

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel

Inhoudsopgave

<u>Inhoudsopgave</u>	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2. Bestuurlijk overleg	3
1.3. Zienswijzen	
2. Ingediende zienswijzen en beantwoording	4

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de spoorzone ontwikkeling wordt op het perceel tussen de uitgang van het station en het Huis van de Stad aan de Burgemeester Jamessingel een plan ontwikkeld voor de bouw van een hotel met 108 hotelkamers en 20 short stay appartementen, voorzieningen en maximaal 59 woningen (appartementen). Om dit mogelijk te maken was er een postzegelbestemmingsplan noodzakelijk. Het ontwerpbestemmingsplan is voor zes weken ter inzage gelegd.

1.2. Bestuurlijk overleg

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 en ProRail.

De provincie Zuid-Holland en Hoogheemraadschap Rijnland hebben te kennen gegeven geen opmerkingen op het bestemmingsplan te hebben. Hieronder zijn de reacties van de andere partijen beschreven.

Veiligheidsregio Hollands Midden

De Veiligheidsregio Hollands Midden brengt advies uit over de fysieke veiligheid omtrent het bestemmingsplan. Om de kans op incidenten te verkleinen, de effecten te beperken en / of de zelfredzaamheid van de aanwezigen en het optreden van de hulpdiensten te verbeteren, hebben zij verschillende aanbevelingen en verplichtingen in hun advies opgenomen.

Reactie gemeente

Met het advies is rekening gehouden in de paragraaf 5.3.6 Externe veiligheid. De gegeven aanbevelingen zijn ter harte genomen en zijn waar relevant aan de initiatiefnemer meegegeven zodat er bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen rekening mee kan worden gehouden. Ook is er in het bestemmingsplan nog een verplichting opgenomen ten aanzien van plasbrandaandachtsgebied.

ProRail

ProRail verzoekt om rekening te houden in de planvorming van het bestemmingsplan met de procedure voor het verplaatsen van de railinzetplaats. Deze railinzetplaats is nu aanwezig en wordt in de toekomst verplaatst. Door de verplaatsing is het mogelijk dat andere geluidwaarden voor het onderhavige plan zullen ontstaan.

Ook verzoekt ProRail om het opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot het uitvoeren van onderzoek naar trillingshinder. Nu is het namelijk nog opgenomen als een nadere eis.

Reactie gemeente

De verplaatsing van de railinzetplaats is nog niet vergund en er is ook nog geen procedure voor gestart op dit moment. Er kan dan ook nog geen rekening worden gehouden met de nieuwe plek en er dient van de huidige plek uitgegaan te worden. Daarnaast is bekend dat de gewenste nieuwe locatie op een grotere afstand van het plangebied ligt dan de huidige locatie. Verwacht wordt dat door de verplaatsing de geluidbelastingen op het plangebied vanwege de railinzetplaats zullen afnemen ten opzichte van de huidige locatie.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen tot het uitvoeren van onderzoek naar trillingshinder.

GGD

De GGD Hollands Midden heeft advies uitgebracht op het bestemmingsplan vanuit gezondheid en een gezonde leefomgeving. De GGD benoemt in haar advies de onderwerpen luchtkwaliteit, geluid en langdurig verblijf. De GGD gebruikt bij haar advisering het document 'Kernwaarden voor een gezonde leefomgeving', de GGD richtlijn Omgevingsgeluid en gezondheid en GGD richtlijn Luchtkwaliteit en gezondheid. Het advies beschrijft aanbevelingen op het gebied van het verbeteren van de luchtkwaliteit en geluidssituatie in de toekomstige woningen. Dit zijn aandachtspunten die toezien op het gebouwontwerp, de technische uitwerking en de inrichting en niet van toepassing op het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De gegeven adviezen worden ter harte genomen en zijn aan de initiatiefnemer meegegeven ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen. De aanvraag dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

De opmerkingen vanuit het vooroverleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Van de vooroverlegpartners zijn geen zienswijzen meer ontvangen.

1.3. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 24 augustus tot en met woensdag 4 oktober 2023 ter inzage gelegen. Gedurende die periode zijn 3 zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn samengevat in deze nota en van een antwoord voorzien. De zienswijzen geven deels aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Het bestemmingsplan is nu gereed voor vaststelling door de gemeenteraad.

Ten aanzien van de inhoud

De zienswijzen naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2. Er is aangegeven of deze al dan niet gegrond zijn.

