



Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Burgemeesterkwartier Gouda, te Gouda

Datum: 8 september 2021



INHOUD

1. Inleiding
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Zienswijzen
 - 1.3 Aanpassing bestemmingsplan
 - 1.4 Ambtshalve wijzigingen
 - 1.5 Vooroverleg
2. Beantwoording van zienswijzen
 - 2.1 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel, Gouda (brief 22 juni 2021)
 - 2.2 Zienswijze adviesbureau namens Ondernemersvereniging Kromme Gouwe, Ondernemingsvereniging Gouwespoor en meerdere bedrijven (brief 15 juli 2021)
 - 2.3 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 16 juli 2021)
 - 2.4 Zienswijze bewoner Heuvellaan (brief 21 juli 2021)
 - 2.5 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 21 juli 2021)
 - 2.6 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 21 juli 2021)
 - 2.7 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 26 juli 2021)
3. Ambtshalve wijzigingen
 - 3.1 Toelichting en bijlagen
 - 3.2 Verbeelding en regels



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om tegemoet te kunnen komen aan de grote vraag naar woningen in en rond de Spoorzone is dit bestemmingsplan opgesteld. Het nu voorliggende bestemmingsplan betreft het zogenaamde Burgemeesterkwartier (voormalig Blokkerterrein). In totaal worden 650 woningen gerealiseerd in verschillende prijsklassen en voor diverse doelgroepen. Naast koopwoningen komen er ook sociale en middeldure huurwoningen met in de plint de mogelijkheid voor commerciële functies.

1.2 Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 10 juni 2021 tot en met 21 juli 2021 ter inzage gelegen. Er zijn 7 schriftelijke zienswijzen binnengekomen. De zienswijzen zijn hieronder samengevat en van een reactie voorzien.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen ad 2.7 is verzonden en ontvangen buiten de termijn waarin het bestemmingsplan als ontwerp ter inzage lag. Om die reden dient die zienswijze niet ontvankelijk te worden verklaard. De zienswijzen 2.1 t/m 2.6 zijn ingediend en ontvangen binnen de gestelde termijn en zijn om die reden ontvankelijk.

Ten aanzien van de inhoud

De ingekomen zienswijzen zijn naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2. Per zienswijze is aangegeven of deze al dan niet gegrond is en of het heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3 Aanpassing bestemmingsplan

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

1.4 Ambtshalve wijzigingen

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

1.5 Vooroverleg

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

De reacties op het voorontwerpbestemmingsplan zijn samengevat in de Nota Beantwoording Vooroverlegreacties, welke als bijlage 17 'Nota Beantwoording Vooroverlegreacties' bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. In deze Nota zijn de ingekomen reacties van een gemeentelijke beantwoording voorzien en is aangegeven of de vooroverlegreacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.



2. Beantwoording van zienswijzen

2.1 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel Gouda (brief 22 juni 2021)

- a. Reclamant vindt de genoemde cijfers voor het parkeren totaal onrealistisch. Normaal zouden er in het totaal 1176 parkeerplaatsen nodig zijn. Dit wordt verminderd met 706 parkeerplaatsen. In de Anna van Hensbeeksingel wordt nu al geparkeerd door mensen die in het centrum wonen en met de fiets naar hun auto rijden. Reclamant voorziet flinke problemen in de straat als het minimale plan qua parkeergelegenheid doorgang vindt.

Reactie:

In de bij het bestemmingsplan behorende en door het deskundigenbureau Goudappel Coffeng opgestelde nota 'Mobiliteitsvisie en parkeerbehoefte' is aangegeven hoe tot een realistische beoordeling van de parkeerbehoefte is gekomen. Belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn het werkelijk autobezit waarvan nu in het gebied en omgeving sprake van is, de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, de bewonersdoelgroepen en het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen naast of in plaats van de (eigen) auto. Uitgangspunt is dat de locatie voorziet in voldoende eigen parkeergelegenheid en dat er geen structurele extra parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt. Hiertoe zal regelmatig monitoring van de parkeerdruk plaatsvinden.

