Winterdijk is het ca. 1,5 km fietsen naar het centrum van Gouda. Er is aan de westzijde van de projectlocatie een aansluiting op de Burgemeester Jamessingel.

De gronden zijn onverhard en onbebouwd. Het water aan de oostzijde ligt net buiten de projectlocatie. Het spoor ligt verhoogd op een dijk met een groen talud. De Burgemeester Jamessingel en de spoordijk zijn beeldbepalend voor de begrenzing en oriëntatie in het gebied. In het verlengde van de projectlocatie ligt aan de oostzijde het Spoorpark.



afbeelding 3: luchtfoto bestaande situatie, projectlocatie is aangeduid met gele stippellijn (bron luchtfoto: pdok.nl)

2.2 Toekomstige situatie

Het stedenbouwkundig ontwerp voor A1-oost voorziet in een samengesteld gebouw, bestaande uit twee volumes met woningen en een verbindend tussendeel met daarin de collectieve ruimte voor de bewoners van het gebouw. De toren op de oostelijke kop heeft een hoogte van circa 50 m, de westelijke toren van het ensemble heeft een hoogte van circa 25 m. De plint heeft een

hoogte van twee lagen vanaf het maaiveld, te weten een parkeerlaag en een laag met plintfuncties.

Het programma bestaat uit 247 betaalbare huurappartementen met eigen badkamer en keuken, gericht op de doelgroep jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Op de begane grond komen gemeenschappelijke ruimten voor de bewoners en voorzieningen zoals wasmachines, drogers, gereedschap etc. en elektrische deelauto's. Naast wonen biedt het complex ook compacte flexibel te huren werkplekken aan in het gebouw.

De ontsluiting voor de auto vindt plaats via het kruispunt Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg. Dit kruispunt, nu een voorrangskruispunt met drie takken, krijgt hiertoe een vierde, zuidelijke tak om de locatie te ontsluiten. Het voornemen is om dit kruispunt te voorzien van verkeerslichten.

Voor de zijingang van het gebouw is er ruimte voor laden en lossen. Het autoparkeren gebeurt op het maaiveld en loopt door onder het gebouw. Conform de parkeernormen komen er 70 autoparkeerplaatsen. De volledige autoparkeerbehoefte wordt op de locatie opgelost, omdat bewoners niet in aanmerking komen voor een ontheffing of parkeervergunning wanneer hier in de toekomst parkeerregulering wordt ingevoerd.

Om de fiets als alternatief aantrekkelijk te maken is voorzien in een royale fietsenstalling met twee plekken per woning. De fietsen van de bewoners zullen voornamelijk binnen komen te staan, de bezoekers staan buiten. Onder het gebouw zijn afgesloten stallingsplaatsen voor circa 358 fietsen en 20 scooters opgenomen; daarnaast is buiten ruimte voor 136 stallingsplaatsen (in twee lagen), specifiek voor bezoekers.



afbeelding 4: plattegrond toekomstige situatie (bron: Planboek Spoorzone A1-oost Gouda 6 april 2022, markvanderheide urban design)



afbeelding 5: 3D visualisatie van de nieuwbouw (bron: gemeente Gouda)

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Een nieuwe ontwikkeling dient te passen bij het ruimtelijk beleid. Gelet op het feit dat project enkel afwijkt op het maximum aantal woningen en verder past in het bestemmingsplan, is een beperkte toets aan het beleid gedaan. Er wordt geen extra bebouwing gerealiseerd en de woningen komen binnen het bestaand stedelijk gebied. Er is enkel ingegaan op het relevante gemeentelijk beleid, te weten de Omgevingsvisie, het woonbeleid en het parkeerbeleid. Het plan is verder in overeenstemming met de overige beleidskaders van het Rijk, de provincie en gemeente, aangezien het bestemmingsplan hier recent is vastgesteld en er geen extra bebouwing wordt gerealiseerd dan al mogelijk is.

Er is ook geen toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking nodig. Het project ziet toe op een functieverruiming zonder nieuw ruimtebeslag ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan. Er is zodoende geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De betekenis van het rijksbeleid en provinciaal beleid is zeer beperkt danwel nihil.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 *Toekomstvisie Gouda 2030 en Omgevingsvisie Gouda*

De gemeente heeft op 19 juni 2019 de Toekomstvisie Gouda 2030 vastgesteld. Met de toekomstvisie is een beeld geschetst hoe de stad er in 2030 uit ziet en waar de gemeente met al haar partners naar toe wil werken. Sociaal gezien profileert Gouda 2030 zich als een stad van tolerantie en ontmoetingen. Naast haar historie komt ook de kennis van bodemdaling erbij als kwaliteit. Gouda wil in 2030 een levendige en betaalbare stad zijn voor jongeren. Als laatste is Gouda een knooppunt met ontwikkelkansen. 'Gouda ligt goed!' is daarbij de gedeelde leuze om dit alles mogelijk te maken. De toekomstvisie bouwt voort op de identiteit en kwaliteiten van de gemeente. Gouda onderscheidt zich op dit moment van andere steden met drie sterke punten, die het fundament vormen van de toekomstvisie. Zo heeft Gouda grote historische waarde en cultuur. Het aanbod aan voorzieningen, evenementen en initiatieven vanuit de stad is groot. En als laatste kenmerkt Gouda zich door haar centrale ligging, nabij grote steden en natuur.

De toekomstvisie is het vertrekpunt voor de nieuwe Omgevingsvisie Gouda. De ontwerp omgevingsvisie lag tot en met 24 november 2022 ter inzage en zal in 2023 worden vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat hoe Gouda omgaat met ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. De fysieke leefomgeving is alles wat nodig is om te leven, wonen, werken, studeren, ontspannen zoals water, lucht, bodem, natuur, wegen, energie en gebouwen. Denk hierbij aan klimaatverandering, bereikbaarheid van en naar de stad en de leefbaarheid van wijken.

De verstedelijkingsopgave voor Gouda is groot. Bovenop de circa 30.000 bestaande woningen in Gouda zijn de komende decennia nog duizenden nieuwe woningen nodig om iedereen naar wens en behoefte te kunnen huisvesten. In de Verstedelijkingsagenda Gouda (2018) is verkend dat er tot en met 2040 nog 8.500 woningen kunnen worden gebouwd in de stad. Voor circa 6.200 woningen geldt dat deze onderdeel zijn van bestaande visies en plannen, zoals de nieuwbouwwijk Westergouwe en de Spoorzone. Voor het verwezenlijken van de opgave zijn verschillende strategieën mogelijk, zoals functieverandering, multifunctioneel ruimtegebruik, het stapelen van functies en intensiveren / hoger bouwen in de stad waar dit kan. Naast de ruimte voor woningen is er ook ruimte nodig voor allerlei stedelijke voorzieningen - die meer nodig zijn als er meer mensen in Gouda wonen -, werkgelegenheid, bedrijvigheid, duurzame mobiliteit (openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden en wegen), en toenemende energievraag vragen om extra ruimte.

Betekenis voor het project

De betekenis van de Toekomstvisie en Omgevingsvisie is voor het project beperkt. De voorgenomen ontwikkeling is al in het kader van het vastgestelde bestemmingsplan getoetst en in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Het toevoegen van 47 extra woningen die kleiner zijn, sluit aan bij de ambities van de gemeente om meer betaalbare woningen gerealiseerd te krijgen. Het project past zodoende in het gemeentelijk beleid voor de fysieke leefomgeving.