2. Ingediende zienswijzen en beantwoording

2. Beantwoording van zienswijzen

2.1 Zienswijze bewoner Ronsseweg, Gouda (mail 2 september 2023)

- a. Mijn zienswijze is dat met dit plan de verkeersveiligheid van de Jamessingel in het geding komt omdat er meer een komen en gaan van mensen zal ontstaan.
Een maximale snelheid van 30 km./uur toepassen zou een oplossing hiervoor kunnen zijn.

Reactie:

De Burgemeester Jamessingel is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg waarbij de doorstroming van het verkeer een belangrijk aspect is. Voor de veiligheid van fietsers liggen aan weerszijden van deze weg vrij liggende fietspaden en op de meeste kruispunten wordt het verkeer geregeld met verkeerslichten. Met de huidige maximumsnelheid 50 km/uur wordt het verkeer veilig afgewikkeld, dit geldt ook voor voetgangers en fietsers. Ook de afwikkeling van het doorgaand verkeer is belangrijk, hierdoor kan dit verkeer doorstromen naar de provinciale- en rijkswegen. Een snelheidsverlaging naar 30 km/u is niet noodzakelijk voor dit plan. Wel heeft de gemeente een extern bureau opdracht gegeven om een integraal ontwerp te maken voor de herinrichting van de Burgemeester Jamessingel waarbij wordt uitgegaan van een 30 km/u zone in het stationsgebied. Deze snelheidsverlaging komt uit het door de gemeenteraad vastgestelde Verkeerscirculatie plan, maar is niet randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de hotelkavel. Naast een optimale verkeerskundige inpassing wordt nadrukkelijk ook naar omgevingskwaliteit in brede zin gekeken. De komende periode staat in het teken van het maken van een schetsontwerp met een bijbehorende kostenraming. Uiteraard is verkeersveiligheid een

uitgangspunt in het schetsontwerp. In de doorrekening van het maatregelpakket van door de gemeenteraad in 2021 vastgestelde verkeerscirculatieplan is rekening gehouden met de ontwikkeling van de Spoorzone inclusief de hotelkavel.

Bij de ontwikkeling van de hotelkavel wordt daarnaast rekening gehouden met de verschillende (toekomstige) verkeersstromen door het gebied. Onder andere door een transparante vormgeving van de plint en een passende inrichting wordt de verkeersveiligheid op en rond het stationsplein geborgd

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

- b. Ook zal er nog meer van parkeergelegenheid aan de Ronsseweg gebruik gemaakt gaan worden omdat de parkeertarieven verschillen en tevens op zondag vrij parkeren is toegestaan. Hierdoor is het niet meer mogelijk voor bewoners van de Ronsseweg om hun auto te parkeren aan de Ronsseweg

Reactie:

Duurzame mobiliteit is een van de leidende principes voor de ontwikkeling van de spoorzone. Door de uitstekende bereikbaarheid met het OV liggen hier kansen om het autogebruik te verminderen. Een maatschappelijke trend is dat het eigen autobezit in sterk stedelijke gebieden afneemt en daarmee ook de behoefte aan autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Zoals ook in bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan is opgenomen, is de ligging van dit gebouw uniek, pal naast de ingang van het station Gouda. In bijlage 3 bij de regels is nader uitgelegd dat de beoogde invulling van deze kavel leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van 80 parkeerplaatsen, waarvan 3 voor deelauto's. Als dan per dagdeel gekeken wordt naar de landelijk gemiddeld genomen aanwezigheid per functie in het gebouw, leidt dit tot een daadwerkelijke maximale parkeerbehoefte van 69 parkeerplaatsen, die zich voordoet op de zaterdagavond.

Er worden bij deze ontwikkeling geen parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Zoals in bijlage 3 behorende bij de regels is opgenomen is gekeken naar de beschikbaarheid van openbare parkeerplaatsen in omgeving. De gebruikers van de woningen en het hotel en ook de werknemers zullen geen parkeervergunning krijgen. Dit betekent dat bewoners, bezoekers en werknemers hun auto in het dit gebied van de Ronsseweg niet zomaar kunnen parkeren. Hiermee worden gebruikers gestimuleerd voor een andere vervoerswijze te kiezen, zogenaamde duurzame mobiliteit. Indien men toch gebruik wenst te maken van een auto, zijn er afspraken gemaakt tussen ontwikkelaar en de gemeente Gouda over het aangewezen zijn op betaald parkeren. Zij kunnen hiervoor gebruik maken van de Stationsgarage en de Vossenburchkade. De Stationsgarage heeft na toevoeging van de extra verdiepingen met 80 plekken op de piekmomenten nog voldoende aantal vrije parkeerplaatsen en ook op de Vossenburchkade is overcapaciteit. De verwachting is dat bewoners, hotelbezoekers en werknemers zullen kiezen voor parkeren in de Stationsgarage of de Vossenburchkade, zeker gezien het prijsbeleid van de gemeente gericht is op het aantrekkelijker maken van parkeren in parkeergarages ten opzichte van op straat parkeren.