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

- b. Reclamant vindt de voorgestelde hoogte van de gebouwen van 50 tot 70 meter nogal exorbitant. Dit staat niet in verhouding tot de rest van de bebouwing in Gouda. Het plan zal ongetwijfeld zijn om zoveel mogelijk mensen als 'sardientjes in een blikje' weg te stoppen. Op deze manier lukt dat behoorlijk. De hoogte van 50 tot 70 meter neemt heel veel zon en uitzicht weg bij de bestaande bebouwing (Anna van Hensbeeksingel).

Reactie:

Gouda heeft een strategische positie als centrumgemeente van de regio Midden-Holland. De stad biedt werkgelegenheid en voorzieningen op het gebied van mobiliteit, zorg en cultuur. Daarnaast maakt Gouda onderdeel uit van het stedelijk netwerk tussen Rotterdam, Den Haag en Utrecht, waarmee de stad rechtstreeks intercity verbindingen heeft. In deze regio ontwikkelt zich een grote woningvraag. De doelstelling om in de regio meer woningen te realiseren vraagt om slim ruimtegebruik. Vanuit een integrale benadering moet invulling worden gegeven aan de woningopgave in relatie tot een goede bereikbaarheid van banen, onderwijs, voorzieningen en aantrekkelijke landschappen in de nabijheid.

Voor de Spoorzone heeft de gemeente daarom in 2020 een ontwikkelperspectief opgesteld, waarin woningbouw in deze omvang op de locatie is meegenomen. In deze visie is gekeken of op de betreffende locatie op een verantwoorde wijze woningbouw kan worden gerealiseerd.

De maximale hoogte in dit plangebied is niet 70 meter zoals door reclamant wordt gesteld, maar 50 meter. De maximale bouwhoogte van 50 meter zit ook niet aan de zijde van de Anna van Hensbeeksingel. De hoogte aan de Mijssingel varieert van 13 tot 41 meter. Er is begrip voor de zorgen die worden geuit inzake de bouwhoogte, de nieuwe bebouwing wordt op bepaalde punten inderdaad hoger dan het huidige bestemmingsplan. De bebouwingsintensiteit en de bouwhoogten zijn conform het Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda. Om de effecten van deze bebouwing op de bezonning voor de omliggende bebouwing te bepalen is een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat alleen in de zomermaanden in de avond op bepaalde plekken en momenten sprake kan zijn van enige reductie van de bezonning voor de woningen aan de Anna van Hensbeeksingel. Er wordt ruimschoots voldaan aan de lichte TNO-norm voor bezonning (zie ook paragraaf 5.8 van de toelichting van het bestemmingsplan). De effecten voor de bezonning zijn daarmee naar de mening van het gemeentebestuur acceptabel. De afstand tussen de bestaande woningen en nieuwe bebouwing bedraagt minimaal 70 meter.



De bebouwingmogelijkheden in onderhavig ontwerpbestemmingsplan zullen dan ook niet leiden tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten.

De nieuwe bewoners zullen niet als “sardientjes in een blik” komen te wonen. Rondom de gebouwen is juist bruikbare ruimte en groen ontworpen om te zorgen voor een prettig woonklimaat.

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

2.2 Zienswijze adviesbureau namens Ondernemersvereniging Kromme Gouwe, Ondernemingsvereniging Gouwespoor en meerdere bedrijven (brief 15 juli 2021)

- a. Reclamant geeft aan dat het plangebied voor ongeveer de helft is gelegen in de geluidzone industrielawaai van Kromme Gouwe. Blijkens het tot het bestemmingsplan behorende onderzoeksrapport industrielawaai moet op de nieuwe woningen rekening worden gehouden met een geluidbelasting van 49,5 dB(A) vanwege het industrieterrein op een hoogte van 16,5 meter. Het is reclamant niet duidelijk of de geluidbelasting op deze referentiehoogte de hoogst berekende geluidbelasting vertegenwoordigt. Verder is niet duidelijk hoe de geluidbelasting vanwege de bedrijven is samengesteld.