3.2.2 *Wonen*

De gemeente heeft haar woonbeleid beschreven in het document 'Wonen in Gouda 2030, aangenaam stedelijk wonen voor iedereen, met oog voor zorg' (31 augustus 2021). Gedurende de loop van de voorgaande Woonvisie 2015-2020 is er veel gebeurd op het gebied van wonen. Bij de start van de Woonvisie 2015-2020 ging het erom, uit de woningcrisis te komen. Nu heeft de gemeente te maken met een grote en snel stijgende woningbehoefte, waardoor een versnelling van de woningbouw nodig is. Daarbij wil de gemeente oog blijven houden voor de betaalbaarheid van het wonen, de gevolgen van de vergrijzing en de toename van bijzondere doelgroepen die een beroep doen op de sociale huurwoningen.

In de woonvisie staan de volgende onderwerpen centraal:

1. Bouwen voor een gevarieerd woon- en leefmilieu;
2. Gemengde wijken;
3. Verduurzaming voorraad tot een toekomstbestendige woningvoorraad
4. Toegang tot de woningmarkt voor iedereen
5. Wonen met zorg: langer zelfstandig thuis en een plek voor kwetsbare groepen.

De behoefte aan voldoende woonruimte vereist sturing op het gebied van betaalbaarheid, toekomstbestendigheid, variatie in aanbod en inpassing in de stad. Belangrijk voor alle nieuwbouw en transformatieprojecten is dat er voldoende betaalbare woningen worden gebouwd. Het uitgangspunt is 1/3e sociale huur en 1/5e middenhuur en/of bereikbare koop.

Met het Ontwikkelperspectief Spoorzone is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de Goudse Woonvisie en de Regionale Agenda Wonen Midden-Holland (RAW). Het programma voor de gehele A1-locatie volgt uit het Ontwikkelperspectief. Met een centrum-stedelijk woonmilieu nabij een OV-knooppunt en met veel stedelijke voorzieningen op fietsafstand (zoals stadscentrum, ziekenhuis en bioscoop) is sprake van een unieke kwaliteit binnen de regio. Het programma van het Ontwikkelperspectief Spoorzone (en daarmee ook de A1-locatie) is onderdeel van de Verstedelijkingsagenda en biedt een binnen de regio uniek en onderscheidend woonmilieu.

Betekenis voor het project

Het project 1828 dat op het oostelijk deel van de A1 locatie komt, bestaat volledig uit betaalbare woningen voor jongeren met één of tweepersoonshuishoudens. De voorliggende afwijking ziet toe op het afwijken van het bestemmingsplan voor 47 extra woningen binnen het bestaande plan. Het programma sluit aan bij de Woonvisie en wordt zowel kwantitatief als kwalitatief als passend bevonden in de aanwezige behoefte.

3.2.3 *Parkeerplan Gouda 2020*

Bij elke bouwaanvraag of wanneer een initiatief strijdig is met het bestemmingsplan, zoals bij functie-of gebruikswijzigingen, wordt de vereiste parkeerbehoefte getoetst aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dit wordt ook wel de parkeertoets genoemd. De beleidsuitgangspunten daartoe zijn door de gemeenteraad bepaald. Het college vertaalt deze uitgangspunten in parkeernormen en eventuele ontheffingsmogelijkheden. De parkeernormen zijn opgenomen in het Parkeerplan Gouda 2020 (vastgesteld op 29 januari 2020).

Om passende normen voor de Goudse situatie te bepalen hanteert het Parkeerplan voor de gemeente deelgebieden, zogenoemde zones. De basis voor deze indeling wordt gevormd door de druk op de openbare ruimte get op de mate van stedelijkheid van gebieden en het gemiddelde autobezit. In het Parkeerplan zijn de volgende parkeerzones opgenomen: A, B1, B2, C1, C2.

Betekenis voor het project

Er is een mobiliteitsplan voor het project opgesteld (Goudappel, juni 2023, zie bijlage 1). Hierin is ingegaan op de parkeerbalans voor het project. Gelet op de specifieke doelgroep zijn er argumenten om voor dit plan af te wijken van de reguliere parkeernormen. In het plan A1-oost komen alleen jongeren te wonen in de leeftijdsgroep 18-28 jaar (met een eventuele uitloop). Hiervoor worden overwegend zeer kleine woningen of studio's gebouwd aangevuld met gemeenschappelijke leefruimten. Er is dan ook een doelgroepspecifieke parkeerbehoefte berekend. Ook wordt ingezet op het toepassen van een mobiliteitsconcept van topniveau. Overeenkomstig Het Ontwikkelperspectief Spoorzone kan er dan een maximale substitutie plaatsvinden van 40% van de autoparkeeropgave van bewoners. De toekomstige bewoners krijgen hierbij beschikking over alternatieven in de vorm van deelauto's en de inzet van STOMP en MaaS. Deze reductie van het bewonersparkeren wordt gecompenseerd met de introductie van deelauto's: voor elke vijf gereduceerde parkeerplaatsen wordt dan 1 deelauto geplaatst. In dit geval betekent dit de inzet van 6 deelauto's.

Vervolgens is de parkeerbehoefte in de tijd gezet, waarbij de aanwezigheidspercentages zijn toegepast. Uit deze dynamische parkeerbalans volgt dat sprake is van een behoefte van 67 autoparkeerplaatsen. Er komen 70 parkeerplaatsen, wat betekent dat er aan de norm wordt voldaan. Er is geen belemmering vanuit het aspect parkeren voor het project.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de uitvoering van het project verantwoord aan de hand van de relevante omgevingsaspecten.

4.2 Archeologie

4.2.1 Kader

Erfgoedwet (2017)

De Erfgoedwet verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het plan ten aanzien van de afgifte van bouw- en omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze regels kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren. Aan de vergunning zelf kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden, met als uiterste de verplichting tot plaanpassing of het laten verrichten van een opgraving.

Verordening Fysieke leefomgeving / Erfgoedverordening

De gemeente Gouda heeft op 28 oktober 2020 de Verordening Fysieke Leefomgeving vastgesteld. In deze verordening is de omgang met de archeologische waarden vastgelegd (zie artikel 3.12). In bijlage III van de verordening is de Archeologische basiskaart opgenomen. Op de Archeologische basiskaart is te vinden welke beleidscategorie een bepaald gebied valt en wat dan de te nemen maatregelen zijn.

Gemeentelijke Archeologische basiskaart

Op de gemeentelijke archeologische basiskaart (ABK) is aangegeven in welke gebieden binnen de gemeente archeologische waarden aangetroffen kunnen worden. In die gebieden is een omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie vereist bij bodemverstorende werkzaamheden. In het beleid is opgenomen in welke situaties vrijstelling geldt van deze verplichting.

4.2.2 Betekenis voor het project

Binnen de projectlocatie zijn de volgende gebieden aanwezig (zie ook afbeelding 5.1):

- hoge verwachting (lichtbruin)
- lage verwachting (crème geel)

In de Verordening Fysieke Leefomgeving gelden bij deze verwachtingen de volgende regels

Hoge verwachting (art. 3.12 lid 4):

