



Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan

Ridder van Catsweg 683, Gouda

Gemeente Gouda
Afdeling Ruimtelijk beleid en advies
Behorend bij het raadsbesluit van 16 juni 2021

**NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN
ONTWERPBESTEMMINGSPAN RIDDER VAN CATSWEG 683, GOUDA**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op het perceel aan Ridder van Catsweg 683 was tot voor kort autobedrijf Van Loon gevestigd, met een grote showroom, autowerkplaats, wasstraat en tankstation. De huidige eigenaar wenst hier woningbouw te ontwikkelen. Het initiatief betreft het realiseren van drie woongebouwen met in totaal 188 appartementen en een tweelaagse parkeergelegenheid, waar het voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan nog ging om 196 appartementen. De drie nieuw te bouwen woongebouwen bieden ruimte aan:

- 43 sociale huurappartementen;
- 71 huurappartementen (middensegment);
- 74 vrije sector huur- of koopappartementen (middensegment).

Het ontwerpbestemmingsplan is ter inzage gelegd, nadat het concept ervan is voorgelegd aan de bestuurlijke overlegpartners, wat ook is aangegeven in § 9.1 van de toelichting van het bestemmingsplan. De inhoud van § 9.3 over de zienswijzen wordt aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en geeft een verkorte weergave van de inhoud van voorliggende nota.

1.2 Participatie

In aanloop naar de Omgevingswet wordt initiatiefnemers gevraagd actief in overleg te gaan met de buurt. Op welke manier de buurtparticipatie gebeurt, wordt aan de initiatiefnemer gelaten. Afhankelijk van de setting is daar soms ook een vertegenwoordiger van de gemeente aanwezig. Dit alles was in aanloop naar de Participatiestrategie Fysieke Leefomgeving. Voor deze aanvulling op de bestaande Inspraak- en Participatieverordening zijn zo ervaringen opgedaan en wordt er nog steeds van geleerd.

De ontwikkelaar heeft op 18 juli 2019 een inloopavond gehouden voor omwonenden. Daarvoor waren bijna 725 huis-aan-huis-uitnodigingen bezorgd. Op de avond zelf waren ruim 100 personen aanwezig. Op 7 oktober 2019 heeft een overleg plaatsgevonden tussen gemeente en vertegenwoordigers van VvE Klein Haastenburg.

Over hoe de participatie is ervaren door buurtbewoners en initiatiefnemer verschillen de meningen. Maar mede naar aanleiding van wat door buurtbewoners naar voren is gebracht in de zienswijzen, zijn op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 dialoogsessies georganiseerd. In deze dialoogsessies zijn gemeente en ontwikkelaar in gesprek gegaan met indieners van de zienswijzen om te bezien op welke punten en op welke manier tegemoet kan worden aan wat door buurtbewoners is aangedragen, door het bouwplan aan te passen.

Naar aanleiding van de zienswijzen en de deelsessies, is het plan bijgesteld, waarbij tegemoet gekomen wordt aan de geuite bezwaren ten aanzien van het niet-voldoen aan de Nota Hoogbouw, schaduwwerking en privacy bij Klein Haastenburg, en voldoende parkeerplaatsen.

Op deze manier is invulling gegeven aan zorgvuldige voorbereiding van besluitvorming. Zo zijn alle relevante factoren en omstandigheden op tafel gekomen en kunnen ze meegewogen worden bij het nemen van de beslissing omtrent vaststelling.

1.3 Bestuurlijk overleg

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de Provincie Zuid-Holland gevraagd te reageren op het concept van het ontwerpbestemmingsplan. De provincie heeft op 8 januari 2020 laten weten dat het plan niet hoeft te worden toegezonden, omdat het niet strijdig is met provinciaal beleid.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft in het kader van de Watertoets op 15 januari 2020 laten weten geen bezwaar te hebben tegen het plan. De waterhuishoudkundige belangen zijn niet tot nauwelijks in het geding. Wel geldt er een zorgplicht voor (het onderhouden van) de naastliggende watergangen. Voor de werkzaamheden is geen watervergunning nodig.

De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft op 17 januari 2020 laten weten geen opmerkingen te hebben die het bestemmingsplan raken. Wel wordt geadviseerd verbetering aan te brengen in de secundaire bluswaterwinning, wat aan bod komt bij de aanvraag om een omgevingsvergunning.

1.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan lag van donderdag 3 september tot en met woensdag 14 oktober 2020 ter inzage. Gedurende die periode zijn zienswijzen van 150 huishoudens ingekomen. De zienswijzen zijn samengevat in deze nota en van een antwoord voorzien. De zienswijzen geven aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. Het bestemmingsplan is nu gereed voor vaststelling door de gemeenteraad.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ontvangen en ontvankelijk.

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 en of het ontwerpbestemmingsplan wordt gewijzigd.

1.5 Dialoogsessies

In de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag, zijn dusdanig veel zienswijzen ingediend met een breed scala aan onderwerpen, dat besloten is in gesprek te gaan met indieners van de zienswijzen, alvorens de stukken ter besluitvorming aan de raad voor te leggen.

In de dialoogsessies die werden georganiseerd op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 zijn gemeente en ontwikkelaar in gesprek gegaan met indieners van de zienswijzen. In die dialoogsessies is uitvoerig stil gestaan bij de onderwerpen die het vaakst naar voren kwamen in de zienswijzen. Het gaat dan om zaken als maximale bouwhoogten, situering van het westelijke woongebouw, schaduwwerking en lichttoetreding, en verkeer en parkeren.

De zienswijzen zijn in voorliggende “Nota van beantwoording zienswijzen en ambtelijke wijzigingen” samengevat en van commentaar voorzien. De zienswijzen hebben in combinatie met de uitkomsten van de dialoogsessies geleid tot een voorstel voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Voorgestelde wijzigingen leiden tot een bestemmingsplan met als belangrijkste aanpassingen:

- Lager toegestane bouwhoogten, passend binnen de Nota Hoogbouw;
- In totaal 8 appartementen minder; 188 in plaats van 196 woningen;
- Geringe aanpassing grenzen bouwvlak oostelijk woongebouw; deels op voorspraak van de Adviescommissie Omgevingskwaliteit;
- Andere situering en omvang bouwvlak westelijk woongebouw;
- Geen balkons aan de westzijde van het westelijke woongebouw;
- Minder schaduwwerking op woningen van Haastenburg, voldoende aan lichte TNO-norm;
- Volledig bezoekersparkeren op eigen terrein; ook op de zaterdag. Ook verzekerd in de anterieure overeenkomst.

1.6 Ambtshalve wijzigingen

Het is wenselijk om het bestemmingsplan op een aantal punten ambtshalve te wijzigen. De voorgestelde wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk 3 en opgenomen in de los bijgevoegde bijlagen 1, 2 en 3 bij deze Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

2. Beantwoording zienswijze

De ingediende zienswijzen zijn hieronder kort samengevat en voorzien van commentaar.

2.1 Zienswijzen 12 huishoudens uit het blok Haastenburg 1-35

Zienswijze 1

De grootte van de drie woontorens is beklemmend. Uitzicht op een rij bomen verandert in 12,11 en 6 verdiepingen hoog steen. Hierdoor komt de kleine Haastenburg, met een hoogte van 3 verdiepingen volledig in de schaduw te staan. De woontorens ontnemen niet alleen directe zon- en daglicht, maar ook mijn privacy. De plaatsing van de westelijke toren is met een maximale afstand van 15 meter tot de kleine Haastenburg op z'n zachtst gezegd krankzinnig te noemen. Er is bij het bepalen van de locatie totaal geen rekening gehouden met de bewoners van de kleine Haastenburg. Daarnaast overschrijdt de bouwhoogte uit het ontwerpbestemmingsplan de maximale bouwhoogte die genoemd wordt in de nota Hoogbouw 2005.

Commentaar

Naar aanleiding van de vele zienswijzen ten aanzien van onder andere de bouwhoogten, zijn op 9 en 23 februari en 9 maart 2021 dialoogsessies gehouden met indieners van zienswijzen en de ontwikkelende partij. Deze en andere zienswijzen hebben samen met de opbrengst van de dialoogsessies geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan op de punten van de situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg en de bouwhoogten van de drie woongebouwen.

Voorgesteld wordt het bouwvlak van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg op te schuiven in zuidwestelijke richting, waarbij de omvang van het bouwvlak wordt gewijzigd, zoals aangeven op afbeelding van bijlage 1. Daarbij wordt de toegestane bouwhoogte verlaagd van 19 meter naar 10 meter, oplopend in oostelijke richting naar 16 meter. Op deze manier wordt voldaan aan de lichte TNO-norm, waarbij sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

De maximale bouwhoogten van het noordelijke woongebouw (nabij De Leckenborch) worden verlaagd van 37 meter naar 31 meter en voor de set back van 28 meter naar 22 meter. Voor het oostelijke woongebouw (nabij De Veste) gaan die van de set back van 22 meter naar 28 meter en blijft de maximale bouwhoogte 34 meter. De toegestane bouwhoogten zijn daarmee passend binnen de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Hoogbouw uit 2005. Het aantal appartementen wordt naar beneden bijgesteld van 196 naar 188 appartementen, waarvan 144 gereguleerd.

Zienswijze 2

Naast dat de woongebouwen buiten proporties zijn ten opzichte van de kleine Haastenburg, sluit het plan niet aan op de wijk Plaswijk. De hoogte, het dubbellaags-parkeerdek, de ruimte om de gebouwen heen en de hoeveelheid groen zijn strijdig met de kenmerken van de wijk. De groene, vriendelijke, kleinschalige en rustige uitstraling zal verdwijnen door de bouw van deze woongebouwen. De woongebouwen met 196 appartementen, plus een parkeerdek voor 235 auto's, plus 893 fietsplekken is voor dit wijkje veel te veel.

Commentaar

Zoals aangegeven in § 3.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt met de voorgestelde ontwikkeling de locatie ook in haar uitstraling meer een onderdeel van het wijkcentrum en ontstaat een stedenbouwkundig herkenningspunt in de bocht van de Ridder van Catsweg.

Ook al wordt er volop gebouwd in Westergouwe, inbreiding in de bestaande stad blijft noodzakelijk. De geprognosticeerde woningbouwopgave voor Gouda betreft ongeveer 5.000 woningen in de periode 2015-2030. Gezien de bestaande achterstand en de toekomstige vraag is het verhogen van de bouwproductie in de regio op korte termijn noodzakelijk.

Een ontwikkeling op de locatie van het voormalige garagebedrijf Van Loon is een passende invulling van de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Hoogbouw uit 2005. Hier wordt een bouwhoogte tussen 25 en 35 meter acceptabel geacht. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogten is de Nota Hoogbouw in in de eerste plaats gekeken naar de specifieke kenmerken (huidige stedenbouwkundige structuur, huidige bouwhoogten) van de buurt of wijk, waarin de hoogbouwzone zich bevindt. Het 'handschrift van de wijk' is bepalend. Noord(oost)elijker gelegen bebouwing kent toegestane

bouwhoogten van 18 en 20 meter met een bouwhoogte van 29 meter voor de zuidoostelijke hoek van De Leckenborch. In de tweede plaats is de Nota Hoogbouw in gekeken naar de plek van de hoogbouwzone binnen Gouda en naar de invloed op de skyline van Gouda.

Voor de hoogbouwzones op de schaal van de wijk gaat het om locaties die de structuur van de wijk kunnen versterken en waar op dit moment de 'grotere schaal' al onderdeel uitmaakt van de buurt. Hier wordt ruimte geboden om op een verantwoorde manier de hoogte in te gaan. In stedenbouwkundig opzicht wordt aansluiting gezocht op de opzet rond Lekkenburg. Door te kiezen voor drie woongebouwen wordt voorkomen dat een massief geheel ontstaat. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Verder zal met de komst van deze hoeveelheid huishoudens de verkeerssituatie op de Ridder van Catsweg drastisch verslechteren. De bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, zijn duidelijk niet in balans. Door de ontactische plaatsing van de in- en uitrit van het parkeerdek zal de hoofdweg verstopt raken en de toenemende drukte zal voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen. Zeker met het zicht op de voetgangers en fietsers die wandelen en fietsen van en naar het winkelcentrum Bloemendaal.

Commentaar

De ontsluiting van de locatie is op de best mogelijke plek gesitueerd. In de planfase voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan, is reeds door het adviesbureau Goudappel Coffeng bekeken of een ontsluiting van het perceel op een andere plek mogelijk was. Gebleken is dat een andere situering ervan leidt tot onveilige situaties. Zo is een ontsluiting tegenover of nabij Lekkenburg onwenselijk, omdat die dan in de (binnenkant van een) bocht gelegen zou zijn. In de zuidoostelijke hoek zou een ontsluiting te dicht bij het kruispunt van de Ridder van Catsweg met Catsveld en de Blommensteinsingel komen te liggen, wat kan leiden tot onveilige situaties.

Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is gebleken dat de Ridder van Catsweg en het omliggende wegennet een toename van het verkeer als gevolg van de realisatie van 196 appartementen aankan, mede omdat het verkeer dat het garagebedrijf met tankstation genereerde, komt te vervallen. Het bijgewerkte rapport van 8 april 2021 geeft eenzelfde uitkomst. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan, anders dan dat het geactualiseerde verkeersonderzoek als bijlage 2 bij de toelichting wordt gevoegd.

Zienswijze 4

Door het dubbellaags-parkeerdek en de oppervlakte van de woontorens blijft weinig ruimte over voor een degelijke groenvoorziening. Bestaande bomen zullen gekapt worden en er komt weinig groen voor terug. Groene daken zijn goed voor de duurzaamheid, maar voorbijgangers en omwonenden zullen alleen de 38 meter hoge muren zien.

Commentaar

De ontwikkeling zal, zeker met voorgestelde wijzingen naar aanleiding van andere zienswijzen en de deelsessies, meer groen kennen dan de huidige situatie. Het plan voldoet aan de Structuurvisie Groen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

De keuze voor milieubewuste energievoorzieningen wordt aangemoedigd, maar de voorgestelde locatie voor de WKO (warmte- en koudeopslag) in het plan is met de bijkomende negatieve effecten verwerpelijk. In het plan is te zien dat voorgesteld wordt om de WKO pal voor de balkons en tuinen van de appartementen van de kleine Haastenburg te plaatsen. De geluidsproductie van zo'n systeem veroorzaakt een constante geluidsoverlast voor de direct omwonenden. De voorgestelde locatie dient te worden herzien.