Verder is het reclamant niet duidelijk of in de modellering van bodemgebieden rekening is gehouden met ontwikkelingen welke zich de komende 10 jaar kunnen voordoen. In lijn daarmee kan het mogelijk ook nog steeds van belang zijn om de geluidbelasting vanwege Kromme Gouwe in beeld te brengen voor wat betreft de woonbestemmingen welke zich net buiten de geluidzone bevinden. Immers hier worden bouwhoogten van 14 tot 30 meter toegelaten, terwijl de referentiehoogte van de geluidzone 5 meter bedraagt.

Reactie:

De berekende geluidsbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein Kromme Gouwe, zoals genoemd in de rapportage van Econsultancy van 11 december 2020, is bepaald door de Omgevingsdienst Midden-Holland. Hiervoor is gebruik gemaakt van het zogenaamde MTG-model van het industrieterrein. In het MTG-model is een deel van de modellering uit de bovenstaande rapportage van Econsultancy (inclusief bouwhoogten van 14, 16,5 en maximaal 30 meter) opgenomen. De berekende geluidsbelasting is lager dan 50 dB(A). Buiten de zone mag de geluidsbelasting, vanuit de Wet geluidhinder, als gevolg van het industrieterrein niet hoger zijn dan 50 dB(A). Binnen de geluidzone geldt voor nieuwe situaties vanuit de Wet geluidhinder een maximale grenswaarde van 55 dB(A).

Reclamant stelt terecht dat ook rekening gehouden moet worden met toekomstige ontwikkelingen van de bedrijven. Om de bedrijfsvoering ook in de toekomst op het industrieterrein niet te belemmeren is in dit besluit gekozen om voor de woningen binnen de wettelijke zone van het industrieterrein de maximale grenswaarde van 55 dB(A) voor nieuwe situaties binnen de zone vast te stellen als hogere waarde. Hierdoor worden de bedrijven op het industrieterrein niet belemmerd in hun (toekomstige) activiteiten. Buiten de wettelijke zone kan en mag de geluidsbelasting ten gevolge van het industrieterrein niet hoger zijn dan 50 dB(A).

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

- b. Reclamant geeft aan dat blijkens de scan 'Bedrijven- en milieuzonering' welke tot het ontwerp plan behoort, nader onderzoek zou plaats dienen te vinden naar de bedrijvigheid Gentseweg. Ter plaatse is milieucategorie 3.2 bedrijvigheid toegelaten, met in principe een maatgevende afstand van 100 meter. Dit onderzoek ontbreekt bij de stukken. Doordat dit aspect niet is onderzocht, is evenmin inzichtelijk of cumulatie van de geluidbelasting vanwege het geluidgezoneerde industrieterrein, weg en spoor voor (onderdelen van) de betrokken woningbouwontwikkeling nog een nader punt van aandacht zou moeten zijn.

Reactie:



De constatering van reclamant dat betreffende rapport niet volledig was, is juist. Inmiddels is het rapport op dit punt aangepast.

Het betreffende bedrijf ten zuiden van het gasontvangstation aan de Gentseweg betreft een rioolgemaal met een maximale richtafstand van 10 meter voor geur. Voor de overige aspecten zoals: geluid, stof en gevaar geldt een richtafstand van 0 meter. De te realiseren woningen zullen volgens de huidige indeling buiten de richtafstand van 10 meter komen te liggen. Aan deze zijde van het plan wordt namelijk een parkeergarage gerealiseerd. Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De zienswijze heeft aanleiding gegeven om het rapport quickscan 'Bedrijven en milieuzonering' behorende bij de toelichting aan te passen.

- c. Reclamant geeft aan dat het gasontvangstation aan de Gentseweg 4 een installatie betreft als bedoeld in artikel 3.11 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Dit gasontvangstation dient overeenkomstig tabel 3.12 van het Activiteitenbesluit een afstand van minimaal 25 meter aan te houden tot een kwetsbaar object zoals woningen. De thans voorgestelde planregeling sluit evenwel niet uit dat er toch op kortere afstand tot dit gasontvangstation zal worden gebouwd.