De zienswijze geeft op dit punt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Aan artikel 10.1 sub a wordt toegevoegd dat bij aanvang van het feitelijk gebruik alle adressen binnen dit bestemmingsplan zijn opgenomen op de GROF-lijst (Geen Recht Op een Parkeervergunning). Bewoners van de appartementen en werknemers van bedrijven komen nooit en te nimmer in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

2.2. Zienswijze bewoners Ronsseweg (brief 1 oktober 2023)

- a. Indiener van de zienswijze vraagt zich af hoe er gehandhaafd gaat worden op de functie short stay.

Reactie:

In de regels is bepaald dat maximaal 20 kamers mogen worden gebruikt voor short stay. Dit is uitsluitend mogelijk op basis van tijdelijke huurcontracten of gebruikersovereenkomsten en is beperkt tot maximaal zes maanden. Deze overeenkomsten dienen bij een controle te worden

overlegd aan de toezichthouders. De registratie is niet alleen bedoeld om te kunnen constateren of er wordt voldaan aan de regels van het bestemmingsplan, maar ook noodzakelijk ingeval van een calamiteit. Dit laatste geldt eveneens voor het houden van een nachtregister.

De hotelexploitant is namelijk verplicht een doorlopend nachtregister bij te houden op grond van artikel 438 van het Wetboek van Strafrecht. In dit register worden de gegevens vermeld van de gasten die nachtverblijf houdt (naam, woonplaats, datum aankomst en vertrek).

De combinatie van contract c.q. overeenkomst en nachtregister maakt dat er voldoende controlemogelijkheden voorhanden zijn om handhavend op te treden, wanneer er sprake is van een overtreding.

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

- b. Indiener van de zienswijze geeft aan dat ten aanzien van artikel 8 lid 1 inzake de voorwaardelijke verplichting plasbrandaandachtsgebied niet valide is voor de betreffende locatie. Een nieuw onderzoek naar de plasbrandhaard zou noodzakelijk zijn.

Reactie:

De constatering van de indieners van de zienswijze is op dit punt juist. Er is bij dit plan wel een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid op deze locatie (bijlage 13). Uit dit onderzoek volgt dat een nadere studie moet plaatsvinden naar het groepsrisico vanwege het spoor (plasbrand). Inmiddels is het onderzoek voor deze locatie afgerond. Dit onderzoek is ook ter advisering voorgelegd aan de Veiligheidsregio. In het onderzoek worden voorzieningen voorgesteld die het groepsrisico aanvaardbaar maken. De Veiligheidsregio adviseert dit dan ook als zodanig als voorwaarde op te nemen in het bestemmingsplan.

De zienswijze is voor wat betreft dit punt gegrond. De regels van het bestemmingsplan worden op dit punt aangepast. Het bouwen van bouwwerken voor (beperkt) kwetsbare objecten op de gronden mede aangewezen voor 'overige zone – plasbrandaandachtsgebied' is slechts toegestaan indien is aangetoond, dat voldaan wordt aan de bouwweisen in een plasbrandaandachtsgebied, zoals omschreven in het Bouwbesluit 2012, of, voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen door burgemeester en wethouders een voorstel voor gelijkwaardigheid is goedgekeurd waarbij toetsing van de gelijkwaardigheid plaatsvinden op basis van het rapport van Antea Group, kenmerk 474385, d.d. 3 september 2023.

- c. Volgens indiener van de zienswijze wordt bij de parkeerberekening van het verkeerde aantal woningen uitgegaan.

Reactie:

In het rapport van Spark worden van de juiste aantallen woningen uitgegaan. Het aantal van 50 wordt in het begin van het rapport even genoemd omdat daar ooit mee getenderd is. Maar in het mobiliteitsrapport van Spark wordt in 2.2 het ruimtelijke programma uitgegaan van in totaal 59 woningen. Hier is ook mee verder gerekend. In de bijlage 3 bij de regels is voor het berekenen van de parkeernorm voor de appartementen uitgegaan van 50 appartementen met een maximale oppervlakte van 55 m² en van 9 appartementen met een oppervlakte tussen 55 en 85 m². In totaal dus 59 appartementen.