Commentaar

In § 3.1 van de toelichting is een afbeelding opgenomen waarop indicatieve locaties van voorzieningen voor warmte- en koudeopslag (WKO) zijn weergegeven. Deze voorzieningen die overigens ondergronds en in pandig worden gerealiseerd, kunnen voor een doelmatige werking van het systeem niet op een ander plek worden gerealiseerd. De hoofdininstallatie komt op de begane grond in het oostelijk woongebouw.

Voor warmte- en koudeopslag is geen omgevingsvergunning milieu nodig. Afhankelijk van het soort systeem, de omvang van het systeem en de lozingsroutes kunnen wel een omgevingsvergunning beperkte milieutoets (OBM) en/of een watervergunning nodig zijn. Het bestemmingsplan stelt dan ook geen regels aan een warmte- en koudeopslag en behoeft geen aanpassing op het punt van warmte- en koudeopslag.

Zienswijze 6

De communicatie vanuit de gemeente over de ontwikkeling van dit ontwerpbestemmingsplan is zeer ondermaats. De gemeente moet direct omwonenden veel meer betrekken bij de ontwikkeling van desbetreffend perceel. Als de gemeente de omwonende betrokken zou hebben, was al lang en breed bekend dat een plan met een forsheid als deze niet geaccepteerd gaat worden door de buurt. Een proactieve houding vanuit de gemeente Gouda is vereist en het minste dat verwacht mag worden.

Commentaar

In aanloop naar de Omgevingswet wordt initiatiefnemers gevraagd actief in overleg te gaan met de buurt. Op welke manier de buurtparticipatie gebeurt, wordt aan de initiatiefnemer gelaten. Afhankelijk van de setting is daar soms ook een vertegenwoordiger van de gemeente aanwezig. Dit alles was in aanloop naar de Participatiestrategie Fysieke Leefomgeving. Voor deze aanvulling op de bestaande Inpraak- en Participatieverordening zijn zo ervaringen opgedaan en is daarvan geleerd.

De initiatiefnemer heeft een openbare informatieavond georganiseerd op 18 juli 2019. Daarvoor zijn 722 huis-aan-huis-uitnodigingen gedaan. Op de avond zelf waren ruim 100 personen aanwezig.

Over hoe de participatie is ervaren door buurtbewoners en initiatiefnemer verschillen de meningen. Maar mede naar aanleiding van wat door buurtbewoners naar voren is gebracht in de zienswijzen en de deelsessies, is het plan bijgesteld, waarbij tegemoet gekomen wordt aan de geuite bezwaren ten aanzien van het niet-voldoen aan de Nota Hoogbouw, schaduwwerking en privacy bij Klein Haastenburg, en voldoende parkeerplaatsen. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 1-35

Zienswijze 1

Het voorliggende plan is buitenproportioneel met 196 woningen in de vorm van drie megaflats. Tijdens de raadsvergadering van 15 april 2020, waar bewoners niet van op de hoogte zijn gesteld, zijn plannen gedeeld met de Raad. Het een en ander komt op bewoner over alsof hij word geconfronteerd met een voldongen feit.

De eerste keer dat hij als omwonende geconfronteerd is met deze plannen is in juni 2019 geweest toen de initiatiefnemer een inloopavond heeft gehouden in de garage van het terrein. Deze avond was een "mededelingen"-avond vanuit de firma aan omwonenden en potentiële kopers. Er liep die avond blijkbaar ook een ambtenaar van de gemeente rond, maar zij heeft zichzelf zeker niet in de schijnwerper gezet, slechts aanwezig. Als omwonenden mochten wij kennismaken van de megalomane plannen en vervolgens met Post-it memo's open aanmerkingen plaatsen. Deze bijeenkomst noemt de ontwikkelaar "het betrekken van de omwonenden".

Vervolgens hebben zij als direct omwonenden continue achter het project aan moeten zitten. De projectontwikkelaar is proactief uitgenodigd op een VvE-vergadering. En de VvE-voorzitter is een jaar geleden langs geweest op het gemeentehuis voor een gesprek. Maar als omwonende is hij, los van de "mededelingenavond", dat een uurtje in beslag nam, nooit proactief benaderd door initiatiefnemer, maar nog erger, nooit benaderd door mijn gemeente. De ontwikkelaar schuift alle bezwaren die wij als omwonenden hebben, af op de gemeente. De gemeente moet er zorg voor dragen dat het voor alle omwonenden prettig wonen blijft op de Haastenburg.

Commentaar

De raadsvergadering van 15 april 2020 stond in het kader van nieuwe, grootschalige ontwikkelingen in relatie tot het nieuwe parkeerbeleid dat door de gemeenteraad op 29 januari 2020 geamendeerd is vastgesteld. Besproken is geweest op welke manieren er voldaan kan worden aan dit nieuwe beleid, dat voor een aantal projecten verstrekken gevolgen had. Voor het overige wordt verwezen naar het

commentaar op zienswijze 6 in § 2.1. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 1 in § 2.1.

Commentaar

De reactie is gelijk aan die op zienswijze 1 in § 2.1.

Zienswijze 3

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 2 in § 2.1.

Commentaar

De reactie is gelijk aan die op zienswijze 2 in § 2.1.

Zienswijze 4

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 3 in § 2.1.

Commentaar

De reactie is gelijk aan die op zienswijze 3 in § 2.1.

Zienswijze 5

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 4 in § 2.1.

Commentaar

De reactie is gelijk aan die op zienswijze 4 in § 2.1.

Zienswijze 6

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze 5 in § 2.1.

Commentaar

De reactie is gelijk aan die op zienswijze 5 in § 2.1.

Zienswijze 7

Bewoner pleit ervoor om het huidige bestemmingsplan alleen te wijzigen van 'enkelbedrijf' naar 'woningbouw' maar vast te houden aan 50% bebouwing en maximaal 5 meter hoogte.

Commentaar

Het bestemmingsplan "Ridder van Catsweg 683, Gouda" is opgesteld om het bouwplan dat initiatiefnemer voor ogen heeft mogelijk te maken. Naar aanleiding van zienswijzen en deelsessies zoals beschreven onder het commentaar bij zienswijze 1 in § 2.1, worden bouw- en bestemmingsplan aangepast.

Enkel en alleen een bestemmingswijziging zou leiden tot een onuitvoerbaar bestemmingsplan, aangezien de initiatiefnemer dan niet zal overgaan tot een herontwikkeling van de locatie en het autoreparatiebedrijf met tankstation alsnog moet worden wegbestemd, maar dan zonder dat daar een stedenbouwkundig plan voor herontwikkeling naar woningbouw aan ten grondslag ligt. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 1-35

Zienswijze 1

Omwonenden hebben geen inbreng gehad tijdens de ontwikkeling van dit plan. De gemeente heeft zelf de taak om betrokkenen te betrekken bij de totstandkoming van een bestemmingsplan. Dit heeft de gemeente niet gedaan en is hierin ernstig tekort geschoten. Daarnaast zou de projectontwikkelaar volgens de gemeente met alle omwonenden en belanghebbenden een zorgvuldig inspraak- en informatietraject moeten volgen. De projectontwikkelaar heeft dit niet gedaan en heeft hierin vele steken laten vallen.

Toezeggingen die zijn gedaan door de projectontwikkelaar tijdens de bijeenkomst tussen de VvE Klein Haastenburg en ontwikkelaar, die werd gehouden op 19 september 2019, zijn niet terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan. De punten die zijn toegezegd zijn: het niet plaatsen van balkons/loggia's aan west- en noordzijde van de westelijke woontoren en het ontoegankelijk maken van het parkeerdek voor onbevoegden. Wij verlangen dat deze punten alsnog worden opgenomen in de planregels.

Commentaar

Met het ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente iedereen de mogelijkheid gegeven om betrokken te worden bij de totstandkoming van een bestemmingsplan. In aanloop naar de Omgevingswet wordt initiatiefnemers gevraagd actief in overleg te gaan met de buurt. Op welke manier de buurtparticipatie gebeurt, wordt aan de initiatiefnemer gelaten. Zie ook het commentaar op zienswijze 6 in § 2.1.

Dat toezeggingen die zijn gedaan door de ontwikkelaar op 19 september 2020 niet terug te vinden zijn in het ontwerpbestemmingsplan klopt, aangezien datzelfde ontwerpbestemmingsplan 2 weken daarvoor ter inzage is gelegd.

Deze en andere zienswijzen hebben samen met de opbrengst van de dialoogsessies geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan op de punten van de situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg en de bouwhoogten van de drie woongebouwen. Zie ook het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1. Daarmee wordt de vormgeving van het westelijke woongebouw aanzienlijk aangepast. Overigens maakten balkons al geen deel uit van het ontwerp van dit woongebouw en zullen dat ook niet worden. Het ontoegankelijk maken van het parkeerdek voor onbevoegden is niet iets dat geregeld wordt in een bestemmingsplan. Wel is het zo dat het bouwplan zo wordt ingericht dat het parkeerdek alleen gebruikt kan worden door bewoners en bezoekers die zich vooraf moeten aanmelden.. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Tenminste de volgende onderzoeken ontbreken in het ontwerpbestemmingsplan:

- Planschaderisicoanalyse
- Geluid op de locatie zelf
- Windhinder
- Bezonning

Het is zeer opmerkelijk te noemen dat een onvolledig ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Door het weglaten van de genoemde onderzoeken wordt de mogelijkheid ontnomen hier een zienswijze op in te dienen. Naast deze zeer belangrijke ontbrekende onderzoeken had er nog meer onderzoek moeten plaatsvinden. Onder meer naar de verkeerscongestie op de Ridder van Catsweg, de lichthinder, het wegnemen van daglicht in de aangrenzende woningen, het ontnemen van privacy van omwonenden en de gevolgen daarvan.

Het planschaderisicoanalyse rapport dat inzicht moet geven in de schade die geleden zal worden dient direct openbaar gemaakt te worden. Alleen op deze manier kan voor omwonenden inzichtelijk worden welke schade dit plan veroorzaakt aan de omliggende percelen.

Omdat deze onderwerpen als:

- lichthinder
- geluidshinder
- bezonning
- daglicht vermindering
- aantasting van de privacy van omwonenden

niet zijn terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan, en het wooncomfort en het leefklimaat van omwonenden wordt aangetast, kan worden geconcludeerd dat er onvoldoende rekening is gehouden met de omwonenden in het algemeen. En kan dus op geen enkele mogelijke manier gesteld worden dat het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Commentaar

Een planschaderisicoanalyse is geen verplicht onderdeel voor het opstellen van een bestemmingsplan en is ook geen bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Ze is vooral bedoeld voor initiatiefnemer of bestuursorgaan om een inschatting te maken hoe hoog een tegemoetkoming in planschade kan uitvallen, zou een verzoek daartoe gegaan worden. Inmiddels is de door de initiatiefnemer opgestelde planschaderisicoanalyse na een Wob-verzoek vrijgegeven.

Onderzoek naar geluid op de locatie zelf, in de zin van dichtslaande deuren en stemgeluiden op het parkeerdek zijn niet voor geschreven in de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet dit wel beschouwd worden, zou daar gerede aanleiding toe zijn. Een eerste inschatting was dat weinig overlast te verwachten viel van het parkeren, autobewegingen op en naar het parkeerdek en aanwezigen op het parkeerdek. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen, is alsnog een onderzoek voor het bestemmingsplan uitgevoerd. Dit onderzoek bevestigt de genoemde aanname. Het onderzoek wordt als bijlage 5 van de toelichting gevoegd.

Een onderzoek naar windhinder is opgesteld voor het ontwerpbestemmingsplan, maar was nog niet definitief toen het ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd. Andere zienswijzen hebben samen met de opbrengst van de dialoogsessies geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan op de punten van de situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg en de bouwhoogten van de drie woongebouwen. Deze wijzingen in bouwmogelijkheden zijn op 12 april 2021 doorberekend door Peutz, wat heeft geleid tot aanpassingen in het onderzoek. Het onderzoek geeft aan dat er een acceptabel windklimaat ontstaat na de bouw van de woongebouwen. Dit nieuwe Windklimaat-onderzoek met behulp van CFD wordt als bijlage 10 opgenomen bij de toelichting.

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is nader onderzoek gedaan naar bezonning en daglichtvermindering. Daaruit is naar voren gekomen dat niet geheel voldaan kon worden aan de lichte TNO-norm. De gemeente Gouda heeft hieromtrent geen beleid vastgesteld, maar het college heeft de ontwikkelaar aanvullend de lichte TNO-norm opgelegd.

Deze en andere zienswijzen hebben samen met de opbrengst van de dialoogsessies geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan op de punten van de situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg en de bouwhoogten van de drie woongebouwen. Deze wijzingen in bouwmogelijkheden zijn op 12 april 2021 doorberekend door Peutz. Daaruit is gebleken dat met de aanpassingen voldaan wordt aan de lichte TNO-norm. Ook is hiermee een aanzienlijke vermindering van de aantasting van de privacy van de bewoners van Haastenburg bewerkstelligd. Deze zienswijze leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 3

In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over drie woontorens van 20, 35 en 38 meter hoog. Hiermee wordt de goothoogte bedoeld. De uiteindelijke hoogte zal nog 3,5 meter hoger zijn dan de hier genoemde hoogte door dakopbouwen en de plaatsing van zonnecollectoren die meegenomen worden in de planregels. De werkelijke hoogte van de torens zal dus liggen op 23,5, 35,5 en 41,5 meter. In de nota hoogbouw van mei 2005 staat vermeld dat een maximale bouwhoogte voor deze locatie tussen de 20 en 35 meter toelaatbaar wordt geacht en dat lager bouwen ook is toegestaan. Twee van de drie torens voldoen dus niet aan de maximaal acceptabele hoogte. Waarom er in deze situatie een uitzondering gemaakt zou moeten worden is niet beargumenteerd in het plan.