Reactie:

In het ontwerp bestemmingsplan onder artikel 14.6 is een contour opgenomen rond het gasontvangstation. In deze zone is het niet mogelijk zeer kwetsbare gebouwen te realiseren. Onder zeer kwetsbaar gebouw wordt verstaan: 'een gebouw voor mensen die zichzelf niet op tijd in veiligheid kunnen brengen'. Dit zijn o.a. gebouwen waarin een woonfunctie zit met 24-uurszorg, basisscholen, scholen voor minderjarigen met een lichamelijke of geestelijke beperking, dagverblijf van personen met een lichamelijke of geestelijke beperking, gezondheidszorg met bed, gebied (ziekenhuizen en verpleeghuizen) kinderopvang, gevangenissen. Reclamant stelt terecht dat dit ook voor kwetsbare objecten geldt, zoals woningen.

In de regeling 14.6 'Veiligheidszone – gasontvangstation' was de formulering niet correct, omdat er alleen werd gesproken over 'zeer kwetsbare gebouwen'. Dit wordt aangepast naar 'functies of objecten voor 'kwetsbare groepen', zodat ook woningen in deze zone zijn uitgesloten.

Op basis van de verbeelding liggen de nieuwe kwetsbare objecten op een grotere afstand van het gasontvangstation dan de veiligheidsafstand van 25 meter. Alleen een deel van de parkeergarage ligt binnen de veiligheidsafstand van 25 meter. Een parkeergarage die niet als oogmerk het verblijf over langere duur van mensen heeft, is geen (beperkt) kwetsbaar object. Op basis van de verbeelding is geen sprake van onaanvaardbare externe veiligheidsrisico's.

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

- d. Reclamant geeft aan dat het voor de hand ligt, gelet op deze ontwikkeling spoorzone alsook de transformatiemogelijkheden die zijn en worden gecreëerd op Gouwespoor, om de ontwikkeling op te nemen in één integraal afwegingskader. Hiervoor zou ook een milieueffectrapportage op gesteld moeten worden.

Reactie:

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda een kader meegegeven voor het ontwikkelen van de gehele Spoorzone.

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 de AMvB Besluit m.e.r. is opgenomen wanneer een m.e.r. verplicht is. Het bestemmingsplan maakt het realiseren van woningen, commerciële ruimten en parkeergelegenheid mogelijk en valt daarmee onder categorie D11.2, de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. De ontwikkelingen blijven onder de getalsmatige drempelwaarde. Hiermee is dit bestemmingsplan vormvrij



m.e.r. –beoordelingsplichtig. Onder 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op MER.

In het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt geconcludeerd dat er gelet op de kenmerken van het project, de plaats van de project en de kenmerken van de potentiële effecten geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

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

2.3. Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 16 juli 2021)

- a. Reclamant geeft aan dat er 651 parkeerplaatsen worden gefaciliteerd. Waarvan er ook nog eens een deel (47 stuks) worden opgevuld door deelauto's. De gemeente is voornemens om de maximale 40% hier toe te passen. Reclamant zet hier vraagtekens bij. Het Burgemeesterkwartier ligt op 5 minuten rijden van de A12/20 en de N207 waardoor dit een ideale locatie is voor mensen werkend buiten Gouda. Dit wordt bevestigd op pagina 7 van het document 'Mobiliteit Burgemeesterkwartier' Gouda. Hierin wordt geschreven: "De snelweg A12 ligt op ongeveer 1,5 kilometer afstand en heeft een goede verbinding met de locatie. Dit betekent dat ook het bezit van een auto op deze locatie aantrekkelijk is." Ook zal naar de mening van reclamant het OV nog achterblijven qua bezetting wanneer corona voorbij is. Het OV was voor corona ook al maximaal belast tijdens de spitsuren. Hierdoor zullen meer mensen van een auto gebruiken dan waar de gemeente nu op rekent. Met een toenemend autobezit en een afnemend parkeeraanbod zullen mensen hun auto in de omliggende buurten parkeren waar momenteel al een parkeerprobleem is. Dit zal dus verergerd worden door het faciliteren van te weinig parkeerplaatsen.