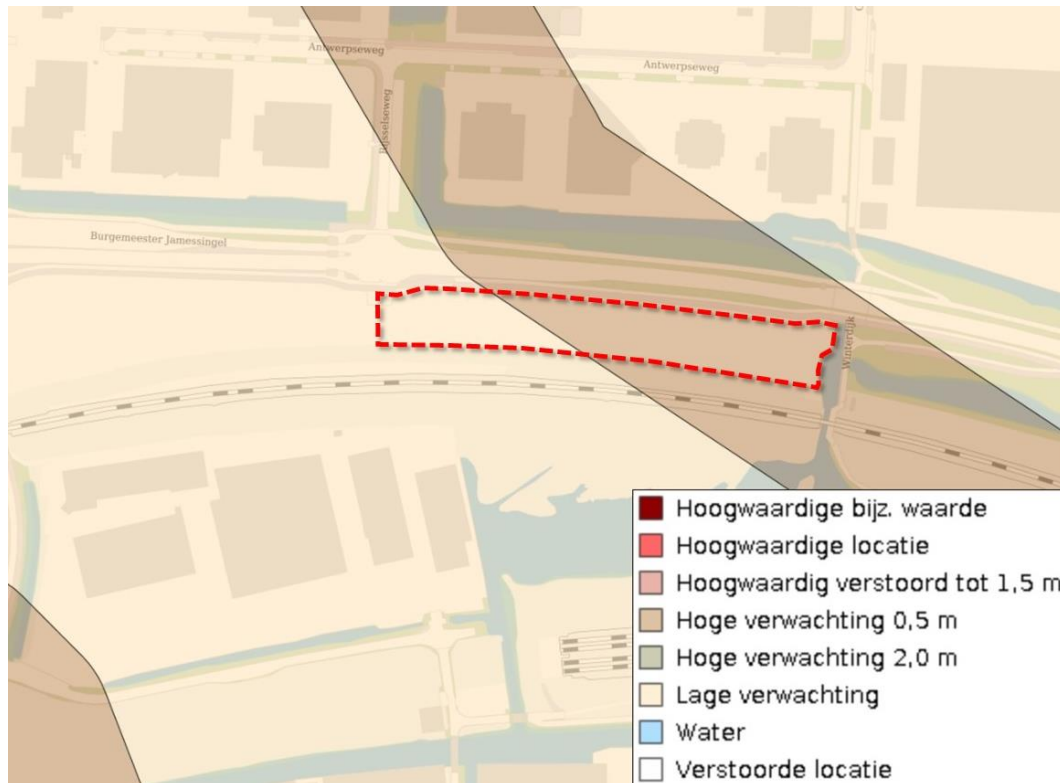
Het is verboden werkzaamheden te verrichten die het bodemarchief kunnen verstoren op een locatie die in de archeologische basiskaart van bijlage III en IV is aangewezen als locatie met een hoge verwachting zonder een omgevingsvergunning, tenzij deze werkzaamheden een oppervlakte van minder dan 100 m² betreffen.

Lage verwachting (art. 3.12 lid 6):

Het is verboden werkzaamheden te verrichten die het bodemarchief kunnen verstoren op een locatie die in de archeologische basiskaart van bijlage III en IV is aangewezen als locatie met

een lage verwachting I zonder een omgevingsvergunning, tenzij deze werkzaamheden een opervlakte van minder dan 10.000 m² betreffen.

Aangezien de bodemingrepen voor het project de drempelwaarde voor het gebied met een hoge verwachting overschrijden (meer dan 100 m² en dieper dan 0,5 meter onder maaiveld), is er voor de aanvraag omgevingsvergunning bouwen een archeologisch onderzoek uitgevoerd (ADC ArcheoProjecten, 29 november 2021). De rapportage is opgenomen als bijlage 2. Uit het onderzoek is gebleken dat geen sprake is van voor het bodemarchief versturende werkzaamheden.



afbeelding 6: projectlocatie op gemeentelijke archeologische beleidskaart

4.3 Cultuurhistorie

4.3.1 Kader

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

4.3.2 Betekenis voor het project

Bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de A1 locatie is ingegaan op de cultuurhistorische waarden. De provinciale CHS kaart geeft geen waarden aan en er zijn in het bestemmingsplangebied geen rijks- of gemeentelijke monumenten of cultuurhistorische elementen of gebieden aanwezig die bescherming behoeven. Ook maakt het gebied geen onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht en is het niet aangeduid op de gemeentelijke kaart cultuurhistorische analyse (gele vlekkenkaart). Er zijn zodoende geen regelingen in het bestemmingsplan opgenomen ter bescherming van cultuurhistorie.

Gelet hierop is te concluderen dat er geen belemmeringen zijn voor het project vanuit cultuurhistorisch oogpunt voor het afwijken van het bestemmingsplan voor een groter aantal woningen.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Algemeen

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht te worden besteed aan de bodemkwaliteit en de betekenis voor de haalbaarheid van het project.

4.4.2 Betekenis voor het project

Ter plaatse van de projectlocatie zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Actualiserend historisch vooronderzoek Burgemeester Jamessingel te Gouda, Spoorzone Deelgebied 1 (Antea Group, projectnummer 418518, d.d. 28 augustus 2017);
- Verkennend bodemonderzoek Spoorzone A1 Oost Gouda (Ingenieursbureau Land, kenmerk R02-77878.30-TST, d.d. 7 april 2021).

De bodemonderzoeken zijn respectievelijk opgenomen in bijlage 3 en 4.

Uit de bodemonderzoeken blijkt het volgende:

- De locatie is vanaf 2014 circa 1 á 2 meter opgehoogd met zand. De aanwezige sloten zijn gebaggerd en gedempt met gebiedseigen grond.
- Op de locatie hebben geen bodembedreigende bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden.
- Het terrein was voorheen deels in gebruik als volkstuintjes.
- Tijdens de terreininspectie zijn geen bijzonderheden waargenomen.
- Uit de recente bevindingen, zie onderzoeken uit 2021, blijken dat de resultaten geen aanleiding geven om meer bodemonderzoek te doen. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

De projectlocatie is voldoende onderzocht en geschikt voor de toekomstige bestemming wonen.

4.4.3 Conclusie

Uit de onderzoeken blijkt dat de bodem binnen de projectlocatie niet verdacht is ten aanzien van bodemverontreiniging. De bodem is voldoende onderzocht en is geschikt voor de toekomstige bestemming en het gebruik (wonen met tuin). Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmeringen bestaan om af te wijken van het bestemmingsplan voor het project.

Met betrekking tot een aanvraag van een omgevingsvergunning in kader van de bouw geldt voor het plangebied een vrijstelling voor bodemonderzoek tot 7 april 2026.

Wel gelden voor de locatie beperkingen in verband met de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Hiervoor wordt verwezen naar het explosievenonderzoek uit 2011 (Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., kenmerk RO-110052, versie 2.0, d.d. 21 september 2011).

Eventueel grondverzet moet plaats vinden conform de Nota Bodembeheer, de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Gouda en het vigerende beleid ten aanzien van PFAS. Voor het plangebied geldt dat vrijkomende grond zonder keuring in het gebied van de Omgevingsdienst Midden-Holland kan worden hergebruikt. Voor het toepassen van grond van buiten het plangebied moet worden aangesloten bij de functie die het gebied heeft. Deze functies zijn aangegeven op de kaart met toepassingswaarden, zie Atlas Midden-Holland. Nagenoeg al het grondverzet moet worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit (www.meldpuntbodemkwaliteit.nl).

4.5 Water

4.5.1 Algemeen

Ruimtelijke ordening en water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en worden sterk beïnvloed door de klimaatverandering. Er is meer ruimte nodig voor water omdat klimaatverandering zorgt voor hoge piekafvoeren in de zomer en een gemiddeld hogere waterafvoer in de winter. Het gaat ook om langduriger periodes van droogte en om extreem warm weer, waar vooral stedelijk gebied last van kan hebben. Ook veranderingen in ruimtegebruik, bijvoorbeeld door de landbouw, natuur of recreatie, hebben gevolgen voor het waterbeheer. Waterschappen willen vroegtijdig meedenken over plannen en ontwikkelingen om samen met de gemeente en andere

partners te zoeken naar de bijdrage die water kan leveren aan de verbetering van de leefomgeving.

De afweging van de diverse waterbelangen is geborgd in diverse plannen, wetten en beleidsdocumenten. De belangrijkste plannen en wetten op Rijksniveau en Europees niveau zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet, het Nationaal Waterplan en de Wet gemeentelijke watertaken. Op provinciaal niveau zijn dit het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland, de Verordening Ruimte en het Actieprogramma Water. Voorts is relevant het beleid (Waterbeheerplan 2022-2027) en de Keur van het hoogheemraadschap. Op gemeentelijk niveau staan relevante regels in Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), het Waterplan Gouda en de nadere uitwerking hiervan in het Programma "Sterke Stad, Slappe bodem".