Daarnaast wordt in de nota vermeld dat het 'handschrift van de wijk' bepalend is en dat de maximale bouwhoogte relatief is en vergeleken dient te worden met de hoogte van de omringende bebouwing. Door de doorsnijding van de stadsstraat Ridder van Catsweg behoort de Van Loon locatie niet tot de hoogbouw van het winkelcentrum en dient de bouwhoogte dus vergeleken te worden met de omliggende gebouwen van de Haastenburg en het Catsveld. De omliggende bebouwing zoals de kleine Haastenburg en het Catsveld hebben een maximale goothoogte van respectievelijk 9 meter en 10 meter. De omliggende maatschappelijke gebouwen zoals de kerk en de fysiotherapeut hebben bouwhoogtes die lager zijn dan 9 meter. Dat dit verschil in hoogte niet vertaald kan worden naar het handschrift van de wijk is meer dan duidelijk. In de nota staat dat als een bouwvoornemen niet voldoet aan de kaders van de nota dat daaraan dan geen medewerking wordt verleend. De bouwhoogte dient dus gereduceerd te worden.

Commentaar

Het bestemmingsplan regelt alleen maximaal toegestane bouwhoogten, geen goothoogten. De definitieve van de bouwhoogte is gegeven in artikel 2.1 van de regels. Verscheidene bouwswls op het dak, zijn als ondergeschikte bouwonderdelen geregeld in artikel 8 van de regels. In lid e. van artikel 8.4 is geregeld dat voorzieningen voor het opwekken en leveren van duurzame energie met niet meer dan 3,5 meter de gegeven, maximale bouwhoogte mogen overschrijden. Deze zaken tellen dus niet mee bij het bepalen van de hoogte van een gebouw.

Een dergelijke ontwikkeling als deze is een passende invulling van de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Hoogbouw uit 2005. Zoals aangegeven in § 3.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt met de voorgestelde ontwikkeling de locatie ook in haar uitstraling meer een onderdeel van het wijkcentrum en ontstaat een stedenbouwkundig herkenningspunt in de bocht van de Ridder van Catsweg. Er wordt aansluiting gezocht met De Leckenborch die in de zuidoostelijke hoek een bouwhoogte van 29 meter kent. Voor het overige wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 2 in § 2.1.

Zienswijze 4

Er zal aanzienlijk minder zon- en daglicht in de woningen zijn door de enorme hoogte van de torens. Dit is duidelijk te zien in de bezonningsdiagramvideo. Schaduwwerking heeft een bewezen negatieve invloed op het humeur en de slaap, waardoor allerlei gezondheidsklachten kunnen ontstaan. Zeker de gezondheid van een grote groep omwonende ouderen zou een hoge prioriteit moeten hebben. Ten tweede zal de schaduwwerking zorgen voor een hogere energierekening vanwege een daling in temperatuur en lichtinval binnenshuis.

Verder hebben de omwonenden nu een vrij, maar bij uitvoer van dit plan zal het uitzicht worden beperkt tot muren en een betonnen uitzicht parkeerdek. Ook zullen omwonenden lichthinder ervaren van lantaarnpalen die op het parkeerdek geplaatst zullen worden en het licht van de woontorens zelf. Daarnaast zal de privacy van omwonenden worden aangetast door de te klein gekozen afstand tussen de woontorens en de Haastenburg. De kleine afstand zal namelijk zorgen voor inkijk.

Commentaar

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen, en de opbrengst van de dialoogsessies worden aanpassingen van het bestemmingsplan doorgevoerd op de punten van de situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg en de bouwhoogten van de drie woongebouwen. Zie ook het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1.

Ten aanzien van de vrije uitzicht wordt nog opgemerkt dat volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in Nederland geen blijvend recht bestaat op vrij uitzicht (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649). Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Er zal geluidsoverlast veroorzaakt worden door auto's van de bewoners, die het parkeerdek op- en afrijden, en de WKO, wanneer deze geplaatst wordt op de voorgestelde locatie voor de balkons van de woningen aan de Haastenburg. Tevens zullen er parkeertekorten ontstaan, vanwege het tekort aan parkeerplekken dat is meegenomen in het plan. Dit zal de parkeerdruk in de wijk verhogen.

Commentaar

Voor wat betreft het parkeren wordt voldaan aan het parkeerbeleid dat op 29 januari 2020 is vastgesteld. Bij woningbouwprojecten mag op basis van een goed onderbouwd mobiliteitsplan worden afgeweken van de parkeernormen. Dit mobiliteitsplan is besproken met de gemeenteraad op 15 april 2020 en maakt deel uit van het bestemmingsplan. Door het verschuiven van het westelijke woongebouw ter hoogte van Haastenburg komt ruimte vrij voor de aanleg van extra parkeerplekken voor bezoekers ten opzichte van het vorige plan. Het bezoekersparkeren kan geheel op eigen terrein opgelost worden; ook op de zaterdagmiddag, het drukste parkeermoment in de wijk. Ook zorgt het lager aantal woningen van het aangepaste plan voor minder benodigde parkeerplekken, doordat het aantal woningen naar beneden is bijgesteld van 196 naar 188 woningen. In de anterieure overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over beschikbare plekken voor bezoekersparkeren.

Voor wat betreft de geluidsoverlast wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 2.

Ten aanzien van de WKO wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 5 in § 2.1.

Zienswijze 6

In het plan wordt de huidige verkeersgeneratie vergeleken met de toekomstige situatie. Omdat er geen cijfers beschikbaar zijn van het aantal klanten per dag van het tankstation, wordt een aanname gedaan. De aanname die wordt gedaan is compleet incorrect. De aanname is niet onderbouwd en wordt verkeerd gebruikt. De aanname van 500 klanten per weekdagemaal voor het tankstation is onwaarschijnlijk hoog. Als het aantal klanten tussen 07:00 uur en 23:00 uur terugrekenen naar het aantal minuten per klant per afname punt komen we uit op 7 minuten. Met een gemiddelde duur van een tankbeurt van 6 minuten zou het tankstation dus continu volledig bezet zijn.

De 500 klanten per dag zouden 1.000 verkeersbewegingen genereren. Dit is volkomen onjuist. Het genereren van 1.000 verkeersbewegingen per dag zou betekenen dat alle klanten speciaal voor dit tankstation omrijden over de Ridder van Catsweg. Dit is zeer onwaarschijnlijk, omdat de meeste klanten van het tankstation al op de Ridder van Catsweg rijden en even stoppen om te tanken. Er is tenslotte een ruime beschikbaarheid van tankstations in de buurt. Het overgrote deel van de klanten van het tankstation rijdt dus niet om voor het tankstation en genereert dus geen extra verkeersbewegingen.

Het berekende aantal verkeersbewegingen bij uitvoer van het plan zal volgens de toelichting liggen op 848 verkeersbewegingen per weekdagemaal. Omdat dit aantal lager is dan het aangenomen aantal van de huidige situatie, wordt gesteld dat er een afname van het aantal verkeersbewegingen zal zijn. Dit geeft een verkeerd beeld, want met de net gegeven onderbouwing zal het aantal verkeersbewegingen juist stijgen.

De volledige verkeerssituatie dient opnieuw onderzocht te worden vanuit objectief oogpunt, omdat de toename en de wijziging van het type verkeersbewegingen zorgt voor onwenselijke onoverzichtelijke en chaotische verkeerssituaties, waarmee de verkeersveiligheid in het geding komt.

Commentaar

Het aantal klanten is geen aanname, maar dit is gebaseerd op het totaal aantal verkochte liters benzine door het tankstation (in 2019: 3.792.043 liter) en het uitgangspunt dat een gemiddelde tankbeurt 25 liter betreft. Het volume van een gemiddelde tankbeurt wordt onderschreven in het volgende artikel: <https://www.tankpro.nl/brandstof/2014/06/19/benzinerijders-kopen-steeds-minder-liters-per-tankbeurt/?gdr=accept>. In 2019 had het tankstation naar schatting 3.792.042 liter / 25 liter per tankbeurt = 151.680 klanten. Gelijk verdeeld over 365 dagen betrof dit 415 klanten per dag. Het tankstation had 5 afname punten, waardoor dit overeen komt met 83 klanten per dag per afnamepunt. Uitgaande van 7:00 – 23:00 uur (al betrof het een onbemande pomp en kon er 24/7 getankt worden), komt dat overeen met 5 klanten per afnamepunt per uur. Dat is niet onaannemelijk. Verder zorgen 415 klanten voor 830 verkeersbewegingen (aankomst + vertrek). In het rapport gaat Goudappel Coffeng er vanuit dat 50% van de klanten passanten zijn, en dat deze klanten dus niet voor extra verkeersbewegingen op de Ridder van Catsweg zorgden. Er is vervolgens gerekend met 415 verkeersbewegingen door het tankstation, dat is aanzienlijk minder dan de 1.000 verkeersbewegingen waarop de bewoner doelt. De verkeersgeneratie van de nieuwe situatie ligt hoger dan de oorspronkelijke situatie. In het rapport wordt dan ook gesteld dat de verkeersgeneratie door de planontwikkeling toeneemt. Het punt van de indiener dat wordt gesteld dat het aantal verkeersbewegingen afnemen wordt dan ook niet herkend.

Het is een gebruikelijke en algemeen geaccepteerde methodiek om voor bouwplannen een vergelijking te maken van de verkeersgeneratie in de nieuwe situatie en de oorspronkelijke situatie. Het verschil daartussen geeft het planeffect weer. Indien in het verkeersrapport verkeerde aannames zijn gedaan over het aantal klanten van het tankstation, en het planeffect (in theorie) toch groter is dan nu verondersteld, dan nog leidt de planontwikkeling alsnog niet voor onacceptabele verkeerseffecten. In de analyse van de verkeersafwikkeling is namelijk de situatie bekeken zonder correctie met verkeer door het tankstation. In de verkeersafwikkelingsanalyse is namelijk de volledige extra verkeersintensiteit door de planontwikkeling op de bestaande verkeersintensiteiten gezet en doorgerekend met het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat de verkeersafwikkeling op de Ridder van Catsweg acceptabel is en de planontwikkeling geen wezenlijke effecten heeft op de verkeerssituatie. De in- en uitrit van het tankstation wordt opgeheven wat gunstig is voor de verkeersveiligheid.

De gehanteerde methodiek is gebruikt voor verschillende bouwplannen in het land en algemeen geaccepteerd. De verkeergeneratie van de nieuwe woningen is (zonder de aftrek van verkeersgeneratie van het tankstation) toegevoegd aan de getelde auto's en vrachtauto's (2018) in het door de omgevingsdienst gevalideerde verkeersmodel. De berekeningen in het verkeersmodel tonen aan dat er voldoende ruimte is op de Ridder van Catsweg om het extra verkeer af te wikkelen. In dit verkeersmodel is nog geen rekening gehouden met maatregelen vanuit het verkeerscirculatieplan. Dit plan zal zorgen voor een afname van het autoverkeer. Het verkeerscirculatieplan wordt in juni 2021 voor vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd.

Zienswijze 7

Het parkeerplan van Gouda schrijft 310 parkeerplaatsen voor bij dit ontwerpbestemmingsplan. In de plantoelichting worden 235 parkeerplekken vermeld. Deze reductie komt tot stand door gebruik te maken van een gewogen gemiddelde, rekening te houden met het type bewoners van de appartementen, reductie op het gebruik van deelauto's en het aanbieden van MaaS.

In het mobiliteitsplan Van Loon Locatie wordt het voorgeschreven aantal parkeerplekken gereduceerd naar 211. Dit is een flinke verlaging van 99 parkeerplekken. De genoemde principes MaaS en STOMP zijn nog in ontwikkeling en daarom kan de werking nog helemaal niet gegarandeerd worden. De concepten sturen op gedragsverandering, dit is een langdurig proces en vraagt veel inzet en begeleiding. Welke waarborgen heeft de gemeente gesteld wanneer dit plan niet blijkt te werken? In het mobiliteitsplan worden alleen de positieve verwachtingen vermeld.

Overdruk in de buurt zal niet voorkomen volgens het plan, want er is voldoende ruimte in de buurt op het parkeerterrein Swadenburg en parkeerterrein Lekkenburg. Dit is natuurlijk niet juist. De parkeerplekken zijn berekend en bedoeld voor het winkelcentrum en omwonenden. Het geconstateerde gebruik op enig moment is niet bepalend (momentopname). Bepalend is de verkeerskundige toerekening van de parkeerplekken aan de omliggende woningen en de verwachte toename daarvan op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid (aantal woningen x parkeernorm). Deze berekening ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan en daarom kan niet worden gesteld dat er nu en in de toekomst voldoende parkeerplekken in de omgeving zijn om de overdruk op te vangen.

Commentaar

Voor wat betreft het mobiliteitsplan wordt verwezen naar de commentaren op zienswijzen 5 en 6. Uitgangspunt voor de parkeernorm voor het aangepaste bouwplan is 315 parkeerplaatsen. Er worden 234 plaatsen gerealiseerd. Met de berekening en maatregelen uit het mobiliteitsplan wordt een reductie van deze 81 plaatsen gerealiseerd.

In de raadssessie van april 2020 en in het mobiliteitsplan is een aantal voorbeelden genoemd van waar al succesvol gebruik wordt gemaakt van inzet van deelauto's in relatie tot MaaS en STOMP. Er zijn aantoonbaar minder parkeerplekken nodig dan de hoge parkeernormen voorschrijven. Parkeren op eigen terrein wordt in voldoende mate opgelost. De parkeersituatie wordt gemonitord en indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.

Zienswijze 8

De gemeente Gouda heeft het groenbeleid op zo'n manier ingericht dat het de leefbaarheid vergroot. Dit wordt bereikt door het behouden van bestaand groen en door nieuw groen aan te leggen. De oppervlakte van bestaand openbaar groen moet minimaal behouden blijven en tenminste 15% van het projectgebied moet groen worden. In de plantoelichting wordt gesproken over een afname van de bestaande verharding en hiermee een toename van groen. Dit staat echter nergens in de planregels vermeld. Deze opmerking heeft dus geen enkele juridische betekenis. Er is geen enkele beperking voor de groenvoorziening opgenomen binnen het plangebied. Er kunnen namelijk ongelimiteerd voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, straatmeubilair, afvalinzamelsystemen, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen met een oppervlakte van ten hoogste 15 m² en met een hoogte van maximaal 3 meter, worden aangelegd. Er staat in de planregels ook niet omschreven wat tot de groenvoorziening binnen het plan wordt gerekend. Horen hier de "groene" daken bij, die daarna worden afgedekt met zonnepanelen? Bewoners en omwonenden zien niets van deze daken. En de halfopen verharding van de bezoekersparkeerplaatsen? Omdat dit allemaal niet is vastgelegd suggereren de afbeelding in de plantoelichting onterecht veel groen en voldoet het ontwerpbestemmingsplan niet aan de gestelde voorwaarden van de structuurvisie groen.