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

- d. Reclamant geeft aan dat bij het bepalen van de overige parkeerbehoefte steeds is uitgegaan van totale parkeerbehoefte per functie waarbij dan vervolgens uit wordt gegaan dat dit inclusief een aantal bezoekers per functie is.

Reactie:

In de bijlage 3 bij de regels is inderdaad uitgegaan van de totale parkeerbehoefte per functie inclusief het aantal bezoekers per functie. Het aandeel bezoekers in de parkeernorm van een hotel is conform de richtlijnen 90%. Daarbij zijn de gasten die in het hotel verblijven (in termen 'de gebruiker van het hotel') de bezoekers. Hetzelfde geldt ook voor de horeca. De overige 10% van

de parkeernorm van een hotel en horeca wordt veroorzaakt door de werknemers. De term bezoekers kan hierbij wat verwarring veroorzaken, want bij de woningen gaat het daadwerkelijk om mensen die op bezoek komen bij de woningen.

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

- e. Reclamant stelt de parkeernorm voor de short stay functie ter discussie. In het rapport is uitgegaan van 0,4 parkeerplaats per kamer. Hetgeen resulteert in 8 parkeerplaatsen waarvan 4 bezoekers. Dit lijkt een optimistische aanname immers niet bekend of de gebruikers van de short stay al dan niet met de auto komen en hoelang zijn gebruik maken van deze.

Reactie:

Het is correct dat het lastig voorspellen is of de gebruikers van de short stay al dan niet met de auto komen. Daarom maken we in Nederland gebruik van parkeernormen voor het voorspellen. De parkeernormen zoals die in de landelijke richtlijnen zijn opgenomen zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. Er zijn geen parkeernormen in de landelijke richtlijnen die gelden voor een hotel met 'short stay'. De functie 'short stay' komt het meest overeen met de functie van een klein appartement. De units zijn gemiddeld zelfs nog wat kleiner. Voor de functie 'short stay' is dan ook, veiligheidshalve, in bijlage 3 dezelfde parkeernorm genomen als bij de kleine appartementen (kleiner van 55 m2)

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

- d. Ook stelt reclamant de parkeernormen voor de appartementen ter discussie. Vreemd is dat op bladzijde 4 van 16 van de notitie van Spark een vergelijk wordt gemaakt tussen autobezit per huishouden in het gebied met postcode 2666A (gemeente Leidschendam, de wijken Leidschendam Centrum en Stompwijk)) en de Ronsseweg (2803Z). Twee totaal onvergelijkbare grootheden.

Reactie:

Op bladzijde 4 van 16 van de notitie van Spark, dat betreft bijlage 3 bij de regels, is door adviesbureau Spark uitgelegd dat zij beschikken over een databestand waarin op postcode vijf niveau het autobezit per huishouden is opgenomen. Het daar genoemde postcode (2266A) is opgenomen als voorbeeld wat met 'postcode vijf niveau' wordt bedoeld, namelijk een zogenaamde 5-positie postcode, wat dus uit 4 cijfers en het eerste letter van de postcode bestaat. Er is geen vergelijk gemaakt met het autobezit in postcode 2266A en de situatie in Gouda. Er is gekeken naar de dichtstbijzijnde 5-positie postcodegebied rondom de hotelkavel en wat daar het gemiddeld autobezit per huishoudens is. Dat is in de buurt van de Ronsseweg, postcodegebied 2803Z en daar is het autobezit op gemiddeld 0,62 auto's per huishouden. Daarna wordt geconstateerd dat het woningtype op de hotelkavel zo specifiek is, dat een vergelijking van het autobezit in de Ronssebuurt met de bewonersparkeernorm voor de nog te bouwen appartementen relatief weinig zegt.

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

- e. In de notitie van Spark ontbreekt een meerdaagse tellingen van de parkeerterreinen zodat geen helderbeeld aanwezig is van de gemiddelde bezettingsgraad. Hetgeen van wezenlijke invloed is op de beschikbaarheid. Verder stelt reclamant dat de parkeerdruk in de buurt nog meer gaat verhogen doordat er bij de Koploper(tussen bioscoop en bank) geen parkeerplaatsen gerealiseerd zouden worden.