Gelet op de aard van het project (vergroten aantal woningen binnen al toegestane bouwmassa) is niet nader ingegaan op al deze beleidsdocumenten.

Hieronder is ingegaan op de situatie voor het plangebied en hoe is omgegaan met het waterbelang.

4.5.2 *Betekenis voor het project*

Het project behelst het afwijken van het bestemmingsplan om meer woningen toe te staan binnen hetzelfde bouwvolume. In het kader van het recent vastgestelde bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 zijn de waterhuishoudkundige gevolgen al afgewogen en meegenomen in de planvorming. Er is een toename van verharding, waar watercompensatie voor nodig is. Het hoogheemraadschap beheert voor de polder Bloemendaal (WW-32B) een BergingsRekening Courant (BRC), waarbinnen al het nieuwe water dat wordt gerealiseerd en alle benodigde compensatie met elkaar kunnen worden verrekend over meerdere plannen heen (mits in hetzelfde peilgebied). De benodigde compensatie valt binnen het positieve saldo dat beschikbaar is in het peilgebied.

Binnen het plangebied zijn geen primaire of regionale waterkeringen, kernzones van een waterkering, of grondwaterbeschermingsgebieden gelegen. Wel lopen langs het plangebied watergangen die onderdeel zijn van het hoofdwatersysteem en op de Legger van het hoogheemraadschap zijn aangeduid. De ontwikkeling leidt niet tot aanpassing van deze watergangen.

Voor de realisatie van het bouwplan is naast de omgevingsvergunning voor bouwen ook een watervergunning nodig. In het kader van de watervergunning wordt op basis van de definitieve versie van het plan en de inrichting van het projectgebied de exacte watercompensatie berekend en vindt de verrekening plaats in de BRC van het peilgebied.

4.5.3 *Conclusie*

Vanuit waterstaatkundig perspectief is er geen belemmering om af te wijken van het bestemmingsplan voor de extra woningen. Er zijn geen gevolgen voor de waterhuishouding die niet al eerder zijn afgewogen en meegenomen in de planvorming.

4.6 **Natuur**

4.6.1 *Wettelijk kader*

In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond hoe de ontwikkelingen die hierin mogelijk worden gemaakt zich verhouden met de wet- en regelgeving op het gebied van gebieds- en soortenbescherming. Dit betekent, dat bij de voorbereiding van het project moet worden onderzocht of deze wet- en regelgeving de uitvoering van de ontwikkeling al dan niet in de weg staat. De gebiedsbescherming en de soortenbescherming zijn geregeld in de Wet natuurbescherming.

4.6.2 *Betekenis voor het project*

4.6.2.1 *Gebiedsbescherming*

De projectlocatie ligt niet in of in de directe omgeving van een Natura 2000-gebied of Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het meest nabijgelegen onderdeel van het NNN en/of belangrijk weide-

vogelgebied ligt op ongeveer 1,2 kilometer afstand van de projectlocatie. Deze gebieden kennen geen externe werking. Toetsing van effecten op deze gebieden is daardoor niet noodzakelijk.

Stikstofdepositie

Om te beoordelen of sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, als gevolg van het voorgenomen initiatief, is een stikstofberekening uitgevoerd in het programma Aerial Calculator (Peutz, 6 juli 2023). Het rapport is opgenomen als bijlage 5.

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat de beoogde activiteiten geen stikstofdepositie van meer dan 0,005 mol N/ha/jaar op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben.

Volledigheidshalve is tevens de stikstofdepositie ter plaatse van het nog niet aangewezen Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' bepaald. Er vindt ten gevolge van de beoogde bouwactiviteiten wel een stikstofdepositie van 0,01 mol N/ha/jaar plaats. Echter is dit voornamelijk geen aangewezen stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Het is bovendien van belang om op te merken dat de emissies ten gevolge van de bouwactiviteiten tijdelijk zijn, en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstige situatie leveren.

Geconcludeerd wordt dat er als gevolg van de bouw- en de gebruiksfase geen toename is van stikstofdepositie op de aangewezen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, waardoor significante effecten kunnen worden uitgesloten. Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is voor de beoogde ontwikkeling niet verplicht.

Op basis hiervan is te concluderen dat het project geen negatieve gevolgen heeft voor een beschermd natuurgebied.

4.6.2.2 [Soortenbescherming](#)

Voor de A1 locatie zijn de volgende ecologische onderzoeken uitgevoerd:

- Quicksan natuurtoets Locatie A1 in Gouda, opgesteld door Staring Advies, kenmerk 2233, d.d. 14-01-2021;
- Nader onderzoek naar ringslangen, opgesteld door Staring Advies, kenmerk 2353, d.d. 30 september 2021.

De quickscan zal al als bijlage bij het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 en is nu dan ook niet opnieuw opgenomen. Het nader onderzoek naar ringslangen was toen nog niet gereed en is nu opgenomen als bijlage 6 bij de ruimtelijke onderbouwing.

Hieronder is op de bevindingen ingegaan.

Een negatief effect op de verblijfplaatsen, vliegroutes of foerageergebied van vleermuizen is binnen de projectlocatie uitgesloten. Nabij de locatie is een spoortunnel aanwezig die zeer waarschijnlijk wordt gebruikt door vleermuizen. Verlichting van deze tunnel moet worden voorkomen. Indien verlichting van de tunnel onvermijdelijk is, dan is nader onderzoek naar vliegroutes voor vleermuizen noodzakelijk.

Een negatief effect op jaarrond beschermde vogelsoorten is uitgesloten. Diverse soorten algemene broedvogels kunnen in het plangebied verwacht worden. Het verwijderen van struiken en bomen en werkzaamheden aan (oever van) watergangen is verstorend voor broedende vogels en moet daarom buiten het broedseizoen plaatsvinden (het broedseizoen is grofweg van half maart tot half juli).

Verder kwam uit de quickscan naar voren dat de A1 locatie geschikt is als leefgebied voor de ringslang, met name aan de oostzijde, waar het gebied grenst aan een watergang. Uit het nader onderzoek naar ringslangen dat is uitgevoerd blijkt dat binnen het plangebied geen vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de ringslang zijn vastgesteld.

Rugstreeppadden kunnen zich tijdens de werkzaamheden binnen het plangebied vestigen vanuit andere bouwterreinen in de stad. Dit moet voorkomen worden door ervoor te zorgen dat in het voortplantingsseizoen (dat loopt van april t/m september) geen ondiepe plassen ontstaan en vergraaftbare grond aanwezig is, waarin deze soort eieren kan afzetten.

Grenzend aan het terrein waar de beoogde ontwikkelingen plaatsvinden is leefgebied van de bever aanwezig. Aangezien niet in het leefgebied van de bever wordt gewerkt, zijn hiervoor geen aanvullende maatregelen noodzakelijk (zie afbeelding 7 voor de ligging van het leefgebied van de bever).



afbeelding 7: leefgebied van de bever (geel en rood omlijnd). De A1 locatie, waar de projectlocatie onderdeel van uitmaakt is groen omlijnd.

4.6.3 Conclusie

Er zijn geen directe of indirecte negatieve effecten op aangewezen Natura-2000 gebieden of op het Natuurnetwerk Nederland. Ook zijn geen gevolgen voor beschermde planten- en diersoorten. Geconcludeerd kan worden dat vanuit het aspect ecologie geen belemmeringen bestaan ten aanzien van het afwijken van het bestemmingsplan.