Commentaar

Het uitgangspunt van de Structuurvisie Groen is dat bij planontwikkelingen de oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden. Ook is opgenomen dat een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen dient te worden. Het bestemmingsplan voorziet hierin door in alle bestemmingen – met uitzondering van “Tuin” te voorzien in ‘groenvoorzieningen en water’. In de regels is geen afzonderlijk percentage opgenomen voor een minimum aan openbaar groen, omdat de beleidsregels uit de structuurvisie een afzonderlijk toetsingskader vormen.

De aanvraag om een omgevingsvergunning zal ook getoetst worden aan de beleidsregels uit de Structuurvisie Groen. Het is dus niet zo de structuurvisie na vaststelling van het bestemmingsplan buiten beeld raakt: de omgevingsdienst gebruikt deze beleidsregels bij de toetsing van ingediende aanvragen om een omgevingsvergunning.

Op dit moment kent het projectgebied 465 m² groen. Het stedenbouwkundige plan kent 1.570 m² groen, 550 m² vegetatiedaken op het parkeerdek, 435 m² waterdoorlatende verharding en 37 m² nieuw water. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van de Structuurvisie Groen. De totale verharding wordt teruggebracht van 3.737 m² (exclusief waterdoorlatende verharding) naar 1.341 m² (inclusief waterdoorlatende verharding). Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9

De plantoelichting stelt dat door de afname van verhard oppervlak en toename van het groen, dit positieve gevolgen heeft voor hemelwaterberging en hittestress. Dit is echter een volstrekt onjuiste redenering. Ten eerste is nergens vastgelegd in de planregels dat de genoemde 15% groen ook daadwerkelijk groen wordt. Fietspaden, voetpaden, rubbertegels van speeltuinen, et cetera helpen immers niet mee voor het verlagen van hittestress. Ten tweede vergelijkt men hier de hittestress van een woonbestemming met de hittestress van een bedrijfsterrein. Deze kan men niet zomaar met elkaar vergelijken. Ten derde genereert het plan juist veel hittestress door het toevoegen van een immense hoeveelheid steen, isolatie, parkeerdek, verharding, uitlaatgassen en auto's die in de brandende zon geparkeerd staan. Het ontwerpbestemmingsplan geeft onvoldoende aandacht aan het probleem van de generatie van aanvaardbare hittestress in het plangebied en houdt daarmee geen of onvoldoende rekening met de doelstellingen van Gouda op het gebied van duurzaamheid. Daardoor is dit ontwerpbestemmingsplan in strijd met het uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016-2019.

Commentaar

Zoals in het commentaar op zienswijze 8 is aangegeven is in de regels van het bestemmingsplan geen afzonderlijk percentage opgenomen voor een minimum aan openbaar groen, omdat de beleidsregels uit de Structuurvisie Groen een afzonderlijk toetsingskader vormen. Verder wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 8.

Niet duidelijk wordt gemaakt waarom hittestress als gevolg van een woningbestemming niet vergeleken kan worden met een bedrijventerrein. Het gaat immers om de inrichting en het materiaalgebruik. Het parkeerdek zal uitgerust worden met overkappingen met sedum dan wel zonnepanelen, afhankelijk van de bezonning en toegenomen schaduwwerking als gevolg van de gewijzigde situering van het westelijke woongebouw nabij Haastenburg. Hiermee staan aanzienlijk minder auto's in de brandende zon, die zouden kunnen zorgen voor extra warmteuitstraling. Voor zover gebruik gemaakt wordt van sedumdakbedekking betekent dit een vermindering van opwarming door dakvlakken of verharding ten opzichte van de huidige situatie. Ook het voldoen aan de norm van 15 procent groen helpt hierbij. Het is ook in het belang van de toekomstige bewoners dat de herontwikkeling niet leidt tot hittestress.

2.4 Zienswijze VvE Klein Haastenburg

Zienswijze 1

De projectontwikkelaar zou volgens informatie van de gemeente met alle omwonenden en belanghebbenden een zorgvuldig inspraak- en informatietraject moeten volgen. De projectontwikkelaar heeft dit niet gedaan en is hierin ernstig tekortgeschoten. In juli 2019 heeft hij een informatiebijeenkomst gehouden waarin bleek dat (nagenoeg) niets mogelijk was. Meer een "mededelingenbijeenkomst" dan hoor-en-wederhoor. Er zijn geeltjes geplakt, maar hier is nooit een

terugmelding of antwoord op gekomen of hebben we er een verslag van gehad. Naar aanleiding van deze bijeenkomst zag de VvE Klein Haastenburg zich genooddaakt om de projectontwikkelaar uit te nodigen. Zijn hele houding op deze bijeenkomst was: alles moet zo op voorschrift van de gemeente.

Naar aanleiding daarvan heeft de voorzitter van de VvE een gesprek gevoerd met ambtenaren van de gemeente. Dit heeft plaatsgevonden op 8 oktober 2019. Door de projectleider werd in het gesprek toegezegd dat wij op de hoogte zouden worden gehouden van de ontwikkelingen. Pas op 20 augustus 2020, dus bijna een jaar later, ontving zij een kort verslagje met summier antwoorden. Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan zonder enig verder overleg direct daarop op 3 september 2020 ter inzage gelegd. De omwonenden hebben (nagenoeg) geen enkele reële inbreng kunnen hebben in weerwil van de nadrukkelijke toezegging vanuit de gemeente. De enkele toezegging die is gedaan wordt zelfs niet nagekomen (geen balkons/loggia's aan westzijde van de westelijke woontoren, immers de planregels van het ontwerpbestemmingsplan maken overal balkons mogelijk).

Commentaar

Voor wat betreft de buurtparticipatie door de projectontwikkelaar wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1. Voor het verlate toesturen van het verslag zijn reeds excuses gemaakt. Input uit het overleg kon niet meer verwerkt worden in het ontwerpbestemmingsplan. Wel is contact gezocht met de projectontwikkelaar om met deze input aan de slag te gaan, opdat die verwerkt zou kunnen worden bij een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Zo wordt voor de westelijke gevel van woongebouw A aan de zijde van Haastenburg in de bouwvlakgrens een aanduiding opgenomen, die in combinatie met een toevoeging aan artikel 9.2 Balkons en luifels geen balkons toestaat. Dit artikel zal na wijziging komen te luiden:

9.2 Balkons en luifels

Balkons en luifels zijn binnen alle bestemmingen toegestaan, met uitzondering van:

- a. balkons binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Wonen' voor zover het balkons betreft aan de meest westelijk gelegen zijde (westgevel) van een hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - balkons'.

Zienswijze 2

Het bestemmingsplan dient voor het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke woon- en leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Wij zijn volkomen verrast dat dit plan kennelijk in de voorbereidende raadsvergadering cluster stad van 15 april 2020 al aan de orde is geweest. Vanuit de gemeente is geen enkel signaal naar de omwonenden gekomen dat deze bijeenkomst plaatsvond. Hierdoor is alleen eenzijdige informatie vanuit de projectontwikkelaar verstrekt. Ook is het plan kennelijk aan de orde geweest bij de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Ook daar is geen melding van gemaakt. Dit, ondanks dat via het gesprek van 8 oktober 2019 de ernstige bezwaren van omwonenden bij de gemeente bekend waren. Er zijn kennelijk ook uitgewerkte concepten van een bouwplan en een inrichtingsplan die de omwonenden nooit hebben gezien en die nooit aan de omwonenden zijn gemeld (anders dan als impressie). Wij hebben geen enkele gelegenheid gekregen om daar iets over te (kunnen) zeggen. Bovendien geeft de gemeente welbewust bij dit ontwerpbestemmingsplan geen toepassing aan de Algemene inspraak- en participatieverordening. Een gebrekkige informatiebijeenkomst is niet aan te merken als gemeentelijke inspraak. De gemeente doet dit onder verwijzing naar het gebrekkige overleg met de projectontwikkelaar. Ook wordt er geen voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gelegd zoals wel gebruikelijk is. Tenslotte wordt in strijd gehandeld met de procedures van de eigen gemeentelijke Nota Hoogbouw. Dit alles geeft ons als omwonenden en belanghebbenden de indruk van een "een-tweetje" tussen gemeente en ontwikkelaar. Dit is in strijd met het bestuurlijk beginsel van fair play.

Commentaar

Voor wat betreft de voorbereidende raadsvergadering van 15 april 2020 wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 1 in § 2.2. De behandeling door de ARK was informeel om te bezien of daar punten aan de orde zouden kunnen zijn, die aan de voorkant meegenomen konden worden in het ontwerp en voordat een ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd zou worden. Er wordt doorgaans geen voorontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht, als op een andere wijze inspraak of participatie heeft plaatsgevonden. Zie ook het commentaar op zienswijze 6 in § 2.1.

Zienswijze 3

De planschaderisicoanalyse lag niet ter inzage. Geweigerd wordt om de planschaderisicoanalyse beschikbaar te stellen. Dit, ondanks dat al vanaf 2009 bestendige jurisprudentie van de Raad van State is dat dergelijke rapporten openbaar zijn en onderdeel uitmaken van de ruimtelijke besluitvorming. Hoe kun je anders beoordelen welke schade een plan teweeg brengt aan de omliggende percelen en deze schade nog in overeenstemming is met "een goede ruimtelijke ordening"? Door de planschaderisicoanalyse als een bijlage bij de anterieure overeenkomst te voegen wordt zelfs geprobeerd om onder deze beschikbaarstelling uit te komen. Dit treft echter geen doel en vormt een beroepsgrond bij de Raad van State.

Commentaar

Er bestaat geen wettelijke verplichting om een planschaderisicoanalyse te maken (ABRvS 20 oktober 2011, 201107600/2/R3) en is dus ook geen document dat met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Als deze wordt opgesteld, is dat doorgaans door de partij die voor de uiteindelijke tegemoetkoming in planschade zal opdraaien. De gemeente legt deze middels een planschade-overeenkomst door aan de initiatiefnemer. Wel moet inzicht geboden worden in de financiële uitvoerbaarheid. Als het aannemelijk is dat er niet een zodanige planschade zal ontstaan, dat de (bij de planschadeovereenkomst) betrokken partijen deze schade niet zouden kunnen dragen, is dat voldoende voor de financiële uitvoerbaarheid. Met een partij als de huidige projectontwikkelaar is daar sprake van. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Blijkens de gemeentelijke mail wordt naar aanleiding van het gesprek van 8 oktober 2019 in het kader van een goede ruimtelijke ordening nog een onderzoek verricht naar geluid op de locatie zelf. Het gaat dan om de hellingbaan en de parkeerplaats. Deze resultaten worden blijkens de mail meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Dit onderzoek ontbreekt nu bij de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan, zodat ons wordt onthouden om daar een zienswijze op in te dienen. Dit is in strijd met de door de wet vereiste zorgvuldige voorbereiding van het plan en in strijd met ons recht om een wettelijke zienswijze in te dienen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2 in § 2.3.

Zienswijze 5

Hetzelfde geldt voor het onderwerp "windhinder". De gemeentelijke mail vermeldt: "Op dit moment wordt nog een onderzoek opgesteld ten aanzien van windhinder, dat verricht moet worden bij gebouwen hoger dan 30 meter. De conclusies daarvan worden meegewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan." Ook hier wordt ons onthouden om hierover een wettelijke zienswijze in te dienen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2 in § 2.3.

Zienswijze 6

Het onderwerp "bezonning" wordt zelfs helemaal niet aan de orde gesteld in het ontwerpbestemmingsplan. Dit, terwijl de consequenties van de voorgenomen planontwikkeling enorm zijn voor de gezondheid, het welzijn en het welbevinden van Klein Haastenburg, de overige omwonenden en omwonende kwetsbare ouderen (Leckenborch). De bezonning daalt voor Klein Haastenburg jaarrond ver onder het door TNO nog aanvaardbaar geachte laagste niveau en heeft grote consequenties voor het zonlicht in de ouderenhuisvesting van Leckenborch. In het vervolg van deze zienswijze zullen wij - naast andere ontbrekende onderwerpen - hierop uitvoerig in gaan. In ieder geval wordt ons ook hier onthouden om een wettelijke zienswijze in te dienen op het standpunt van de gemeente(raad).

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2 in § 2.3.

Zienswijze 7

Er is een anterieure overeenkomst tussen de projectontwikkelaar en de gemeente gesloten, waarvan de inhoud niet bekend wordt gemaakt. Dat hoeft ook niet, maar voor zover de zakelijke inhoud van deze overeenkomst de belangen van Klein Haastenburg en andere omwonenden rechtstreeks raken, is het noodzakelijk om van deze onderdelen kennis te nemen en zo nodig zienswijzen in te dienen. Zo blijkt uit de gemeentelijke mail dat in het ontwerpbestemmingsplan geen regels zijn opgenomen die toezien op een verplichting tot aanleg van hagen in het plangebied en de instandhouding daarvan. Dergelijke zaken worden (wederom volgens deze mail) opgenomen in de anterieure overeenkomst die aangegaan wordt tussen de ontwikkelende partij en de gemeente. Deze onderwerpen raken de omwonenden rechtstreeks en geven de omwonenden het recht om daar kennis van te nemen. Dit, los van het feit dat het opnemen van dergelijke onderwerpen in een overeenkomst volgens constante jurisprudentie geen rechtszekerheid en rechtsbescherming biedt en deze thuishoren in de planregels van het bestemmingsplan.

Commentaar

De planmethodiek die gehanteerd wordt voor een bestemmingsplan gaat uit van toelatingsplanologie en redelijk gestandaardiseerde planmethodiek. Daarbij worden de kaders meegegeven voor maximale toegestane aspecten: minder mag altijd. Verplichtende afspraken worden daarbij doorgaans vastgelegd in de anterieure overeenkomst, waar ontwikkelende partij, alsmede rechtsopvolger(s) en de gemeente aan gehouden zijn. De ontwikkelaar heeft toegezegd hagen aan te planten op basis van het inrichtingsplan dat nog opgesteld wordt op basis van een (gewijzigd) vastgesteld bestemmingsplan. In de anterieure overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over beschikbare plekken voor bezoekersparkeren.