Reactie:

Uit de notitie van Spark, bijlage 3 bij de regels, blijkt dat de maximale parkeerdruk als gevolg van alle functies die zich op de hotelkavel bevinden zich voordoet op een zaterdagavond en dat er dan 69 parkeerplaatsen nodig zijn om aan de parkeerbehoefte te voldoen. In deze bijlage staat ook vermeld dat de gemeenteraad in december 2021 heeft besloten de Stationsgarage uit te breiden met 80 parkeerplaatsen. Op zaterdagavond komen er dus 80 parkeerplaatsen bij en is er vanuit de hotelkavel behoefte aan afgerond 70 parkeerplaatsen. Er is dus in de omgeving van de

hotelkavel na realisatie van de uitbreiding van de Stationsgarage voldoende parkeergelegenheid om aan de parkeerbehoefte te voldoen.

In tegenstelling tot wat reclamant aangeeft worden er bij de Koploper wel degelijk parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal worden daar 50 autoparkeerplaatsen gerealiseerd.

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

- f. Indiener van de zienswijze geeft aan dat in het rapport van Spark het aantal parkeerplaatsen van 147 aan de Vossenburghkade niet juist is.

Reactie:

In september 2023 is voor heel Gouda een nieuwe inventarisatie van alle openbare parkeerplaatsen gedaan. Daaruit blijkt dat in totaal 139 parkeerplaatsen aanwezig zijn.

De zienswijze geeft op dit punt aanleiding bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan aan te passen. Het aantal parkeerplaatsen op de Vossenburchkade zoals genoemd in tabel 7, zal worden gecorrigeerd van 147 naar 139. (bijlage 3 bij de regels, pagina 9, paragraaf 7.2, tabel 7). Ook de toelichting zal hierop aangepast moeten worden. Aanpassing van het aantal heeft geen gevolgen voor de verdere onderbouwing van het plan.

- g. Recent heeft de gemeente het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad verminderd. De gebruikers van deze parkeerplaatsen dienen nu elders in de stad buiten de singels, een parkeerplaats te zoeken. Ook dit gegeven ontbreekt in de notitie van Spark.

Reactie:

Zoals al eerder hiervoor gemeld doet de maximale parkeerbehoefte van dit plan zich voor op zaterdagavond en bestaat die behoefte uit 70 parkeerplaatsen. De toekomstige uitbreiding van de Stationsgarage met 80 parkeerplaatsen voorziet in de maximale parkeerbehoefte van deze kavel.

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

- h. In de Horecavisie (Binnenstad) Gouda 2022-2028 van de gemeente wordt de ambitie uitgesproken om meer toeristen aan te trekken. In 2019 was de gemiddelde hotelbezetting in Gouda zelfs 72,9%. Op zich een prima bezetting doch ontbreekt hierbij het gegeven hoeveel procent hiervan een, twee of meerdaagse overnachtingen betreft. En wat op basis van dit percentage de verwachting voor de toekomst is. Immers het aantal (meerdaagse) overnachtingen beïnvloed in hoge mate de beschikbaarheid van de in de notitie van Spark genoemde parkeerplaatsen.

Reactie:

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van een hotel is het aantal (meerdaagse) overnachtingen niet van belang. Zoals eerder al gemeld zijn de parkeernormen zoals die in de landelijke richtlijnen zijn opgenomen gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. Dit geldt ook voor de aanwezigheidspercentages. Voor hotels wordt op de zaterdagavond uitgegaan van 100% aanwezigheid van het aantal auto's afkomstig uit de parkeernormen. De hoogste parkeerbehoefte van alle functies op deze kavel tezamen doet zich ook dan (op zaterdagavond) voor en is zoals in bijlage 3 te lezen valt, 69,1, afgerond 70 parkeerplaatsen. En zoals in de vorige reacties te zien valt, wordt de Stationsgarage met 80 parkeerplaatsen uitgebreid, is de bezetting van de Stationsgarage buiten kantooruren lager en is er nog overcapaciteit aan de Vossenburchkade.

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

- i. Ook vraagt de indiener zich af hoe met de uitwerking van het bestemmingsplan Paraplu-herziening Parkeren Gouda" (NL.IMRO.0513.0006BP parkeren-DF01) rekening wordt gehouden.

Reactie:

Met dit bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel vervallen eventuele eerdere vastgestelde bestemmingsplannen voor deze locatie. Dat geldt dus ook voor het vastgestelde bestemmingsplan Parapluherziening Parkeren Gouda met identificatienummer NL.IMRO.0513.006BParkeren-DF01 van de gemeente Gouda.