Reactie:

Duurzame mobiliteit is één van de leidende principes voor de Spoorzone en is als zodanig ook door de gemeenteraad meegenomen in het vaststelde Ontwikkelperspectief. In de bij het bestemmingsplan behorende nota 'Mobiliteitsvisie en parkeerbehoefte' is aangegeven hoe tot een realistische parkeerbalans is gekomen.

In het Burgemeesterkwartier wordt ingezet op het topniveau. Hiervoor moet een volwaardig MaaS-concept (mobility as a service) worden gerealiseerd. Ook moeten er een divers aanbod zijn van deelmobiliteit met een contractduur van minimaal 10 jaar. Verder wordt een excellente fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd en is het ruimtelijk ontwerp vertaald in het STOMP-principe. Bij het STOMP (stappen, trappen, OV, MaaS en privé-auto) principe vormt de mens het startpunt. Bij dit principe wordt er het meest prioriteit gegeven aan stappen. Dit wordt gevolgd door het trappen, OV, MaaS en privé-auto. Ook wordt het parkeeraanbod beperkt.

Om te bepalen hoeveel autoparkeerplaatsen toch nog minimaal noodzakelijk zijn, is door Goudappel Coffeng een beoordeling gemaakt. Belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn het werkelijk autobezit waarvan nu in het gebied en omgeving sprake van is, de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, de bewonersdoelgroepen en het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen naast of in plaats van de (eigen) auto. Uit hoofdstuk 3 van dit onderzoek blijkt dat een aantal van 651 autoparkeerplaatsen nodig is.

Uitgangspunt is dat de locatie voorziet in voldoende eigen parkeergelegenheid en dat er geen structurele extra parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt. Hiertoe zal regelmatig monitoring van de parkeerdruk plaatsvinden.

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

- b. Reclamanten maakt zich verder zorgen om het aspect met betrekking tot parkeren van bezoek. Er staat momenteel dat bewoners bijvoorbeeld een code krijgen om gasten in de parkeergarage toe te laten of moeten betalen. Dit zal de parkeerdruk in de omliggende buurten alleen maar onnodig laten toenemen. Reclamant stelt voor om het aantal beschikbare parkeerplaatsen te verhogen naar 947 parkeerplaatsen. Hiermee wordt een 20% reductie gerealiseerd op de gemeentelijke normen en is er ook nog ruimte voor de 47 deelauto's.



Reactie:

De wijze waarop bezoekers de voor hen beschikbare parkeerplaatsen zullen kunnen gebruiken zal nog nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt is dat voorkomen wordt dat er bewoners of langparkeerders gaan staan. Er zijn bij de woningen voldoende bezoekersplaatsen beschikbaar zodat het niet aannemelijk is dat bezoekers de auto in wijken buiten het projectgebied zullen parkeren. In het eerder genoemde rapport van Goudappel Coffeng is ook parkeren van bezoeker meegenomen.

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

- c. Reclamant geeft aan dat het niet duidelijk is hoe de bevoorrading van woningen en winkels geregeld is. Het is gewenst dat er geen gemotoriseerd verkeer binnen in de buurt aanwezig is. Ook wordt een visie gemist over hoe pakketbezorgers of boodschappenbezorgers zich door de buurt gaan verplaatsen voor hun bezorgingen.

Reactie:

In het plangebied zullen laad- en losplaatsen worden gerealiseerd ten behoeve van de te realiseren woningen/voorzieningen. Dit zal niet ten koste gaan van de te realiseren (langzaam)verkeerverbindingen, (fiets)parkeerplaatsen en de inrichting ten behoeve van verblijf-, groen en speelvoorzieningen in het projectgebied.