4.7 Bedrijven en Milieuzonering

4.7.1 Algemeen

De ruimtelijke ordening stelt zich tot doel een goede kwaliteit van leefomgeving te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van voldoende afstand tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering'. 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.

Onderstaande tabel geeft de relatie weer tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk of het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied

met een matige tot sterke functiemenging. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Binnen gemengd gebied is het mogelijk om gemotiveerd voor één of meer milieuaspecten een kleinere afstand aan te houden dan wordt geadviseerd voor een rustige woonwijk. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

Milieucategorie	Richtafstand (rustige woonwijk)	Richtafstand (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

Tabel 1: Bedrijven en milieuzonering (bron: VNG, Brochure Bedrijven en milieuzonering)

4.7.2 Betekenis voor het project

Het plangebied ligt aan drukke spoorwegen en aan een drukke weg en nabij verschillende bedrijfsterreinen. Het plangebied ligt daarmee in een gemengde omgeving. Voor het bepalen van richtafstanden voor bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen is dan ook uitgaan van 'gemengd gebied'. In afbeelding 5.7 is een overzicht gegeven van de bestemmingen rondom de projectlocatie.



afbeelding 8: Bestemmingen rondom de projectlocatie (globaal aangeduid met gele stippellijn)

Ten noordwesten van de projectlocatie, aan de overzijde van de Burgemeester Jamessingel, ligt een perceel met een bedrijfsbestemming en maatbestemming 'perifere detailhandel'. Detailhandel heeft geen richtafstand in een gemengd gebied. De bedrijfsbestemming laat maximaal categorie 3.2 bedrijven toe (richtafstand van 50 meter). Het perceel ligt op ruim 90 meter afstand van de projectlocatie. Daarmee wordt voldaan aan de richtafstand.

Aan de noordoostkant van de projectlocatie ligt op ruim 60 meter afstand een bedrijfsbestemming voor maximaal categorie 3.2 bedrijven (richtafstand 50 meter). Er wordt voldaan aan de richtafstand.

Ten zuidwesten van de projectlocatie ligt op 40 meter, ten zuiden van het spoor, een bedrijfsbestemming tot maximaal 3.1 (richtafstand 30 meter). Er wordt voldaan aan de richtafstand.

Aan de noordwestelijke kant van de Burgemeester James Singel liggen tegenover de projectlocatie percelen met de bestemming kantoor. De functie kantoor heeft een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied. De werkelijke afstand is ongeveer 40 meter en er wordt voldaan aan de richtafstand.

4.7.3 Conclusie

De bedrijfsbestemmingen in de omgeving van de projectlocatie leggen geen beperkingen op aan eventuele gevoelige bestemmingen in de projectlocatie en die gevoelige bestemmingen niet aan de bedrijvigheid. Zodoende bestaan er vanuit het aspect milieuzonering geen belemmeringen ten aanzien van het project.

4.8 Geluid

4.8.1 Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid en bevat een stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie.

4.8.2 Betekenis voor het project

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021. Uit dit onderzoek volgt dat er vanuit de Wet geluidhinder beperkingen bestaan tegen de bouw van woningen op de beide bouwvlakken in het bestemmingsplan omdat als gevolg van:

- Industrielawaai de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.
- Wegverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 63 dB wordt deels binnen een deel van beide bestemmingsvlakken overschreden.
- Spoorweglawaai de voorkeursgrenswaarde (55 dB) wordt overschreden. De maximale grenswaarde (68 dB) wordt deels overschreden.
- Industrielawaai als gevolg van het bedrijventerrein Nieuwe Park West (niet Wgh) is gezien de voorwaarden vanuit de Wgh ten aanzien van de benodigde gevelwering e.d. niet relevant.

Maatregelen ter reductie van wegverkeerslawaai geven onvoldoende effect om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. De maximaal haalbare reductie bedraagt circa 1 dB wanneer de Burgemeester Janssingel en de Nieuwe Gouwe OZ deels worden voorzien van SMA NL 05 (asfalt). Na het toepassen van SMA NL 05 is ter plaatse van een klein deel van het plangebied (noordoost zijde) de geluidsbelasting hoger dan de maximale grenswaarde van 63 dB.

Maatregelen ter reductie van spoorweglawaai zijn niet doelmatig en stuiten tevens op bezwaren van financiële aard. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen zijn in deze situatie niet mogelijk.

Er moet een hogere waarde procedure worden gevolgd om de bouw van deze woning(en) mogelijk te maken. De vast te stellen hogere waarden voor de appartementen in zowel deelgebied Oost als deelgebied West staan in tabel 2.3.

Tabel 2: Vast te stellen hogere waarden

Bestemming		Geluidsbron	Hogere waarden dB
Omschrijving	Aantal		
Woningen A1 oost en west	500	IT Kromme Gouwe	55

Woningen A1 oost en west	500	Burg. Jamessingel	63
Woningen A1 west	250	Goudse Poort	56
Woningen A1 west	250	Nieuwe Gouwe OZ	63
Woningen A1 oost en west	500	Spoorbaan	68

In het hogere waarden besluit en de regels bij het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 zijn de volgende voorwaarden opgenomen die relevant zijn voor A1 Oost:

- Aan de woningen dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting ≤ 55 dB t.g.v. spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- Aan de woningen dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting ≤ 48 dB t.g.v. wegverkeerslawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- De gevels van de woningen binnen het rode vlak in afbeelding 9 dienen uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen (of niet bouwen) waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder (33 dB).
- Door middel van een akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden of aan de bovenstaande voorwaarden kan worden voldaan. Dit akoestisch onderzoek dient samen met de bouwaanvraag ter toetsing aan het bevoegd gezag te worden aangeboden.

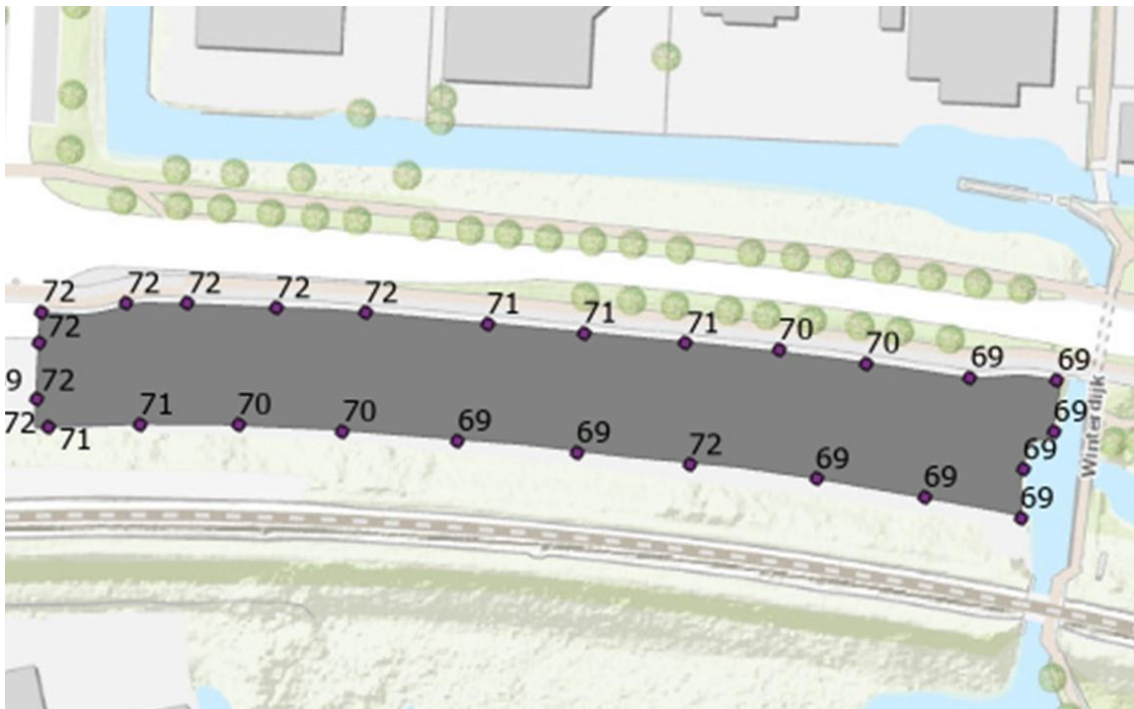
In afbeelding 9 is als ondergrond grijs gearceerd het bouwplan opgenomen van A1 Oost¹. Aangezien het gaat om een omgevingsvergunning afwijken en niet om een bestemmingsplan, kan hier van worden uitgegaan. Enkel een deel van de zuidgevels binnen A1 Oost dienen zonder te openen delen te worden uitgevoerd.