Op 29 januari 2020 heeft de gemeenteraad het Parkeerplan Gouda 2020 vastgesteld, met daarbij een wijziging van de parkeernorm voor woningen voor de Binnenstad en het deel van de spoorzone tussen het spoor en de Burgemeester Jamessingel, van spoortunnel tot het Hamstergat. Dit betreft dus ook de Hotelkavel. De in 2020 vastgestelde parkeernorm voor woningen in zone B2 (de zone waar de Hotelkavel in valt) is:

- 0,6 voor bewoners + 0,2 voor bezoekers per woning met een oppervlakte kleiner van 55 m²;
 - 0,8 voor bewoners + 0,2 voor bezoekers per woning met een oppervlakte tussen 55 en 85 m².
- Tevens is opgenomen dat er een 'afslag' in rekening mag worden gebracht indien de locatie zich in gereguleerd gebied (een gebied met parkeervergunningen en betaald parkeren) bevindt. Dat is op deze locatie het geval. De 'afslag' bedraagt 0,4.

De in bijlage 1 van dit bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel opgenomen parkeernormen voor de appartementen zijn gelijk aan de in 2020 vastgestelde parkeernormen voor woningen in zone B2, met gebruik making van de 'afslag' voor het gereguleerde gebied. Deze normen zijn:

- 0,2 voor bewoners + 0,2 voor bezoekers per woning met een oppervlakte kleiner dan 55 m²;
 - 0,4 voor bewoners + 0,2 voor bezoekers per woning met een oppervlakte tussen 55 en 85 m².
- Voor de berekening van de parkeerbehoefte, zoals die in bijlage 3, het Mobiliteitsplan van Spark, is toegelicht, is voor de functies wonen de parkeernorm overgenomen vanuit het Parkeerplan Gouda 2020 en voor alle functies die geen wonen betreffen gebruik gemaakt van dezelfde parkeernormen en aanwezigheidspercentages zoals die ook in het bestemmingsplan Parapluherziening Parkeren Gouda zijn opgenomen.

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

- j. Reclamant geeft aan dat artikel 10.1 slecht onderbouwd is en voorbij gaat aan de huidige, bij het college, bekende parkeerproblematiek binnen de gemeente. Nog even los van het feit dat de parkeerdruk rond de Ronsseweg na oplevering van de Koploper nog meer toeneemt.

Een betere meer cijfermatige onderbouwing, gebaseerd meerdaagse tellingen, is noodzakelijk.

Reactie:

Om de parkeerdruk in de omgeving door de komst van het plan niet te laten toenemen zullen de gebruikers van de woningen en het hotel en ook de werknemers geen parkeervergunning krijgen, zoals ook in de voetnoot op pagina 7 en de aanbevelingen op pagina 12 van bijlage 3, het Mobiliteitsplan van Spark is opgenomen. Dit betekent dat bewoners, bezoekers en werknemers hun auto in het gebied rond de Ronssestraat niet zomaar kunnen parkeren. Hiermee worden gebruikers gestimuleerd voor een andere vervoerswijze te kiezen, zogenaamde duurzame mobiliteit.

Aangezien de bewoners van de nieuwe woningen en de gebruikers van het hotel geen parkeervergunning kunnen krijgen, zullen zij, voor zover zij een auto bezitten, aangewezen zijn op betaald parkeren. Zij kunnen hiervoor gebruik maken van de Stationsgarage. Deze heeft na toevoeging van de extra verdiepingen op de piekmomenten nog voldoende aantal vrije parkeerplaatsen. Ook kunnen de bewoners en hotelgebruikers parkeren op de Vossenburchkade. Voor kort parkeren kan ook gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen op straat. De verwachting is dat bewoners, hotelbezoekers en werknemers zullen kiezen voor parkeren in de Stationsgarage of de Vossenburchkade, zeker gezien het prijsbeleid van de gemeente gericht is op het aantrekkelijker maken van parkeren in parkeergarages ten opzichte van op staat parkeren. De Stationsgarage heeft na toevoeging van de extra verdiepingen met 80 plekken op de piekmomenten nog voldoende vrije parkeerplaatsen en ook op de Vossenburchkade is overcapaciteit

Om nog duidelijker te maken naar de omwonenden en de toekomstige bewoners van de Hotelkavel dat ze niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning, zal aan de regels van

het bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel toegevoegd worden dat de adressen op de GROP-lijst geplaatst worden.