Zienswijze 8

De gemeente(raad) moet zich op grond van de Algemene wet bestuursrecht overtuigen van de juistheid van ingebrachte rapportages en rapporten. De adviezen van vakafdelingen en de Omgevingsdienst Midden-Holland (die de gemeente Gouda adviseert over milieuaspecten bij ruimtelijke plannen) ontbreken bij de stukken. In de raadsbijeenkomst van 15 april 2020 zou zijn verklaard dat de projectontwikkelaar en de gemeente "goed overleg" hebben gehad over verkeer, verkeersveiligheid en parkeren. Met name ontbreekt het vakafdelingsadvies over het Mobiliteitsplan van Over Morgen dat aanzienlijk (in het plan wordt het woord "robuust" gebruikt) afwijkt van het gemeentelijk parkeerbeleid. Het gaat uit van een experimenteel, geheel nieuw mobiliteitsconcept voor Gouda (gedragsverandering), waarop de hele parkeersituatie van de planlocatie wordt gebaseerd. Dit zijn openbare adviezen volgens de Wob. Ook het advies van Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) ligt niet ter inzage. Volgens de gemeentelijke mail is een entree (in- en uitrit) tot de locatie op een andere plek onderzocht, maar vanuit verkeerskundig perspectief is gekozen voor de noordelijke ontsluiting. Een ontsluiting in de bocht zou namelijk minder veilig zijn en op de nu gekozen plek kan een eenduidige oplossing worden gemaakt. Ook dit onderzoek met conclusies over alternatieven ligt niet bij de stukken ter inzage.

Commentaar

De onderzoeken die opgenomen zijn in de Bijlagen bij de toelichting zijn de rapporten die ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes voor de gehanteerde bestemmingen en regels in dit bestemmingsplan. Deze rapporten zijn eerst (in conceptvorm) voorgelegd aan de gemeentelijke vakspecialisten en Omgevingsdienst Midden-Holland en vervolgens aangepast als er aan- en opmerkingen waren in de aangedragen adviezen. Na een akkoord van de specialisten zijn de rapporten als bijlage van de toelichting gevoegd.

De strekking van de deskundigenadviezen is net als de beoordelingen van ODMH verwerkt in de paragrafen over de afzonderlijke onderdelen in de toelichting. Interne, ambtelijke adviezen zelf worden - net als die van ODMH - niet als bijlagen bij bestemmingsplannen gevoegd en zijn niet per definitie openbare adviezen. Wel zijn ze opvraagbaar, zoals bedoeld in de Wet openbaarheid bestuur. Hetzelfde geldt voor adviezen van de ARK.

Voor wat betreft het punt van een mogelijke, andere ontsluiting van de locatie op de Ridder van Catsweg wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 3 in § 2.1.

Zienswijze 9

Iedere wijkbewoner weet dat de verkeersveiligheid op de Ridder van Catsweg ter hoogte van de planlocatie één van de meest risicovolle is. Er komt nu een extra in- en uitrit bij met veel verkeersbewegingen van verschillende verkeersdeelnemers (auto's, fietsers, voetgangers). Een onderzoek naar de verkeerscongestie en de verkeersveiligheid ontbreekt.

Commentaar

Voordat het stedenbouwkundige plan, dat te grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan, nader werd uitgewerkt, is door verkeerskundigen van de gemeente de situering van de ontsluiting onderzocht. Zie ook het commentaar op zienswijze 3 in § 2.1. Naar aanleiding van de zienswijzen is er nader onderzoek verricht naar de impact van de voorziene ontwikkeling op de verkeersdruk van de Ridder van Catsweg. Uitkomst daarvan is dat deze de ontwikkeling aan kan en er geen problemen ontstaan.

De in- en uitrit van het tankstation wordt opgeheven wat gunstig is voor de verkeersveiligheid. De inrichting van de openbare ruimte zal plaatsvinden op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig (Kennisinstituut CROW). De verkeerssituatie en verkeersveiligheid voor de gehele Ridder van Catsweg en aansluitende wegen is onderzocht in het Verkeerscirculatieplan Gouda. In dit plan worden (los van de ontwikkeling Van Loon) maatregelen voorgesteld. Het verkeerscirculatieplan wordt in juni 2021 voor vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd.

Zienswijze 10

Het is noodzakelijk dat een bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Uitsluitend de planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan vormen het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en de overheid, en aangeeft wat de maximaal toegestane ruimtelijke inrichting voor het plangebied is. Kennelijk is het ontwerpbestemmingsplan bedoeld voor een concreet bouwproject zoals opgenomen in de plantoelichting. De plantoelichting is echter niet juridisch bindend. Dat wil zeggen, als een omgevingsvergunning wordt aangevraagd die afwijkt van de toelichting, maar past binnen de planregels, dan kan deze door de gemeente bestuursrechtelijk niet worden geweigerd. De planregels en de verbeelding zijn dus bepalend.

Wil er zekerheid voor omwonenden bestaan dat een concreet bouw- en inrichtingsplan wordt gerealiseerd (en deze waarborgen kunnen alleen de planregels en de verbeelding geven) dan moet dit bouw- en inrichtingsplan in de planregels en de verbeelding gedetailleerd worden omschreven. Dit geldt ook voor de doelgroepen, de prijsklassen en huur/koop en de mobiliteitsdoelstelling, parkeren en WKO. Dit geeft de zekerheid dat het plan (de omgevingsvergunningen) blijven binnen het raamwerk zoals het bestemmingsplan dit geeft. Deze waarborgen kunnen voor omwonenden niet gevonden worden via een (mogelijke) (anterieure) (niet-openbare) overeenkomst tussen projectontwikkelaar en gemeente. Deze overeenkomst kan immers tweezijdig worden gewijzigd/aangepast zonder enige rechtsbescherming en rechtszekerheid van omwonenden. Dit is ook bestendige jurisprudentie van de Raad van State. De verbeelding en de planregels in dit ontwerpbestemmingsplan zijn niet zodanig gedetailleerd dat deze aansluiten bij de plantoelichting. Het ontwerpbestemmingsplan biedt geen garantie dat de "impressies" van het plan worden gerealiseerd. Evenmin bevatten de planregels waarborgen dat 15% groen binnen het plangebied wordt gerealiseerd of op termijn beschikbaar blijft, of dat waarborgen worden gesteld aan gedragsverandering voor autobezit.

Commentaar

Het klopt dat alleen de verbeelding en de regels juridische binding hebben en de toelichting de motivering voor de wijze van bestemmen weergeeft. Dit bestemmingsplan is opgesteld om een redelijk concreet bouwplan mogelijk te maken en geeft daarbij de maximalen aan. Zie het commentaar op zienswijze 7.

Het bestemmingsplan geeft de minimale parkeernormen en mogelijkheden tot afwijken ervan, gebaseerd op het gemeentelijke parkeerbeleid. . Op deze manier is het wel mogelijk een bouwplan te realiseren dat op onderdelen net iets anders is dan het bouwplan dat nu aan de orde is. Het overnemen van een gedetailleerdheid, zoals voorgesteld met de zienswijze, leidt ertoe dat dat niet meer mogelijk zou zijn, wat niet gangbaar is in de planmethodiek die in Gouda voor de bestemmingsplannen wordt gehanteerd.

Afspraken over doelgroepen, prijsklassen en verhouding tussen huur en koopwoningen zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst. De principes van deze afspraken blijven ook na een gewijzigde vaststelling overeind. Daarmee kan de gemeente doelstellingen op het gebied van wonen blijven realiseren. Voor een goede ruimtelijke ordening is het niet strikt noodzakelijk hierover planregels op te nemen.

De Structuurvisie Groen bevat de beleidsregels ten aanzien van de percentages aan openbaar groen. Het bestemmingsplan geeft regels voor bestemmingen, waarvoor reeds onderzocht is of die voldoende zijn om te kunnen voldoen aan de beleidsregels. Bij de toetsing van de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt het voorliggende bouwplan langs de beleidsregels van de Structuurvisie Groen gelegd. Deze beleidsregels vormen namelijk een zelfstandig toetsingskader. Zie ook de commentaren op zienswijzen 4 en 5 in § 2.1. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11

De conclusie is dat de omwonenden en Klein Haastenburg direct geraakt worden in hun eigendom, hun privacy en hun woongenot en dus alle belang hebben bij dit plan. De bewoners komen op voor hun rechtmatige belangen met betrekking tot de waarde van hun eigendommen, hun privacy en woongenot. Door de bestaande achterstand in de woningvoorraad kent Gouda een woningbouwopgave van circa 5.000 woningen in de periode 2015-2030. Dit maakt een verhoging van de bouwproductie noodzakelijk (woningbouwversnelling). Door de realisatie van 196 appartementen in verschillende segmenten wordt bijgedragen aan de woningbouwopgave en wordt tevens de doorstroming op de woningmarkt bevorderd. Dit mag echter niet ten koste gaan van de omgevingskwaliteit van de huidige bewoners en de wijk. De gemeente is belast met de bescherming van de kwaliteit en gezondheid van de totale woon- en leefomgeving, die de gemeente ook wil nemen volgens het Coalitieakkoord en de beleidsplannen van de gemeente Gouda (wijken met toekomstwaarde). De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening zodanige uitvoering aan het plan en de planopzet wordt gegeven dat zo min mogelijk schade wordt toegebracht aan omliggende percelen en eigendommen. Hierna zullen we zien dat het plan onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu van de 18 woningen van Klein Haastenburg, in het bijzonder aan Haastenburg 1,13 en 25 en Lekkenburg en Catsveld. Er is geen sprake meer van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Door in de planvorming hier geen rekening mee te houden of hiervoor compenserende maatregelen en/of voorzieningen te treffen is het plan in strijd met een goede ruimtelijke ordening zoals de Wro verlangt.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 7 en 10 en het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1.

Het is altijd mogelijk een verzoek om een tegemoetkoming in planschade in te dienen. Dit is op grond van Afdeling 6.1. van de Wet ruimtelijke ordening en Afdeling 6.1. van het Besluit ruimtelijke ordening en de Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Gouda 2009. In een planschadeovereenkomst is reeds vastgelegd dat de kosten voor een eventuele tegemoetkoming worden doorgelegd naar de initiatiefnemer en dus niet oor rekening van de gemeente komen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12

De toelichting geeft een prachtig wervend beeld van de toekomstige situatie in het plangebied, maar maakt geen deel uit van het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan. De plantoelichting geeft dan ook geen garanties (rechtszekerheid en rechtsbescherming) voor omwonenden dat deze artistieke afbeeldingen / impressies ook werkelijk worden gerealiseerd. Een anterieure overeenkomst biedt volgens constante jurisprudentie ook niet deze juridische zekerheid en rechtsbescherming omdat een overeenkomst tweezijdig kan worden gewijzigd/aangepast. Dit betekent dat niet de prachtige impressies en afbeeldingen van de toekomstige bouwwerken en inrichting bepalend zijn maar de planregels zijn maatgevend. Het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet toegeschreven te zijn op een concreet omgevingsplan voor de bouwwerken in dit plan. Andere invullingen en tussentijdse aanpassingen zijn en blijven mogelijk. Bij inconsistentie tussen de plantoelichting en de planregels gelden juridisch de planregels. In onze zienswijzen wordt daarom uitgegaan van maximale planinvulling (contouren) volgens de planregels om de gevolgen van het plan op de omgeving te bezien ten behoeve van de hierop volgende (noodzakelijke) vergunningaanvragen. De impressies die

de ontwikkelaar in de toelichting heeft opgenomen zijn niet van belang en zijn in deze zin misleidend. Dit klemmt temeer nu de planregels in zeer algemene bewoordingen zijn opgesteld en daarmee ruimte bieden voor andere invullingen, nu en in de toekomst.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 10 en het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1. De gebruikte impressies in de toelichting van het bestemmingsplan zijn niet misleidend en zijn opgenomen op inzichtelijk te maken hoe het bouwplan eruit zou kunnen komen te zien wanneer invulling gegeven zou worden aan de maximale kaders die met het bestemmingsplan worden gegeven.

Zienswijze 13

Er is geen sprake van een kostbare saneringsopgave. Het plan is om een bedrijfsperceel, in een milieucategorie die op zichzelf passend is binnen de woonomgeving, nu te benutten voor woningbouw. Omdat sprake is van een heroriëntatie is er alle reden voor een zorgvuldige invulling en het stellen van eisen en randvoorwaarden aan deze nieuwe ontwikkeling. Bij het bepalen van de inrichting van de locatie en het ontwerp van de woontorens zijn volgens de plantoelichting de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten aangehouden:

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

Deze stedenbouwkundige analyse in het plan schiet ernstig tekort, omdat deze summier, onvolledig en onjuist is. Summier, omdat volstaan wordt met korte algemene omschrijvingen die alleen beperkt worden tot de planlocatie. Onvolledig, omdat geen rekening wordt gehouden met de bouwhoogte van de omringende bebouwing (8-12-29 m) van Lekkenburg (Leckenborch), Haastenburg en Catsveld en met het kwetsbare gebruik in de omringende bebouwing (Leckenborch). Onjuist, omdat geen rekening wordt gehouden met de doorsnijding door de stadsstraat Ridder van Catsweg, waardoor de locatie niet hoort bij de hoogbouw van het winkelcentrum Bloemendaal. De locatie vormt een overganglocatie tussen Catsveld en Haastenburg en winkelcentrum Bloemendaal waar de hoogte van de huidige aanwezige bebouwing (9-12-18 meter) ook op is gebaseerd. De Nota Hoogbouw vermeldt maximaal mogelijke bouwhoogten van 25 en 35 meter. Deze bandbreedte van 25 tot 35 meter wil niet zeggen dat er persé ook in de zone tussen 25 meter en 35 meter gebouwd moet worden. Volgens de Nota Hoogbouw mag er ook minder hoog gebouwd worden. Het gaat altijd over de hoogte van een gebouw ten opzichte van de omgeving. In dat kader is dus de relatieve in plaats van de absolute maat van belang. Die relatieve maat wordt in de visie van de Nota Hoogbouw stap voor stap uitgezet⁸. Er is dus alle reden om de hoogte van de woontorens zorgvuldig te relateren aan de omringende bebouwing. In de planvorming heeft deze zorgvuldige inpassing niet plaatsgevonden, nu het plan enorme negatieve invloed en uitstraling heeft op de omgeving. Dit heeft niet geleid tot een goede ruimtelijke ordening en planvorming. De maat, de schaal en de verschijningsvorm van de woontorens zijn niet afgestemd op de bestaande omliggende bebouwing. Het plan is vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt onverantwoord en onzorgvuldig door een ondeugdelijke, althans volstrekt te kort schietende stedenbouwkundige analyse en het gebrekkig stellen van eisen en randvoorwaarden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 3 in § 2.3.