afbeelding 9: Overzicht voorzieningen aan de gevels en dove gevels (zonder te openen delen)

Het akoestisch onderzoek geeft geen uitsluitel over de gevelwering in het kader van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit. Een door derden uit te voeren akoestisch-bouwtechnisch onderzoek moet hierover uitsluitel bieden. Voor deze berekeningen dient uitgegaan te worden van de berekende geluidsbelasting zoals aangegeven in afbeelding 10.

¹ Planboek: Spoorzone A1-oost Gouda d.d. 6 april 2022 opgesteld door Van Ommeren architecten.



afbeelding 10: cumulatieve geluidbelasting op deelgebied A1 Oost

4.8.3 Conclusie

Er is een hogere waarde nodig voor de extra woningen en een deel van de zuidgevel van het gebouw mag geen te openen delen bevatten. Deze eis gold ook al voor het gebouw met minder woningen. Vanuit de Wet geluidhinder is er geen belemmering om af te wijken van het bestemmingsplan voor de extra woningen.

4.9 Trillingen

4.9.1 Algemeen

Omwonenden langs het spoor kunnen hinder ervaren van trillingen als gevolg van treinverkeer. Het spoorvervoer leidt tot trillingseffecten in gebouwen die nabij het spoor zijn gesitueerd. Als gebouwen er eenmaal staan, kan het lastig en kostbaar zijn om maatregelen te treffen om deze trillingseffecten en de hieruit voortkomende hinder te beperken. Het is beter om bij de locatiekeuze, het ontwerp en de bouw van nieuwe woningen en andere trillingsgevoelige functies langs het spoor rekening te houden met spoortrillingen.

4.9.2 Betekenis voor het project

Voor het project is een onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd (Peutz, 17 december 2021). Het onderzoek is opgenomen als bijlage 7 bij de ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek volgt dat er trillingsniveaus kunnen optreden, met name in de nachtperiode, die hoger zijn dan wat als streefwaarden wordt gehanteerd. Dit betekent dat er enige mate van hinder in de beoogde woningen, vanwege treinpassages, kan optreden. Daarom zullen er in het bouwplan maatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan de streefwaarden. Dit dient in het ontwerp van het gebouw rekening mee te worden gehouden.

4.9.3 Conclusie

Er is onderzoek gedaan naar mogelijke trillingshinder. Hieruit volgt dat er in het bouwplan maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarden te worden gedaan. Dit wordt betrokken bij het ontwerp, zodat er sprake zal zijn van een acceptabele situatie. Er is vanuit het oogpunt van trillingshinder geen belemmering om af te wijken van het bestemmingsplan.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. Hierbij is onderscheid gemaakt in grenswaarden waaraan nu moet worden voldaan en grenswaarden waaraan in de toekomst moet worden voldaan. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijn stof. Voor de andere in de Wm genoemde stoffen, wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn categorieën van gevallen aangewezen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Een bijdrage is "niet in betekenende mate" als de toename maximaal drie procent van de jaargemiddelde grenswaarde van fijn stof of stikstofdioxide bedraagt. Wanneer een ontwikkeling valt onder één van die categorieën is het niet nodig een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren.

4.10.2 Onderzoek

Door de ODMH is door middel van de NIBM-tool nagegaan wat de berekende maximale bijdrage aan luchtemissies van de verkeersaantrekkende ontwikkeling van zowel A1 Oost als A1 west in totaliteit is. Hierbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling maximaal 4.000 extra auto's per dag aantrekt (500 woningen en 8 mvt/etmaal), waarvan 40 vrachtwagens. Aangezien de voorliggende ruimtelijke onderbouwing gaat om het afwijken van het bestemmingsplan voor 47 woningen extra, is dit een worstcase beschouwing.

De berekening is onderstaand weergegeven. De emissie van PM₁₀ blijft met 0,86 µg/m³ onder de NIBM grens, die van NO₂ overschrijdt met 6,32 µg/m³ de NIBM grens van 1,2 µg/m³.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	4000
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	6,32
PM ₁₀ in µg/m ³	0,86
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

afbeelding 11: uitkomst NIBM tool (bron: ODMH)

Om na te gaan of de emissie van NO₂ leidt tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm is aan hand van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK.nl) nagegaan wat de luchtkwaliteit is in de omgeving van het plangebied.

Uit het CIMLK blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) langs de Burgemeester Jamessingel op 19,6 µg/m³ ligt en daarmee ruimschoots onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³. Ook langs de Nieuwe Gouwe O.Z. geldt dat de concentraties onder de 40 µg/m³ ligt, namelijk op 21,9 µg/m³. Omdat in de huidige situatie aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook in de toekomstige situatie het geval zijn. De concentraties zullen de komende jaren namelijk afnemen.

Hieruit blijkt dat de concentraties luchtverontreinigingen in en in de omgeving van het plangebied ruim beneden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit liggen. De bijdrage van NO₂ als gevolg van de ontwikkeling leidt dan ook niet tot overschrijding van die grenswaarden.

4.10.3 Conclusie voor het plan

De berekende maximale bijdrage NO₂ van het extra verkeer als gevolg van het plan overschrijdt de NIBM grens. Dit leidt echter niet tot overschrijding van de grenswaarde van NO₂. De emissie van PM₁₀ blijft onder de NIBM grens. Het project kan conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) toelaatbaar worden geacht. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het afwijken van het bestemmingsplan.

4.11 Externe veiligheid

4.11.1 Inleiding

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria, zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder: Bevi) worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Het beleid voor externe veiligheid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken zijn gemeenten en provincies verplicht om bij de besluitvorming rondom ruimtelijke plannen de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt in het externe veiligheidsbeleid het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10⁻⁶ (één op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze plaatsgebonden risicocontour mogen geen kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico, mede bepaald door het aantal personen (dichtheid) binnen het te beschouwen gebied. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron geldt afhankelijk van de ontwikkeling een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

4.11.2 Betekenis voor het project

In het kader van het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 is ingegaan op de externe veiligheidsrisico's. De volgende risicobronnen zijn aanwezig.

4.11.2.1 Inrichtingen

Nabij de locatie A1 is een gasontvangststation (GOS) gelegen aan de Gentseweg 4. De afstand tussen het GOS en de locatie A1 (waar gebouwd kan worden) is ruim 80 meter. Voor dit GOS geldt een veiligheidsafstand van 25 meter. Dit levert zodoende geen beperkingen op.

4.11.2.2 Transport over de weg

In de nabijheid zijn geen wegen gelegen die vanuit externe veiligheid relevant zijn.