De zienswijze geeft op dit punt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Aan artikel 10.1 sub a wordt toegevoegd dat bij aanvang van het feitelijk gebruik alle adressen binnen dit bestemmingsplan zijn opgenomen op de GROP-lijst (Geen Recht Op een Parkeervergunning). Bewoners van de appartementen en werknemers van bedrijven komen nooit en te nimmer in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

- k. Indieners van de zienswijze geeft aan dat er in het bestemmingsplan geen mogelijk wordt gegeven tot het indienen van planschade.

Reactie:

Nadat een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, is er de mogelijkheid een verzoek om planschade in te dienen bij de gemeente. Dat is een aparte procedure en staat los van de procedure van het bestemmingsplan. Hiervoor moet wel betaald worden, maar als het verzoek slaagt, worden deze kosten vergoed.

Bij de beoordeling voor planschade wordt uitgegaan van het verschil tussen de huidige planologische situatie en de nieuwe planologische situatie. In de huidige planologische situatie is een hotel toegestaan met een maximale hoogte van 30 meter. Of er sprake is van planschade zal worden beoordeeld door een onafhankelijke adviseur.

In afspraken met ontwikkelaar is vastgelegd dat hij aansprakelijk is voor eventuele planschade claims.

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

2.3 Zienswijze bewoner Ronsseweg, Gouda (brief 3 oktober 2023)

- a. Reclamant geeft aan dat het geplande hotel te dicht bij het woongebouw komt te staan, wat aanzienlijke gevolgen heeft voor het uitzicht en de hoeveelheid zonuren die zij ontvangen. Ook zou de uitgevoerde zonuren studie niet overeenkomt met de werkelijke situatie met betrekking tot zonlicht.

Reactie:

Overall in Nederland zijn we op zoek naar woningbouwlocaties om binnenstedelijk te verdichten. Dit is omdat er sprake is van woningnood. In Gouda is dat niet anders. We zien kansen om de omgeving van het station te verdichten met het beoogde stedelijke milieu. Daarmee geeft Gouda invulling aan Rijks- en provinciaal beleid om binnenstedelijk te verdichten.

Plannen om binnenstedelijk te verdichten in de stationsomgeving van Gouda zijn overigens niet nieuw. Gouda heeft in 2005 al een Structuurvisie opgesteld waarin staat dat o.a. de herprofilering van de Burgemeester Jamessingel uit die tijd het mogelijk maakt om de langgerekte zone langs het spoor te ontwikkelen met mogelijkheden voor woningbouw en kantoren. Daarnaast wordt gesproken over het bieden van een kwaliteitsimpuls impuls aan de stationsomgeving door het verbeteren van de stationspleinen en de vestiging van een aantal grootschalige voorzieningen. Daarnaast heeft de gemeente Gouda in 2005 de Nota Hoogbouw vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat op deze locatie een hoogte denkbaar zou kunnen zijn van 50 tot 70 meter. Met de voorgestelde plannen geeft Gouda hier invulling aan. Recent nog is in de Omgevingsvisie 1.0 (2022) de stationsomgeving beschreven als een plek waar verdichting mogelijk is tot een bouwhoogte van 50 tot 70 meter.

Het gebied tussen het Groenenhart Ziekenhuis en het station van Gouda is momenteel het meest verdichte woongebied van Gouda. Het verdichten in de stationsomgeving zet die trend dus als het ware door. Het gebouw op betreffende locatie is hier een voorbeeld van. Er is gezocht naar een gebouw dat passend is in zijn omgeving en voorziet in voldoende voorzieningen/woningen om een ontwikkeling zo dicht op een station te rechtvaardigen. Daardoor kon al snel geconcludeerd worden dat de voorgeschreven hoogte van 70 meter uit de Hoogbouw Nota en de

Omgevingsvisie 1.0 niet realistisch is op deze plek. Het gebouw moet zijn omgeving respecteren en zorgen voor een stedelijke eenheid. In de stedelijke context die in het Ontwikkelperspectief Spoorzone uit 2019 staat beschreven sluit een hoger volume dan het huidige bestemmingsplan goed aan op enerzijds het bestaande milieu tussen het Groenehart Ziekenhuis en het station en anderzijds op andere stedelijke ontwikkelingen in de Spoorzone. Om deze redenen is gekozen voor een maximale hoogte van 54 meter. Belangrijk aandachtspunt bij het bepalen van deze hoogte is wel de terugligging van dit hogere deel ten opzichte van de Burgemeester Jamessingel en de flats aan de overzijde van de weg. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is gezocht naar een manier om de schaal en maat van het gebouw trapsgewijs te laten oplopen richting het spoor en op die manier geen stevige confrontatie te veroorzaken aan de zijde van de Burgemeester Jamessingel. Deze visie is eerder ook toegepast bij De Koploper.