Zienswijze 14

De Nota Hoogbouw eist een zelfstandige beoordeling van de hoogte van de woongebouwen in relatie tot de omgeving. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogten wordt volgens de Nota in de eerste plaats gekeken naar de specifieke kenmerken (huidige stedenbouwkundige structuur, huidige bouwhoogten) van de buurt of de wijk waarin de hoogbouwzone zich bevindt. Het 'handschrift van de wijk' is bepalend. De woontorens worden in werkelijkheid 3,5 meter hoger dan de vermelde 20, 35 en 38 meter, omdat op het dak volgens de planregels van het ontwerp bestemmingsplan ook nog dakopbouwen en zonnecollectoren (kunnen) worden aangebracht. De werkelijke bouwhoogten volgens de planregels worden dus 23½, 38½ en 41½ meter! Het bouwvoornemen voldoet dus voor 2 woontorens duidelijk niet aan de Nota, want hier wordt een bouwhoogte van maximaal 35 meter acceptabel geacht en deze grens van 35 meter wordt aanzienlijk overschreden met 6½ en 3½ meter door dit ontwerpbestemmingsplan. In het plan wordt niet verantwoord waarom deze afwijkingen van de Nota noodzakelijk en/of toelaatbaar zijn en waarom deze afwijkingen toelaatbaar zijn in relatie tot de impact daarvan op de omgeving, o.a. schaduw en bezonning. Voor de westelijke woontoren wordt

terecht beargumenteerd waarom rekening wordt gehouden met een (weliswaar te geringe!) lagere hoogte. De gemeentelijke Nota Hoogbouw vermeldt dat, als een bouwvoornemen niet voldoet aan de kaders van de Nota, het zaak is dat betrokkenen en belanghebbenden in een zo vroeg mogelijk stadium bij de planvorming worden betrokken. Bij voorkeur nog voordat er een plan is gemaakt of een programma van eisen is opgesteld. Per afzonderlijk geval zal dan een passend besluitvormings- en interactieproces worden ingericht. Nu noch de hogere afwijkingen zijn onderbouwd, noch een passend besluitvormings- en interactieproces is ingericht en een deugdelijk programma van eisen is opgesteld, wordt in strijd gehandeld met de Nota Hoogbouw en wordt aan de omwonenden passende invloed onthouden op de planvorming.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 3 in § 2.3.

Zienswijze 15

De gemeente wil de verkeersveiligheid verbeteren en verkeersoverlast voorkomen en daarom elke ontwikkeling die verkeersgeneratie met zich meebrengt zorgvuldig toetsen (Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026). De Ridder van Catsweg is een stadsstraat (gebiedsontsluitingsweg) in het Mobiliteitplan Gouda 2017-2026. De functie van deze weg is het verzamelen van het gemotoriseerde verkeer van een stadsdeel (verschillende wijken) naar de stadsweg Van Rheenensingel. Ter plaatse van het plangebied ontbreekt een VRI (verkeerslichten) of middenberm. De gemeente wil het gebruik van deelauto's stimuleren. Voor het parkeren is een nota Parkeerbeleid Gouda vastgesteld.

Commentaar

Zoals aangegeven in § 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is getoetst aan Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026. Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat de Ridder van Catsweg het extra verkeer aan kan en ruim binnen grenswaarden intensiteit Stadsstraten blijft. Er is aangesloten op het Parkeerplan Gouda 2020 met de inzet van onder andere deelauto's.

Zienswijze 16

Voor de mobiliteitseffecten van dit plan is "maatwerk" verricht in de vorm van een mobiliteitsplan (bijlage 1 ontwerpbestemmingsplan). Het plangebied wordt ingericht volgens het STOMP-principe: vanuit de woningen zijn de fietsstallingen het makkelijkst te bereiken, vervolgens de deelauto's, het OV en op de laatste plaats de privéauto's. Er komen 222 parkeerplekken voor privéauto's en 13 parkeerplekken voor elektrische deelauto's (gemixt aanbod). Het doel is om lager autobezit, minder autokilometers, minder uitstoot en gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de gezamenlijk gedeelde auto's te bereiken. De realisatie van een extra gebouwde 2^e parkeerdek wordt daarmee door de projectontwikkelaar (kostenbesparing) voorkomen. Voor de fietsbehoefte van de toekomstige jongeren en ouderen komen er 3 elektrische deelbakfietsen en 890 fietsparkeerplekken. Deze "toekomstbestendige" fietsparkeervoorzieningen gaan het fietsgebruik stimuleren (lees: faciliteren¹¹) bij deze gestapelde woningbouw in een stedelijke context om te voorkomen dat deze op straat belanden. De fietsparkeerbehoefte is berekend op $196 \times 2,7 = 530$ fietsparkeerplaatsen zodat het fietsgebruik wordt gestimuleerd (lees: gefaciliteerd). Dit STOMP-principe is experimenteel en gebaseerd op gedragsbeïnvloeding en kent nog geen praktijkervaringen in Gouda om een inschatting te maken van de mate van gebruik en het effect op de leefomgeving. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruikelijk het gemiddelde aangehouden van de bandbreedte van CROW en wordt niet uitgegaan van het maximum. Het gepresenteerde mobiliteitsconcept is wervend, ambitieus en beloftevol opgesteld en verplicht tot sturing op en nodigt uit tot een lager autobezit, minder autokilometers, minder uitstoot en een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de gezamenlijk gedeelde deelauto's. Deze gedragsverandering vraagt echter lange tijd van sturing en begeleiding en succes op termijn is niet zeker. Vooral omdat het hier om de doelgroep jongeren (1-2 persoons huishoudens) gaat met veel tussentijds verloop. Dus opnieuw gedrag sturen bij nieuwe bewoners en geen stabiele community van gebruikers. Bovendien vindt vanuit de omgeving geen gedragsbeïnvloeding plaats (omwonenden houden hetzelfde mobiliteitspatroon en geven daarmee een foutieve voorbeeldwerking). Dit roept vragen op als: Welke (positieve en negatieve) effecten heeft het ontmoedigingsbeleid?

Welke waarborgen zijn gesteld als de gedragsverandering niet lukt of minder succesrijk is (gedragsverandering is erg moeilijk te realiseren)? Welke terugval-optie is ingebouwd en zijn daarover passende afspraken gemaakt door de gemeente en zo ja, welke en waar? Is er een waarborgfonds bij de gemeente, gevuld door de ontwikkelaar (besparing 2^e parkeerdek), om aanvullende

gedragsbeïnvloeding te betalen? Dit mag straks toch niet ten laste van de Goudse belastingbetaler komen? In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een dergelijke verantwoording.

Commentaar

Voor wat betreft het mobiliteitsplan wordt verwezen naar de commentaren op zienswijzen 5, 6 en 7 in § 2.3. Naar aanleiding van de dialoogsessies en wijzigingen in het bouwplan is ook het mobiliteitsplan aangepast. De ontwikkelaar heeft een contract afgesloten met een bekende aanbieder Juuve. De gemeente heeft met de ontwikkelaar afspraken gemaakt voor een effectieve inzet van de 12 deelauto's en andere maatregelen uit het mobiliteitsplan voor minimaal 5 jaar. Ook zijn financiële afspraken gemaakt voor de woningbouwontwikkeling. De parkeersituatie wordt gemonitord en indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.

Zienswijze 17

Verkeerde of suggestieve uitgangspunten leiden tot onjuiste rapporten. Het CROW geeft geen specifieke kengetallen voor het tankstation. Daarom stelt de projectontwikkelaar zelf een aanname voor de huidige (planologische) situatie. Voor het tankstation worden circa 500 klanten per dag(!) gesteld waardoor sprake is van circa $500 \times 2 = 1.000$ verkeersbewegingen per weekdagemaal. Het nieuwe plan genereert 845 extra verkeersbewegingen, dus is de juichende) conclusie volgens plantoelichting: "ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden zal door dit ontwerpbestemmingsplan ter plaatse van het plangebied sprake zijn van een afname van de verkeersgeneratie en in een worst case scenario kan uitgegaan worden van slechts een beperkte toename in de gebruiksfase".

Deze aanname is aantoonbaar onjuist en onrealistisch, en berust niet op een representatieve bedrijfssituatie. Ten eerste berust het getal van "500" niet op een deugdelijke onderbouwing. Ten tweede is het aantal van 500 klanten elke dag onwaarschijnlijk hoog¹². Ten derde gaat deze aanname ervan uit dat alle $500 \times 2 = 1.000$ verkeersbewegingen worden veroorzaakt door klanten die geen gebruik maken van de Ridder van Catsweg. Dus zouden er 500 auto's elke weekdagemaal speciaal omrijden naar dit tankstation om hier te tanken. Dit is niet het geval. Er is ruime beschikbaarheid van benzinestations in Gouda en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. De aanname moet zijn dat het nagenoeg uitsluitend (99%) weggebruikers zijn die al regulier gebruik maken van de Ridder van Catsweg. Ten vierde is dit getal in strijd met de onderliggende rapportages (luchtverontreiniging, geluid) die de extra verkeersbewegingen van de bewoners berekenen op 845-1.012 verkeersbewegingen per weekdagemaal. Deze hanteren het juiste uitgangspunt. De conclusie in het ontwerpbestemmingsplan dat de toekomstige verkeerssituatie niet leidt tot mogelijk belangrijke nadelige gevolgen is dus niet solide onderbouwd, suggestief en onjuist. Herstel van deze onjuiste aanname werkt door in de effecten van het plan op de verkeersveiligheid, de verkeerscongestie en hinder (lawaaï) op de Ridder van Catsweg.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 18

Er komt een eigen brede gezamenlijke in- en uitrit voor auto's vanuit het plangebied op de Ridder van Catsweg. Voor fietsers en voetgangers worden meerdere ontsluitingen gerealiseerd die aansluiten op het aan de noord- en oostzijde van het projectgebied aanwezige fietspad. Gesteld wordt in het ontwerpbestemmingsplan dat de Ridder van Catsweg de bij dit plan behorende verkeersgeneratie eenvoudig en veilig kan afwikkelen. Rondom het wegtraject van het plangebied komen 6 wegen bij elkaar met in- en uitvoegende verkeersbewegingen. Namelijk Albrechtsweg, Haastenburg en Catsveld aan de zuidzijde en Plaswijckweg, in- en uitrit parkeerplaats Swadenburg winkelcentrum. Lekkenburg en Blommensteinsingel aan de noordzijde van de Ridder van Catsweg. Daarnaast steken fietsers en voetgangers op dit traject de Ridder van Catsweg over naar het winkelcentrum. Dit geeft nu al regelmatig aanleiding tot verkeersopstoppen en verkeersonveilige situaties. Daar worden nu door het plan een gezamenlijke in- en uitrit met 845 autobewegingen en vele fiets- en voetgangersbewegingen aan toegevoegd. De verkeersbewegingen naar en van het tankstation betreffen hoofdzakelijk langsverkeer (uitvoegen, tanken, en weer invoegen op de Ridder van Catsweg). De verkeersbewegingen door het plan zullen in belangrijke mate van een andere type verkeersbeweging zijn, namelijk in- en uitgaand verkeer dwars op de rijrichting van de Ridder van Catsweg (oversteken). Hierdoor ontstaat een onoverzichtelijke en chaotische situatie, met name voor de doelgroep ouderen in en rondom het plangebied. Regelmatig vinden nu al verkeersopstoppen plaats door de verschillende verkeersbewegingen. Het plan besteedt ten onrechte geen aandacht aan

deze verkeerschaos in de nieuwe situatie en/of treft hier doeltreffende (verkeers)voorzieningen voor. De conclusie in de plantoelichting dat de voorliggende in-/uitrit-situatie als optimaal/veilig kan worden beschouwd en de bij het plan behorende verkeersgeneratie op een verkeersveilige manier kan afwikkelen "gelet op de huidige voorzieningen" en dus aanvaardbaar wordt geacht, is onjuist en gebaseerd op verkeerde, althans niet onderbouwde aannames. De conclusie dat voorzien wordt in een passende invulling van het aspect mobiliteit is onjuist en niet houdbaar.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 3 in § 2.1 en 6 in § 2.3.

Zienswijze 19

Het mobiliteitsplan voor de locatie zet in op nieuwe mobiliteitspatronen. Namelijk op bewoners die hun mobiliteitspatroon veranderen naar een duurzame keuze, zonder (kennelijk) verlies van comfort of financiële mogelijkheden. Het veranderen van mobiliteitspatronen is een grote gedragsverandering en hier legt de gemeente zich dus met dit ontwerpbestemmingsplan een enorme opgave op. STOMP en MaaS zijn nog in ontwikkeling en de eerste pilots worden nog op verschillende (hoogstedelijke) plekken in Nederland uitgevoerd. Volgens de plantoelichting vindt de introductie voor de nieuwe bewoners direct bij oplevering plaats via een kennismakingsaanbod, informatieavonden en een informatiebrochure. Om gebruik te stimuleren wordt binnen de toekomstige VvE een servicebijdrage opgenomen voor de inzet van de deelauto's. Opschalen naar modaliteiten als scooters, e-bikes, steps en scootmobielen ligt zelfs in het verschieft volgens het enthousiaste Mobiliteitsplan. Om één en ander mogelijk te maken wordt (wie? Toekomstige VvE?) samengewerkt met A2B Sharing via een 5 jarig contract. De exploitatie zou daarmee geborgd zijn. Concluderend kan gesteld worden, aldus de plantoelichting, "dat zeker een tweede auto overbodig is op de Van Loon locatie". Er wordt robuust afgeweken van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Gouda. Er is sprake van een verkeersontwikkeling in de verkenningsfase, waarvoor grote gedragsverandering nodig is. Het is geen regulier verkeersgedrag. Als de opzet echter mislukt of minder goed verloopt dan gesteld (het is immers een experiment) dan ontstaat er parkeerdruk (uitwaaieren) naar de omgeving. Dit raakt de belangen van de omwonenden rechtstreeks. Welke waarborgen heeft de gemeente gesteld? Wat gebeurt er bij faillissement van A2B Sharing? Wat als gedragsverandering mislukt? Kan ook voor bezitters van een privéauto via de servicebijdrage een bijdrage worden verlangd? Dit is toch voor hen geen service? Het ontwerpbestemmingsplan geeft geen garanties of inzicht in de realiteit van deze gedragsverandering of stelt daar randvoorwaarden aan.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 16 en zienswijzen 5 en 7 in § 2.3. De ontwikkelaar sluit een contract af met Juuve in plaats van A2B Sharing. Deze partij heeft veel ervaring en belang bij een effectieve inzet van de deelauto's. Mocht er sprake zijn van een faillissement dan is de ontwikkelaar contractueel verantwoordelijk uitvoering maatregelen mobiliteitsplan.