4.11.2.3 Transport per buisleiding

Ten noorden van de A1 locatie is de hogedruk aardgastransportleiding W-501-03 gelegen. De locatie is geheel binnen het invloedsgebied en gedeeltelijk binnen de 100% letaliteitszone van deze gasleiding gelegen. In 2012 is deze gasleiding in verband met de reconstructie van het kruispunt Nieuwe Gouwe Oostzijde - Burgemeester Jamessingel verlegd. In de oude situatie lag de gasleiding ten zuiden van de Burg. Jamessingel. In de nieuwe situatie is de leiding verplaatst naar de noordzijde van de Burg. Jamessingel en bovendien geboord aangelegd. Dat betekent dat de gasleiding ter hoogte van de locatie A1 op grote diepte (-18,5 meter onder maaiveld) is gelegen. Uit de verantwoording van het groepsrisico die is opgesteld in het kader van deze verlegging ('Verantwoording groepsrisico verleggen gasleiding Burg. Jamessingel', Milieudienst

Midden-Holland, 28 oktober 2011) blijkt dat het groepsrisico in de nieuwe situatie ruim onder de oriëntatiewaarde is gelegen (0,025 maal de oriëntatiewaarde). Hierbij moet nog worden vermeld dat het rekenprogramma voor aardgasleidingen kan rekenen voor gasleidingen tot een maximale diepteligging van 2 meter. Gezien het enige scenario waarmee rekening wordt gehouden (schade door derden), is het berekende groepsrisico dus nog een ruime overschatting van het daadwerkelijke risico.

Deze conclusie geldt ook wanneer er 47 woningen extra worden toegevoegd aan de A1 locatie.

4.11.2.4 [Transport over het water](#)

Ten westen van de A1 locatie, op 115 meter vanaf de westelijke punt waar gebouwd kan worden, is de Gouwe gelegen. In de Regeling Basisnet (Bijlage III, Tabel Basisnet water) is de Gouwe niet aangewezen als relevante transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gouwe vormt dan ook geen belemmering voor de A1 locatie en daarmee ook niet voor het project.

4.11.2.5 [Transport over het spoor](#)

Over het spoor Rotterdam - Gouda worden gevaarlijk stoffen vervoerd. Dit traject valt onder het landelijke Basisnet Spoor. In de Regeling basisnet is hiervoor het risicoplafond aangegeven. Voor de beoordeling van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden een aantal criteria:

- Plaatsgebonden risico, waarbij de plaatsgebonden risicocontour is voorgeschreven in de Regeling basisnet en de afstand bepaald moet worden vanaf het midden van de spoorbundel.
- Plasbrandaandachtsgebied, waarbij sprake is van een contour van 30 meter breed, bepaald vanaf het buitenste spoor een in de Regeling basisnet aangewezen baanvak.
- Groepsrisico, waarbij berekening moet plaatsvinden conform een wettelijk vastgestelde methode.

Hieronder is op deze drie punten ingegaan.

Plaatsgebonden risico

In de Regeling basisnet is voor de spoorzone in Gouda een variërend 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour gegeven van 1 en 7 meter, gemeten vanaf het midden van de spoorbundel waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor de spoorzone in Gouda betekent dit dat deze contour niet buiten de spoorbundel ligt, en daarmee geen belemmering geeft voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Ingevolge artikel 16 lid 1 van de Regeling basisnet bestaat een PAG voor het aangewezen baanvak door Gouda. De wettelijke afstand van 30 meter moet bepaald worden vanaf de buitenste rails van het baanvak.

De locatie A1 is op kleinste afstand op meer dan 125 meter het spoor Rotterdam - Gouda gelegen en daarmee ruim buiten het PAG. Dit geldt dan ook voor het onderhavige project, dat onderdeel uitmaakt van de locatie A1.

Groepsrisico

In het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' is voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van het Basisnet Spoor aangegeven dat het aspect externe veiligheid moet worden onderbouwd, waarbij een aantal aspecten meegenomen moeten worden, zoals zelfredzaamheid en mogelijkheden voor de hulpverlening.

Rekenresultaten spoor

In verband met de verschillende bouwplannen langs het spoor in Gouda zijn er in juni 2019 nieuwe risicoberekeningen uitgevoerd, waarin al deze bouwplannen (waaronder nieuwbouw locatie A1) zijn meegenomen. Ter hoogte van het plangebied A1 is hierbij een groepsrisico berekend van 0,03 maal de oriëntatiewaarde. Hiermee ligt het groepsrisico dus zeer ruim onder de oriëntatiewaarde.

Het toevoegen van 47 extra woningen verandert niets aan deze conclusie.

Dat neemt niet weg dat er nog steeds ernstige scenario's mogelijk zijn met mogelijke slachtoffers in het plangebied. Daarom is er in het bestemmingsplan een verantwoording van het groepsrisico gegeven, waarin is ingegaan op maatregelen die zijn getroffen en de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Ook heeft de veiligheidsregio advies uitgebracht voor het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021. Met de bevindingen en adviezen is rekening gehouden in de planvorming. Er zijn voorwaarden vastgelegd in het bestemmingsplan en 'zeer kwetsbare gebouwen' (specifieke functies voor verminderd zelfredzame personen zoals een kinderdagverblijf of verzorgingstehuis) zijn uitgesloten in de planregels. De onderhavige afwijking betreft evenmin een functie die wordt gezien als zeer kwetsbaar.

4.11.3 Conclusie en verantwoording groepsrisico

Voor het bestemmingsplan voor de A1 locatie is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor relevant. Het toevoegen van 47 extra woningen heeft geen gevolgen voor de conclusies ten aanzien van het groepsrisico.

Om bij een incident tijdig te kunnen ingrijpen zijn al de nodige (fysieke) maatregelen getroffen in het gebied en worden nog maatregelen genomen in het bouwplan, zodat de hulpdiensten ook ter hoogte van de locatie A1 de mogelijkheid hebben om in te grijpen.

Daarnaast komen er binnen de projectlocatie geen functies specifiek bedoeld voor kwetsbare groepen (bijv. kinderdagverblijf, basisschool, verzorgingstehuis, enz.). Een uitgebreid ontruimingsplan is vereist voor alle gebruikers in het gebouw. Ook kan het college bij de vergunningverlening nadere eisen stellen aan vluchtmogelijkheden, de mechanische ventilatie en de bouwkundige uitvoering. En er zal vooraf met de brandweer worden overlegd om bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen te optimaliseren.

Bovenstaande verantwoording en de bijbehorende maatregelen passen binnen het EV beleid van de gemeente Gouda. Voor de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen zijn al de nodige maatregelen genomen in de spoorzone en zal bij de verdere uitwerking vooraf nader met de brandweer worden afgestemd. Het college van burgemeesters en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Gouda achten het groepsrisico, na het nemen van de voorgestelde maatregelen, aanvaardbaar.

4.12 Besluit milieueffectrapportage

4.12.1 Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in de AMvB Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de Wet milieubeheer zijn vooral de procedurele verplichtingen opgenomen. In Besluit m.e.r. is opgenomen wanneer een m.e.r. verplicht is.

Globaal zijn er 3 soorten m.e.r.:

1. Een plan-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
 - a. Het plan kaders stelt voor activiteiten in het plangebied waarvoor een (project-)m.e.r. noodzakelijk is, dan wel waarvoor beoordeeld moet worden of een (project-)m.e.r. noodzakelijk is. Dit zijn de activiteiten die genoemd zijn in kolom 1 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Voor een activiteiten uit Bijlage D geldt de plan-m.e.r. plicht direct als ze groter is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2. Als ze kleiner is dan die drempelwaarden, wordt de plan-m.e.r. plicht bepaald door de vormvrije m.e.r.-beoordeling.
 - b. De activiteiten in het bestemmingsplan leiden tot mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden (passende beoordeling noodzakelijk). Bij een plan-m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 3 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r.
2. Een project- of besluit-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
 - a. De activiteit genoemd is in Bijlage C van het Besluit m.e.r.
 - b. De initiatiefnemer of het bevoegd gezag besloten hebben dat voor een activiteit uit Bijlage D van het Besluit m.e.r. een milieueffectrapport opgesteld wordt, cq. moet worden.