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

2.4 Zienswijze bewoner Heuvellaan (brief 21 juli 2021)

- a. Reclamant is van mening dat met de gekozen bouwhoogte van enkele torens onvoldoende rekening is gehouden met de omwonenden. De Heuvellaan (Burgemeester van Reenensingel) bestaat uit vier woonlagen en in het bestemmingsplan wordt aan de Burgemeester van Reenensingel een voorstel gedaan tot twee keer hoogbouw van maximaal 40 meter.

Reclamant geeft verder aan dat de hoogbouw een inbreuk op de privacy geeft en er geen vrij uitzicht meer is. De bewoners van de Heuvellaan gaan zwaar inleveren op leefgenot wanneer er twee hoge gebouwen voor aan de Burgemeester van Reenensingel worden gebouwd. Reclamant geeft aan dat er genoeg alternatieven te bedenken zijn in de Spoorzone waarbij huidige omwonenden geen last ervaren van hoogbouw voor hun gezichtsveld. Reclamant verzoekt dan om de zijde aan de Burgemeester van Reenensingel te verlagen naar de bouwhoogte gelijk van het huidige Blokker gebouw.

Reactie:

Het zicht vanuit de woningen aan de Heuvellaan zal inderdaad veranderen door de twee hoge woongebouwen. De afstand tussen de nieuwbouw en de woningen aan de Heuvellaan bedraagt tussen de 70 tot 95 meter. De kortste afstand tussen de hoogste woongebouwen en de woningen aan de Heuvellaan blijft minimaal 70 meter, omdat het bestaande water en groen op de planlocatie bewaard blijft. Door die afstand aan te houden kan het effect op privacy en bezonning heel beperkt blijven. In eerdere plannen was het gebouw in de noordoost hoek nog 50 meter hoog. Naar aanleiding van participatie van de buurt is dit teruggebracht naar 40 meter.

Elders in de Spoorzone wordt ook hoogbouw gerealiseerd, de huidige woningnood vraagt om efficiënt gebruik van de ruimte, waardoor ook aangrenzend aan de Heuvellaan en de Anna van Hensbeeksingel voor hoogbouw is gekozen. De effecten naar de omgeving zijn beperkt, omdat de bouwhoogtes bescheiden zijn en de afstand van hoogbouw tot aan de omgeving zo groot mogelijk zijn gehouden.

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



- b. Reclamant geeft verder aan dat naast vermindering van leefgenot het plan ook zal leiden tot waardedaling van de woning.

Reactie:

Ingevolge de Wet ruimtelijke ordening kan, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een gemotiveerd verzoek om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente. Of er sprake is van een recht op een tegemoetkoming in planschade zal op dat moment bepaald worden.

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

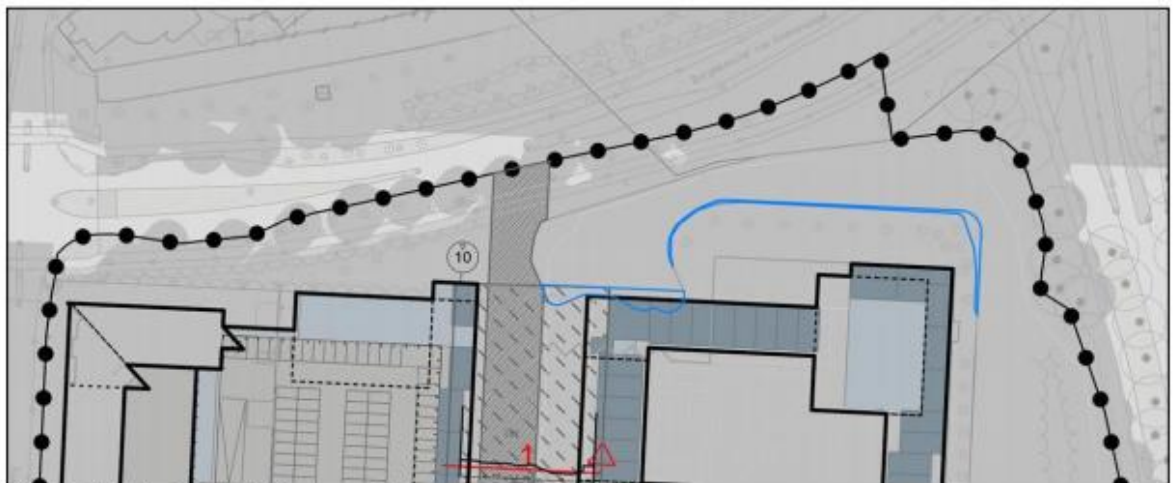
2.5. Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel (brief 21 juli 2021)