Zienswijze 20

Het Mobiliteitsplan brengt via 3 stappen het door de gemeenteraad in het Parkeerplan Gouda voorgeschreven aantal van 310 (196x1,6 inclusief 0,3 voor bezoekers) parkeerplaatsen terug naar 235 en omschrijft dit als "maatwerk". Dit bespaart de ontwikkelaar 831 m² ruimte aan parkeervakken en de realisatie van een extra gebouwde parkeerlaag. Allereerst (stap 1) wordt de voorgeschreven parkeereis volgens Parkeerplan Gouda "gewogen" door middel van de middeling van de minimum en maximum bezetting op basis van aanwezigheidspercentages (meervoudig gebruik van parkeerplaatsen). Het resultaat daarvan is dat de maximum parkeereis (310) op basis van het gewogen gemiddelde terug gebracht wordt naar 290 parkeerplaatsen. Dus 20 parkeerplaatsen minder. Vervolgens (stap 2) wordt geconstateerd dat in het gemeentelijk Parkeerplan van Gouda geen rekening (waarom niet?) wordt gehouden met het type woningen en de doelgroep. De ontwikkelaar vindt het wel relevant om de woningtypes (jongeren, starters en senioren/ouderen) en het daarmee verband houdende lagere autobezit, mee te nemen in de parkeereis. Voor de planlocatie wordt daarom een afslag van 0,2 op de parkeernorm voor sociale huurwoningen voor het bewonersdeel berekend. Dat wil zeggen: 41 huurwoningen x 1,3 = 8,6 parkeerplekken minder. Als laatste (stap 3) wordt nog verder afgeweken van het Parkeerplan Gouda. Het Parkeerplan Gouda geeft een netto reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto, maar biedt daarnaast de mogelijkheid om een reductie van 20% toe te passen bij aanbieden van MaaS. De cijfers van CROW zouden evenwel aantonen dat de autodelers niet 20% maar 30 % minder auto's bezitten. Omdat het rapport vindt dat op basis van dit Mobiliteitsplan een volwaardig pakket (garantie op succes?) wordt gepresenteerd, wordt de parkeereis

verder gereduceerd met deze 30%. Deze (3e) stap leidt tot een netto reductie van 84,4 minus -13 (deelauto's) is 71,4 parkeerplekken. Door deze hele rekenkundige exercitie wordt het voorgeschreven aantal benodigde parkeerplekken van 310 terug gebracht tot 211. Dat is een "robuuste" reductie op de parkeernorm van Gouda van in totaal nagenoeg 100 parkeerplekken. Deze exercitie is evenwel niet reëel. STOMP en MaaS zijn nog in ontwikkeling en de eerste pilots worden nog op verschillende plekken in Nederland uitgevoerd. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt meestal het gemiddelde van de bandbreedte van CROW gehanteerd en geen maximale cijfers.

Het Parkeerplan Gouda is bovendien toegeschreven op onze lokale Goudse situatie. Waarom landelijke cijfers van het CROW hanteren voor de Goudse situatie bij terrein Van Loon en 30% in plaats van maximaal 20% hanteren? De visie van A2B Sharing (bijlage 2 bij Mobiliteitsplan) vraagt veel inzet en begeleiding; er worden alleen positieve verwachtingen vermeld. Welke waarborgen heeft de gemeente gesteld bij terugval en/of uitblijven van succes en de behoefte weer naar de 310 parkeerplaatsen (norm) toegroeit? Eindconclusie is dat de planregels onvoldoende regeling en daarmee onvoldoende rechtszekerheid bieden voor voldoende parkeerplekken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 16 en 19 en zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 21

Er worden 235 parkeerplaatsen gerealiseerd. Gesteld wordt dat dit leidt tot een (rekenkundige) overcapaciteit van parkeerplaatsen. De kans dat de parkeerdruk in de omliggende buurt omhoog gaat, wordt door het Mobiliteitsplan nihil geacht. Het (berekende) aanbod (235 parkeerplaatsen) overstijgt immers de (berekende) vraag (211 parkeerplaatsen).

Bovendien zou overloop mogelijk zijn in de parkeervelden Swadenburg en Lekkenburg (bezettingsgraad 's nachts 35,4 % en 37,8%). Bij overdruk in de avond zouden er dus voldoende parkeerplaatsen in de omgeving zijn op dit op te vangen. Dit is echter onjuist. De parkeerplekken zijn planologisch bedoeld en berekend voor winkelcentrum (overdag) en omwonenden ('s avonds). Het winkelcentrum kent meer en meer ruimere openstellingstijden 's avonds en op zondag. Het geconstateerde gebruik op enig moment is niet bepalend (momentopname). Bepalend is de verkeerskundige toerekening van de parkeerplekken aan de omliggende woningen en de verwachte toename daarvan op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid (aantal woningen x parkeernorm). Nu deze verkeerskundige berekening ontbreekt kan planologisch niet gesteld worden dat nu en in de toekomst voldoende parkeerplekken in de omgeving aanwezig zijn om eventuele overdruk op te vangen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 16 en 19 en op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3. De gemeenteraad heeft bij behandeling van het Parkeerplan Gouda 2020 en het mobiliteitsplan Van Loon ingestemd met de afwijking van de parkeernormen uit de Parapluherziening parkeren 2018. Met de maatregelen uit het mobiliteitsplan wordt het parkeren op eigen terrein opgelost.

Zienswijze 22

De woonvisie van Gouda kent 5 hoofdthema's. In de plantoelichting worden slechts 2 hoofdthema's aan de orde gesteld: "betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk" (§ 4.4.2.2) en "versnelling en vraagsturing woningproductie" (§ 4.4.2.3). Geen aandacht wordt besteed aan de andere 3 thema's die echter ook voor de planlocatie van belang zijn:

- Wijken met toekomstwaarde: woon- en leefkwaliteit
- Kwaliteit bestaande woningen : duurzaam energetisch, veilig en levensloop geschikt
- Thuis voor kwetsbare groepen

De impact van het plan op de thema's woon- en leefkwaliteit, de kwaliteit van bestaande woningen en de aanwezigheid van kwetsbare ouderen (o.a. Leckenborch) rondom de planlocatie wordt niet uitgewerkt. De zorgen van de omwonenden zitten juist op dit vlak. Het plan is onvolledig en sluit niet aan op de gemeentelijke Woonvisie.

Commentaar

De woon- en leefkwaliteit van de directe omgeving wordt verbeterd, doordat een garagebedrijf met tankstation uit een woonbuurt verdwijnt. Met het aangepast plan wordt meer rekening gehouden met de bezonningssituatie van de Leckenborch. De kwaliteit en toekomstwaarde wordt voor een groot deel bepaald door een gezonde balans en variëteit van woningen en inwoners. Het plan voorziet hierin door een mix van sociale huur, middenhuur en koopwoningen.

Bij de kwaliteit van bestaande woningen, gaat het om toekomstig bestendig maken ervan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt nieuwbouw mogelijk dat voldoet aan de eisen voor een energetische verbetering van de woningvoorraad, waarmee het een bijdrage levert aan de opgave om Gouda in 2040 CO₂-neutraal te zijn. Het bestemmingsplan gaat niet over het toekomst bestendig maken van woningen buiten het plangebied.

Een andere bijdrage die wordt geleverd met de realisatie van dit bestemmingsplan is een thuis te zijn voor kwetsbare groepen. Door de toevoeging van 43 sociale huurwoningen wordt er een betaalbaar segment toegevoegd, waar niet alleen mensen in een kwetsbare situatie maar ook jongeren een thuis kunnen vinden. Deze en andere nieuwe bewoners kunnen juist een positief effect hebben op de bestaande omgeving. In de ruimtelijke uitwerking is aandacht voor ontmoetingsruimte, wat ten goede kan komen aan de sociale cohesie in de buurt. Ook ontstaat er zo een doorstromingsmogelijkheid voor ouderen die in de wijk willen blijven wonen, maar op zoek zijn naar een gelijkvloerse woning.

Zienswijze 23

Het groenbeleid van de gemeente is gericht op het vergroten van de leefbaarheid door toename van openbaar groen, het behouden van groen en ook nieuw groen aan te leggen. Daartoe wil de gemeente (beleidsregels) de oppervlakte van bestaand openbaar groen tenminste behouden en tenminste 15% van het totale projectgebied openbaar groen laten worden. In de plantoelichting (paragraaf 3.1 en afbeelding 3.3; let op, deze hebben geen juridische betekenis) wordt gesteld dat de voorliggende ontwikkeling een forse afname van verharding en hiermee toename van groen tot gevolg heeft. Dit staat echter niet in de planregels opgenomen. In de planregel Groen (artikel 3) is geen enkele beperking tot 15% ($15\% \times 7000 = 1.050\text{m}^2$) voor (echte) groenvoorzieningen binnen het plangebied opgenomen. De verbeelding suggereert ten onrechte veel groene kleur. Onder de bestemming "groen" kunnen ongelimiteerd voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, straatmeubilair, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen met een oppervlakte van ten hoogste 15 m² en met een hoogte van maximaal 3 meter, worden aangelegd. Bovendien kunnen via planregel 8.4.f ongelimiteerd afvalinzamelsystemen zowel boven als ondergronds binnen de groenbestemming worden gebouwd. Tenslotte is niet omschreven wat tot "groenvoorzieningen" binnen het plan worden gerekend. Worden hiertoe ook de halfopen verharding van de parkeerplaatsen naast de in-/uitrit, de vegetatiedaken die vervolgens worden afgedekt met zonnepanelen of de bestemming Tuin gerekend? De bestemmingen Wonen en Verkeer - Verblijf vermelden immers ook als medebestemming: "groenvoorzieningen". Kortom: waar liggen de 1050 m² aan vereiste groenvoorzieningen in de planregels? Nu de planregels volledige bebouwing en verharding van de bestemming groen toestaan en de definiëring van "groenvoorzieningen" open is gelaten, is de structurele (nu en in de toekomst) aanwezigheid van de vereiste groenvoorzieningen niet geborgd in de planregels. Door dit niet te detailleren voldoet het ontwerpbestemmingsplan niet aan gestelde voorwaarden van de Structuurvisie Groen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 24

Vanuit klimaatadaptatie bevordert de gemeente maatregelen om de capaciteit van waterberging te vergroten en wateroverlast en hittestress te verminderen. Wat doet dit ontwerpbestemmingsplan met de klimaatadaptatie? De plantoelichting stelt dat door de afname van verhard oppervlak en toename van het groen, dit positieve gevolgen heeft voor hemelwaterberging en hittestress. Dit is echter een volstrekt onjuiste redenering. Dit vergelijkt de hittestress van een woonbestemming met de hittestress op een bedrijfsterrein. Er is evenwel sprake van een hele nieuwe bestemming (nieuw bestemmingsplan) en de hittestress door het plan moet beoordeeld worden op basis van deze nieuwe woonbestemming: is de hittestress door het plan nog aanvaardbaar voor de nieuwe woonbestemming. Hittestress op een bedrijfsterrein is immers van een heel andere orde. Leidt het plan tot aanvaardbare hittestress voor onze woonomgeving?

Het plan genereert veel hittestress o.a door isolatie, parkeerdek, verharding, uitlaatgassen en geparkeerde auto's op het parkeerdek in de brandende zon. Het klimaat wordt extremer (hittegolven). Bewoners en omwonenden krijgen in hun woningen te maken met deze hittestress. Het plan ontwikkelt woningen met extreme isolatie (geluid voorzijde, duurzaamheid). Goede isolatie verergert hittestress, doordat woningen hierdoor warmte vasthouden. Hittestress kun je verminderen door 's nachts te ventileren en overdag de zon te weren. Lukt dit niet of onvoldoende dan zijn bewoners en omwonenden gedwongen om een airco installeren. Maar airco's gebruiken veel elektriciteit. Dit is in strijd met het duurzaamheidsbeleid van de gemeente. Hittestress in de woonomgeving kan aanzienlijk worden vermindert, bijvoorbeeld door het parkeerdek uit te rusten met een blauwgroen dak. Bij blauwgroene daken ligt onder de laag (sedum)planten een reservoir voor de opslag van regenwater (de blauwe laag). Doordat er continu water beschikbaar is voor de planten, blijven deze in een betere conditie, wat weer goed is voor de biodiversiteit. Het aanwezige water koelt het dak en de omgeving in de heetste en droogste maanden van het jaar. Het plan geeft aandacht aan duurzame energie door warmtekoelende opslag (bodemonergiesysteem) bij de nieuwbouw in te zetten en door zonnepanelen aan te brengen op "groene daken". Het ontwerpbestemmingsplan geeft onvoldoende aandacht aan het probleem van generatie van aanvaardbare hittestress in het plangebied en houdt daarmee geen of onvoldoende rekening met de doelstellingen van Gouda op het gebied van duurzaamheid en is daardoor in strijd met Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid Gouda 2016-2019. Er kan meer worden bereikt.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 9 in § 2.3.