Bij een project- of besluit-m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage C of D van het Besluit m.e.r. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een bestemmingsplan dat in directe zin woningbouw mogelijk maakt waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, of om een omgevingsvergunning voor het in werking hebben van een bedrijf (met aanzienlijke milieugevolgen).

3. Een m.e.r.-beoordeling is wettelijk verplicht voor de activiteiten in kolom 1 van Bijlage D van het Besluit m.e.r. Indien de activiteit groter is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D dient de in de wet milieubeheer beschreven m.e.r.-beoordelingsprocedure beschreven te worden.

Indien de activiteit kleiner is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D dient beoordeeld te worden of de in de Wet milieubeheer beschreven m.e.r.-beoordelingsprocedure al dan niet nodig is. Dit noemt men vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bij een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage 4 van het Besluit m.e.r.

4.12.2 Betekenis voor het project

Voor de ontwikkeling van de A1 locatie is een bestemmingsplan vastgesteld, waarbij ook een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd is geweest.

Voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling is onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is beoordeeld of de ontwikkeling van 47 extra woningen binnen dezelfde bouwmassa mogelijk kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

Het project bestaat uit het realiseren van appartementen en valt daarmee onder categorie D11.2, de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject van het Besluit m.e.r.. De ontwikkeling blijft onder de getalsmatige drempelwaarden. Hiermee is het project vormvrij m.e.r. –beoordelingsplichtig.

4.12.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

1. Kenmerken van de ontwikkeling

Aard omvang activiteit	:	♦ Consoliderend (bedrijfsruimten en wonen) maar wel een vergroting van de aantallen. Gezien m.e.r. regelgeving beperkt impact omdat nu al reeds grote bouwvolumes zijn toegestaan.
Cumulatie	:	♦ Voor wat betreft de milieuaspecten lucht en geluid zijn de effecten op de gecumuleerde omgevingswaarden zeer gering.
Natuurlijke hulpbronnen	:	♦ Mogelijk effecten op beschermende gebieden (stikstof) zijn uit te sluiten zowel in de bouw- als gebruiksfase.
Ongevallen	:	♦ Toename groepsrisico.
Gezondheidseffecten	:	♦ De milieukwaliteitsmaat ter plaatse van de maatgevende woningen is in de referentie situatie matig en blijft met de realisatie van de beoogde bestemmingen matig.

2. Locatie van de ontwikkeling

Bestaand grondgebruik	:	♦ Het gebruik van de gronden is braakliggend.
Opnamevermogen Natuurlijk milieu	:	♦ Verhoging van de milieuaspecten lucht en geluid om de directe omgeving is zeer gering.

3. Potentiële effecten

Natuur	:	♦ Er zijn geen effecten op beschermde gebieden (stikstof).
--------	---	--

Cultuur/archeologie	:	♦ Geringe kans op verstoring eventuele archeologische waarden door heien. ♦ De gebouwen passen binnen het verstedelijkt karakter van de omgeving.
Verkeer		♦ De effecten op het omliggende hoofdwegennet zijn niet of nauwelijks merkbaar: de intensiteit neemt minimaal toe.
Geluid		♦ Minimale toename en niet waarneembaar voor het menselijk oor.
Lucht		♦ Voor lucht geldt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de luchtkwaliteitsnormen.
Bodem		♦ De bodem is voldoende onderzocht en is geschikt voor de toekomstige bestemming en het gebruik (wonen met tuin).
Ongevallen		♦ Door maatregelen wordt de toename groepsrisico beperkt tot het niveau aanvaardbaar.
Gezondheidseffecten		♦ Er treedt geen significant verslechtering van de milieukwaliteitsmaat op.

4.12.4 Conclusie

Op grond van bovenstaande vormvrije m.e.r.-beoordeling worden voor het project de volgende conclusies getrokken:

- De ontwikkeling zal niet leiden tot belangrijke uitstoot van verontreinigingen.
- Er treedt dan ook geen belangrijke cumulatie op met betrekking tot geluid en/of luchtkwaliteit.
- Met maatregelen kunnen de veiligheidsrisico's tot aanvaardbaar niveau teruggebracht worden.
- Beschermd gebieden liggen niet in het plangebied en er zijn geen bijzondere effecten op beschermd gebieden te verwachten.
- De ontwikkeling zal geen bijzondere negatieve invloed hebben op de omliggende woningen of bedrijven.

Op grond van het bovenstaande is het niet te verwachten dat het afwijken van het bestemmingsplan leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het opstellen van een milieueffectrapport is dan ook niet aan de orde.

5 Financieel-economische uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht dient er in het kader van de omgevingsvergunning voor afwijking van een bestemmingsplan (Wabo, artikel 2.12 lid 1 onder a, sub 3) onderzoek te worden gedaan naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is voorgeschreven dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor de gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is de definitie van bouwplan gegeven. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen (mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd).

Het project maakt de uitbreiding van het maximale aantal woningen – ten opzichte van het maximale aantal woningen in het bestemmingsplan - mogelijk. De gemeente is eigenaar van de gronden. Er wordt beoogd om tussen de gemeente en de ontwikkelaar een gronduitgifte-overeenkomst te sluiten. Het kostenverhaal vindt daarbij plaats door betaling van de koopsom.

6 Samenvatting en conclusie van de ruimtelijke onderbouwing

Het voornemen is om extra woningen te realiseren binnen het plangebied van het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021. Er is in dit bestemmingsplan een totaal van maximaal 450 woningen toegestaan. De A1-locatie bestaat uit twee deelontwikkelingen, een oostelijk en een westelijk deel. Vanwege gewijzigde marktomstandigheden is het wenselijk gebleken om uit te gaan van meer en kleinere woningen in beide deelontwikkelingen. De bouwvolumes wijzigen niet, enkel het aantal woningen. De bouwvolumes wijzigen niet, enkel het aantal woningen. Voor de westelijke ontwikkeling is inmiddels een omgevingsvergunning bouwen verleend voor een plan van 250 woningen. Voor het oostelijk deel bestond het plan al grotendeels uit kleinere woningen, maar bestaat de wens het aantal uit te breiden naar 247. Door de reeds vergunde 250 woningen voor het westelijk deel brengt deze bouwaanvraag voor 247 woningen mee dat sprake is van 47 woningen meer dan het bestemmingsplan toestaat. De aanvraag is enkel strijdig met het aantal woningen dat binnen de bestemming is toegestaan en voldoet aan de bouwregels en overige gebruiksregels.

Met deze ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing en dat het voornemen voldoet aan de relevante milieuwet- en regelgeving.

Het project is getoetst aan het relevante gemeentelijke beleid en is daarmee in overeenstemming. De toevoeging van extra betaalbare woningen voor jongeren in de Spoorzone sluit aan bij het gemeentelijk beleid en de aanwezige behoefte in Gouda en de regio.

Er is middels een voor het project opgestelde mobiliteitsvisie aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen komen voor auto en fiets.

Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan alle milieuaspecten. Hieruit is gebleken dat de ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van het milieu, de natuur of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen. Wel gelden er aandachtspunten vanuit soortenbescherming waar bij de bouw rekening mee moet worden gehouden. Er is een hogere waarde nodig voor de woningen en een deel van de zuidgevels binnen A1 Oost dienen zonder te openen delen te worden uitgevoerd.

Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening en er zijn geen belemmeringen tegen de voorgenomen afwijking. Het is verantwoord om af te wijken van het bestemmingsplan voor een groter aantal woningen dan in het bestemmingsplan was toegestaan.