- a. Reclamant geeft aan dat het water langs de Burgemeester Mijssingel wordt gezien als een primaire watergang en daar moet je met je handen vanaf blijven. Tevens zou er niet mogen worden gebouwd binnen 5 meter van de waterranden. Volgens reclamant zou er een strook van dit water gedempt worden t.b.v. de nieuwbouw. De breedte van deze strook wordt niet genoemd en is kennelijk variabel. Reclamant heeft meerdere keren gevraagd naar de afstand, maar heeft hierover geen duidelijkheid gekregen. Volgens reclamant zal de afstand ca. 65 m gaan bedragen.

Reactie:

De watergang langs de Burgemeester Mijssingel is een primaire watergang. In beginsel moet daar een afstand worden aangehouden van 5 meter. Hiervan kan worden afgeweken indien het Hoogheemraadschap hiermee kan instemmen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft aangegeven met de plannen te kunnen instemmen. Wel zal hiervoor nog door initiatiefnemer een vergunning moeten worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap.

Onderstaande afbeelding laat zien dat er circa 175 m² aan water wordt gedempt. In overige delen van het plangebied wordt geen water gedempt, maar juist toegevoegd. Cumulatief wordt meer water toegevoegd, dan gedempt. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft hiervoor dan ook aangegeven in te kunnen stemmen. Ook hiervoor moet door initiatiefnemer een vergunning worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap.



Figuur 3. Locatie demping huidig oppervlaktewater.

De afstand van de bebouwing in het plangebied tot de bebouwing aan de Anna van Hensbeeksingel wordt op de verbeelding van het bestemmingsplan bepaald. Zie de afbeelding hieronder. De groene lijn heeft een afstand van meer dan 65 meter.



Als wordt gekeken naar de nieuwe en de oude situatie van de bebouwing en de afstand tot de bebouwing aan de Anna van Hensbeeksingel, dan blijkt dat deze afstand niet wordt gewijzigd. Zie hiervoor de afbeelding hieronder. Met de oranje lijn is de contour van de huidige bebouwing van het Blokker gebouw aangegeven.



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



2.6 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel(brief 21 juli 2021)

- a. Reclamant geeft aan dat het gebouw gesitueerd op de hoek Burgemeester Mijssingel/Burgemeester Jamessingel met een hoogte van 41 meter er voor zorgt dat het vrije uitzicht en de avond zon in zijn geheel zal verdwijnen. Ook wordt gevreesd voor weerkaatsing van het licht. Reclamant stelt een alternatief voor om het gebouw in zijn geheel op het bestaande stuk grond van de Blokker te plaatsen en minimaal 10 meter lager te maken.

Reactie:

In de zomer is er op de hoek van de Anna van Hensbeeksingel/ Jamessingel minder avondzon beschikbaar door het nieuwe gebouw en wordt door het hele jaar heen het uitzicht anders.

Om de effecten van deze bebouwing op de bezonning voor de omliggende bebouwing te bepalen is een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat alleen in de zomermaanden in de avond op bepaalde plekken en momenten sprake kan zijn van enige reductie van de bezonning voor de woningen aan de Anna van Hensbeeksingel. Er wordt ruimschoots voldaan aan de lichte TNO-norm voor bezonning (zie ook paragraaf 5.8 van het bestemmingsplan). De effecten voor de bezonning zijn daarmee naar de mening van het gemeentebestuur acceptabel. De afstand tussen de bestaande woningen en nieuwe bebouwing bedraagt minimaal 70 meter.