Het ontwerp bestemmingsplan maakt nu een hoogte mogelijk van 54 meter aan de spoorzijde en een hoogte van 32 aan de zijde van de Burgemeester Jamessingel. Het huidige bestemmingsplan maakt een hoogte mogelijk van 30 meter. Er is begrip voor de zorgen die worden geuit, het nieuwe gebouw wordt inderdaad hoger dan het huidige bestemmingsplan. Echter gaat het hier met name om het gedeelte dat bewust is gelegen aan de spoorzijde. Door het hogere deel aan de zijde van het spoor te positioneren is rekening gehouden met de bezonning van de Ronsseflats aan de overzijde van de Burgemeester Jamessingel. Door het hogere deel aan de spoorzijde zal er met name tussen oktober en maart minder direct zonlicht zijn. De afstand tussen de bestaande woningen en het nieuwe gebouw bedraagt echter minimaal 50 meter. Hierdoor is er dus geen sprake van te weinig daglicht in de woningen van de omwonenden aan de Ronsseweg.

Er is een bezonningsstudie uitgevoerd door KCAP. Deze studie bevestigt bovenstaande redenering. In het rapport is ook de bouw van de koploper meegenomen. Dit gebouw is nog in aanbouw. Tot zover kan worden meegegaan met de stelling van reclamant dat de uitgevoerde zonuren studie niet overeenkomt met de werkelijke situatie met betrekking tot zonlicht. Van enige onjuistheid van het rapport is niets gebleken. Hierbij is ook gekeken naar andere rapporten in het gebied en naar satellietbeelden.

Verder is het vaste jurisprudentie dat er in Nederland geen blijvend recht bestaat op vrij uitzicht

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

- b. De indiener van de zienswijze heeft bezwaren tegen het plan vanwege de grote impact op de woonsituatie. Privacy is een van de belangrijkste redenen voor het bezwaar. De locatie van het hotel zal gasten de mogelijkheid bieden om rechtstreeks in de woning te kijken, wat een aanzienlijke inbreuk op onze privacy en wooncomfort zal veroorzaken.

Reactie:

Er wordt een vergelijking gemaakt met de nul-situatie waarin het perceel onbebouwd is. Er is alle begrip voor de zorgen omtrent de privacy en inkijk. Echter is er rekening gehouden met de privacy tijdens de ontwikkeling van dit gebouw. Het hotel/woongebouw ligt op een afstand van minimaal 50 meter t.o.v. de Ronsseflats. Hierdoor is er in de regel geen sprake van privacy schending. Deze afstand is namelijk voldoende om niet direct inkijk in de woning te ervaren. Daarnaast is een hotel van 30 meter hoog al mogelijk op het perceel. De nul-situatie zou dus eigenlijk een hotel van 30 meter hoog op dit perceel moeten zijn. Als die situatie vergeleken wordt met het voorliggende plan waar enkel op het achterste deel (zijde van het spoor) gebouwd wordt tot een hoogte van 54 meter, valt de privacy werking dus mee. Het hogere deel ligt op een nog grotere afstand van de Ronsseflats namelijk minimaal 68 meter.

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

- c. Bovenstaande punten kunnen ook leiden tot aantasten van de waarde van de woning.

Reactie:

Nadat een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, is er de mogelijkheid een verzoek om planschade in te dienen bij de gemeente. Dat is een aparte procedure en staat los van de

procedure van het bestemmingsplan. Hiervoor moet wel betaald worden, maar als het verzoek slaagt, worden deze kosten vergoed.

Bij de beoordeling voor planschade wordt uitgegaan van het verschil tussen de huidige planologische situatie en de nieuwe planologische situatie. In de huidige planologische situatie is een hotel toegestaan met een maximale hoogte van 30 meter. Of er sprake is van planschade zal worden beoordeeld door een onafhankelijke adviseur.

In afspraken met ontwikkelaar is vastgelegd dat hij aansprakelijk is voor eventuele planschade claims.

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