Aan de ontwikkelaar zal worden meegegeven om bij de vormgeving van de gevel te bezien of eventuele weerkaatsing van zonlicht zo beperkt mogelijk kan worden gehouden. Het gebouw is juist in deze gedraaide positie geplaatst om ook wat meer afstand te kunnen bewaren tot de Anna van Hensbeeksingel. De hoogte van 41 meter is stedenbouwkundig passend in het totaal van het plan. De effecten op de omgeving zijn naar de mening van het gemeentebestuur acceptabel, gelet op de afstand tot de bestaande woningen (ongeveer 85 meter) en het geringe schaduweffect.

In eerdere plannen was het gebouw nog 50 meter hoog. Naar aanleiding van participatie van de buurt is dit teruggebracht naar 41 meter.

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

- b. Het stuk sloot wat gedempt moet gaan worden voor het gebouw op de hoek Burgemeester Mijssingel/Burgemeester Jamessingel, wordt op dit moment ook door zeer veel watervogels gebruikt. Een alternatief zou kunnen zijn dat het gebouw in zijn geheel op het bestaande stukgrond van de Blokker geplaatst zou worden en minimaal 10 meter lager zou zijn.

Reactie:

Het is de bedoeling dat het gebouw op deze locatie over het water heen kraagt en hooguit met een bouwkundige constructie in het water staat. Het is niet de bedoeling dat hier water wordt gedempt. Zie onderstaande afbeeldingen.



Reclamant geeft terecht aan dat in het ontwerp bestemmingsplan dit niet als zodanig is geregeld.

In artikel 8.2.2. onder e. is aangegeven dat “ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' het bouwvlak mag worden overschreden door een overbouwing”. Dit is niet correct geformuleerd. Zinsnede wordt: “ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' uitsluitend bebouwing in de vorm van een overbouwing, waarbij de eerste 2 bouwlagen, gerekend vanaf maaiveld onbebouwd blijven”.

Zie verder de beantwoording onder b.

Het bestemmingsplan dient op dit punt aangepast te worden.

- c. Reclamant vreest voor een aanzienlijke waardedaling van zijn woning.

Reactie:

Ingevolge de Wet ruimtelijke ordening kan, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, een gemotiveerd verzoek om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente. Of er sprake is van een recht op een tegemoetkoming in planschade zal op dat moment bepaald worden.

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

2.7 Zienswijze bewoner Anna van Hensbeeksingel(brief 26 juli 2021)

De brief van reclamant is bij de gemeente binnengekomen op 26 juli 2021. De brief zelf heeft als datum 21 juli 2021. De ter inzage termijn van het bestemmingsplan was t/m 21 juli 2021. Uit de poststempel van de brief blijkt dat de brief is afgestempeld op 23 juli 2021. Hieruit blijkt dat de zienswijze te laat is ingediend. Om deze reden wordt voorgesteld de zienswijze niet ontvankelijk te verklaren.



3 Ambtshalve wijzigingen

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

3.1 Toelichting en bijlagen

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

- Toevoegen van aanvullend ecologisch onderzoek ;
- Aanpassingen rapport onderzoek externe veiligheid;
- In de toelichting is in de paragraaf Externe veiligheid opgenomen dat deze regelingen zijn opgenomen in verband met de wenselijke koppeling met de nieuwe omgevingswet;
- Aanpassingen rapport quickscan bedrijven en milieuzonering;
- De toelichting over industrielaan Kromme Gouwe is gewijzigd.

3.2 Verbeelding en regels

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

- De regelingen 14.6 en 14.7 zijn aangepast om eenduidigheid in de toegepaste begrippen binnen het bestemmingsplan te realiseren en aan te sluiten bij de standaard van de gemeente Gouda. Ook zijn de bijbehorende begrippen in de begrippenlijst aangepast.
- Er wordt bij het gebouw in de zuidoost hoek de verplichting opgenomen dat er een verplichte overbouw komt, waarbij de eerste 2 bouwlagen, gerekend vanaf maaiveld onbebouwd blijven(hooguit een bouwkundige constructie);
- Maten in profielen zijn beperkt gewijzigd.