Zienswijze 25

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij alle ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit ter plaatse. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt ingeschaald op neutraal. Dit is onjuist omdat het aantal verkeersbewegingen significant door het plan zal toenemen. Het plan leidt aantoonbaar tot forse toename van het verkeer en van verkeersbewegingen (brede in- en uitrit; hellingbaan; parkeerbewegingen) in het plangebied zelf en op de Ridder van Catsweg. De luchtkwaliteit door het plan verbetert daardoor niet en blijft (per saldo) dus ook niet tenminste gelijk maar zal in betekenende mate gaan bijdragen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet ook een onderzoek worden verricht naar deze luchtkwaliteit op de locatie zelf. De nieuwe verkeersbewegingen en vooral het gebruik van de hellingbaan leiden tot extra stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Dit onderzoek ontbreekt. De resultaten daarvan komen bovenop de resultaten van de maximale bijdrage aan de luchtkwaliteit van het wegverkeer op de Ridder van Catsweg door het plan. Deze totale cumulatieve effecten op de luchtkwaliteit van het plan moeten meegenomen worden in de besluitvorming, met de mogelijkheid om vooraf zienswijzen in te dienen.

Commentaar

In de bijlagen bij de toelichting zat ook de Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling herontwikkeling Ridder van Catsweg 683, Gouda. In hoofdstuk 3 daarvan wordt ingegaan op luchtkwaliteit. Ondanks dat er naar verwachting niet of nauwelijks sprake zal zijn van een toename van verkeersbewegingen is er een NIBM-berekening uitgevoerd. Uit de berekening blijkt dat voorliggend plan 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar effecten op de luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk. Tot slot wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Het effect van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van luchtkwaliteit wordt ingeschaald op neutraal, aangezien naar verwachting het aantal verkeersbewegingen niet wezenlijk zal toenemen. De aangepaste aanmeldnotitie wordt als bijlage 9 opgenomen bij de toelichting.

Hetzelfde geldt voor het onderzoek naar luchtkwaliteit dat alsnog is verricht, ook al is er geen noodzaak toe, omdat het aantal te realiseren woningen ruimschoots onder de aangegeven grens van 1.500 woningen zoals opgenomen in het Besluit NIBM blijft. De ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt als bijlage 5 aan de toelichting toegevoegd. Een onderzoek naar stikstofdepositie was reeds uitgevoerd en zat als bijlage 4 als bij het ontwerpbestemmingsplan. In het vast te stellen bestemmingsplan is deze omgenummerd naar bijlage 6.

Zienswijze 26

Het Besluit Gevoelige bestemmingen is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Het gaat dan o.a. om verzorgings- en bejaardenhuisen. In het plan wordt de ontwikkeling zelf niet aangemerkt als een gevoelige bestemming. Dit, ondanks dat het plan ook bedoeld is voor de doelgroep senioren/ouderen. Het wooncomplex Leckenborch, een seniorencomplex met 214 woningen met in totaal zo'n 300 senioren in de leeftijd van 55 jaar en ouder, grenst direct aan de overzijde van de weg aan het plangebied. Zowel de doelgroep van het plan zelf als het wooncomplex Leckenborch zijn gelijk te stellen met gevoelige bestemmingen. In het bestemmingsplan ontbreekt een beoordeling van de effecten van het plan op deze gevoelige bestemmingen, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Commentaar

Verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen worden in het besluit inderdaad gezien als gevoelige bestemmingen. Maar het Besluit gevoelige bestemmingen de beperkt vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Daarvan is hier in he geheel geen sprake en hoefde er ook geen nader onderzoek verricht op basis van dit besluit. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 27

Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot toename van wegverkeer en de geluidsbelasting daarvan op de gevels. In de bestaande situatie is de geluidsbelasting al veel te hoog; de voorzijde van de woontorens worden daarom extra geïsoleerd. De gevels van Klein Haastenburg en Leckenborch hebben wel te maken met dit extra verkeerslawaaï. Ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden heeft het plan een betekende toename van de verkeersgeneratie tot gevolg in de gebruiksfase. Het woonbeleid van de gemeente Gouda kent als hoofdthema ook beleid voor de kwaliteit van bestaande woningen. Het plan leidt tot negatieve gevolgen voor de bestaande woningen in de omgeving. Het bestemmingsplan oordeelt ten onrechte niet de gevolgen van het plan in het licht van het door de gemeente voorgestane duurzaamheidsbeleid voor bestaande woningen.

Commentaar

De functie 'wonen' is in beginsel niet milieubelastend voor de omgeving in relatie tot geluid. In voorliggend geval is echter wel sprake van een verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen en de realisatie van een parkeerdek. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is nader onderzoek verricht. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden. De indirecte hinder ten gevolge van de ontwikkeling bedraagt maximaal 49 dB (L den). De geluidbelasting van de bestaande doorgaande wegen is maximaal 63 dB (L den). Derhalve is de indirecte hinder als akoestisch niet van wezenlijk belang te beschouwen. De uitkomsten zijn opgenomen in de aangepaste aanmeldnotatie die als bijlage 9 wordt opgenomen bij de toelichting.

Zienswijze 28

De gemeente (zie gemeentelijke mail) zal in het kader van een goede ruimtelijke ordening (terecht) nog een onderzoek verrichten naar de productie van geluid op de locatie zelf. Het gaat dan om het geluid en de resonantie daarvan door het optrekkend en afdalend verkeer op de hellingbaan en de verkeersbewegingen op bezoekersparkeerplaatsen, in- en uitrit en parkeerdek. Deze resultaten zouden echter pas worden meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt deze informatie en aan omwonenden wordt op deze wijze hun wettelijk recht onthouden om daar zienswijzen op in te dienen. Dit is in strijd met de bestuurlijke rechtsbeginselen van een zorgvuldige voorbereiding van het plan en procedurele fair play.

Commentaar

Het hoogst berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersbewegingen over het verkeersdek bedraagt 42, 44 en 36 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en voldoet aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit, almede aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied. Het maximale geluidniveau ten gevolge van dichtslaan van portieren op het verkeersdek bedraagt ten hoogste 64 dB(A), waarbij sprake is van een acceptabel geluidniveau in een stedelijke omgeving. Hier wordt eveneens voldaan aan stap 2 van de VNG-publicatie voor gemengd gebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de piekgeluiden gebiedseigen geluid betreft, hetgeen in de huidige situatie reeds aanwezig is met zelfs hogere maximale geluidniveaus ter plaatse van de gevels

van woningen. Zie verder het commentaar op zienswijze 27. De uitkomsten zijn opgenomen in de aangepaste aanmeldnotatie die als bijlage 9 wordt opgenomen bij de toelichting.

Zienswijze 29

Bij bezonning bij ruimtelijke plannen gaat het om voldoende zon in de tuin en op de gevel en om schaduwwerking. Zonlicht heeft een grote invloed op de gezondheid, het welzijn en het welbevinden van mensen. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte of de gevels en tuinen van de woningen van omwonenden. Voorkomen moet worden dat de schaduw te veel toeneemt (gezondheidseffecten; vochtige en donkere plaatsen). Sommige functies hebben juist een goede bezonning nodig, zoals tuinen, terrassen en kwetsbare groepen (bijvoorbeeld ouderen die meer aan huis gebonden zijn). De woonvisie van Gouda kent dan ook mede als hoofdthema 'Thuis voor kwetsbare groepen'. Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren daarom de TNO-norm. Ook Gouda heeft geen eigen beleid. Bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning van de gevels en (extra) schaduw op de omgeving. TNO kent een lichte norm en een strenge norm voor de gezondheid, het welzijn en welbevinden van mensen in woningen. De lichte (minimale) TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. De strenge TNO-norm: tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari - 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht. Bezonningsdiagrammen maken de toename van schaduw op de omgeving door nieuwbouw inzichtelijk. Met een 3D-model wordt de bestaande situatie vergeleken met de toekomstige situatie op 22 december (laagste zon), 21 maart (halfstand), 21 juni (hoogste stand) en 23 september (halfstand) op de tijdstippen 9-12-15-18 uur. Als een bestemmingsplan nieuwe bebouwing toestaat moet beoordeeld worden of deze bebouwing effect heeft op de omgeving. Dit kan dan met een bezonningsdiagram en de TNO-normen. De bruikbaarheid van tuinen, terrassen e.d. mag niet onaanvaardbaar afnemen. In het bestemmingsplan kan door de wijze van bestemmen van de bouwmassa's en openbare ruimte voorkomen worden dat er onaanvaardbare schaduwwerking optreedt, bijvoorbeeld door lagere bebouwing. Bezonning en schaduw hebben ook gevolgen voor de klimaatregeling (verwarming) en het daglichtniveau in omliggende woningen. Het bevoegd gezag (gemeenteraad) weegt af of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1 en 2 en 4 in § 2.3.

Zienswijze 30

Er is een bezonningsdiagram gemaakt door de architect. Deze laat zien dat de woontorens van het plan enorme gevolgen hebben voor bezonning van de omringende lagere woonbebouwing van Klein Haastenburg en voor het seniorencomplex Leckenborch. Door het plan is er nog zon voor de bewoners van Klein Haastenburg in de periodes rond de volgende data:

- 20 december: nog een half uur (tussen 12.00 en 12.30 uur)
- 20 maart/23 september: nog 2 uur (tussen 11.00 en 13.00 uur)
- 20 juni: nog 3,5 uur (tussen 10.00 en 13.30 uur).

Hoe de schaduw valt op deze tijdstippen is te bekijken via <https://youtu.be/cZZc4HRIWwI>. Daarbij moet opgemerkt worden dat de werkelijke hoogte van de woontorens volgens het voorliggende bestemmingsplan 3½ meter hoger is door de toegestane dakopbouw en zonnecollectoren. Het ontwerpbestemmingsplan besteedt geen enkele aandacht aan de bezonnings- en schaduwwerking van het plan op de omgeving en daarmee op de gezondheid, het welzijn en het welbevinden van omwonenden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1, en 2, 3 en 4 in § 2.3.

Zienswijze 31

De noordelijke en oostelijke woontorens van het nieuwe plan ontnemen veel zonlicht in dit complex. Het ligt voor de hand om voor dit wooncomplex de strengste TNO-norm te hanteren omdat hier sprake is van woonsituaties voor (kwetsbare) ouderen/senioren die voor een groot deel van de tijd aan huis zijn gebonden. Dit leidt anders tot schrijnende situaties. Door hier in de planvorming geen aandacht aan te besteden en geen passende maatregelen te nemen is er strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1, en 2 en 3 in § 2.3.

Zienswijze 32

In de huidige planologische situatie is sprake van een maximale bouwhoogte op het terrein Van Loon van 5 meter. De bewoning van het complex Klein Haastenburg is volledig op het oosten (naar het terrein Van Loon) georiënteerd. Het complex Klein Haastenburg is daardoor volledig afhankelijk van de ochtendzon: er is (nagenoeg) volledige zon vanaf zonsopgang tot de eigen schaduw van het complex (middag). Het bezonningsdiagram, gemaakt door de architect, leidt tot de conclusie dat door dit ontwerpbestemmingsplan de bezonning aanzienlijk daalt. Deze daalt onder zelfs de lichtste TNO-norm voor in ieder geval de woningen Haastenburg 1 en 25. Deze ontvangen in plaats van 8 maanden zonlicht zoals voorgeschreven volgens de lichtste TNO-norm, nog slechts 6 maanden zonlicht¹⁴. Volgens de (juridisch bindende) planregels van het ontwerpbestemmingsplan kan de bouwhoogte van de woontorens 3½ meter hoger worden. De werkelijke bezonning daalt daardoor nog verder onder de laagste norm die TNO nog aanvaardbaar vindt voor de gezondheid, het welbevinden en het welzijn in woningen. Klein Haastenburg komt jaarrond nagenoeg volledig in de schaduw te liggen van deze buitenproportionele woontorens. Dit heeft ook gevolgen voor de klimaatregeling in deze woningen en het niveau van daglicht in de woonkamers. De duurzame nieuwbouw op terrein Van Loon leidt daarmee tot een tegenstrijdige verhoogde gasafname in woningen van Klein Haastenburg, in strijd met gemeentelijk beleid voor bestaande woningen. Door het ontwerpbestemmingsplan en de wijze van bestemmen van de bouwmassa's treedt onaanvaardbare schaduwwerking op voor de gezondheid, het welbevinden en het welzijn van de bewoners van Klein Haastenburg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1, en 2 en 3 in § 2.3.

Zienswijze 33

Door de schaduwwerking komt minder daglicht in de woning. Vooral in de benedenwoningen zal het daglichtniveau aanzienlijk afnemen door het plan. Het plan handelt daarmee in strijd met het Bouwbesluit dat voorschrijft dat een gebouw voldoende daglichttoetreding moet hebben volgens het rechtens verkregen daglichtniveau bij bestaande woningen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1, en 2 en 4 in § 2.3.

Zienswijze 34

De beoordeling van windhinder is nodig vanuit een goede ruimtelijke ordening. Windhinder treedt op rond hoge (hoger dan 30 meter) gebouwen. Hier is sprake van verhoogde windsnelheden. Als lager dan 30 meter wordt gebouwd, dan moet een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder. Direct tussen Klein Haastenburg en de westelijke woontoren in het plan ontstaat een windtunnel over open water. Door een onderzoek kan vooraf worden vastgesteld of een stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar met zich meebrengt en kan beoordeeld worden of deze aanvaardbaar is. In een bestemmingsplan kan door de wijze van bestemmen van de bouwmassa's voorkomen worden dat er windhinder optreedt. In een bestemmingsplan kunnen vervolgens voorwaardelijke verplichtingen in de planregels worden gesteld waardoor noodzakelijke maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen. Een windonderzoek (ook voor de hoge woontorens) ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan. Door het niet in kaart brengen van de windhinder en het windgevaar, met de mogelijkheid om vooraf zienswijzen in te dienen, is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 in § 2.1, en 2 in § 2.3.

Zienswijze 35

Kunstmatige verlichting kan hinder geven. De toelichting van een bestemmingsplan bevat een verantwoording dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanuit lichthinder. In dit ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een paragraaf en een juridische regeling over de wijze waarop wordt omgegaan met het aspect licht. Het plan is van een hoogstedelijke dichtheid en genereert veel kunstlicht naar het Catsveld en Haastenburg op korte effectafstand. Genoemd kunnen worden: licht

van lantaarnpalen langs de in- en uitrit, licht van lantaarnpalen op parkeerdek 18 meter hoog, inschijnend licht in woonkamers van koplampen op bezoekersparkeerplaatsen, verstrooid licht bij autobewegingen binnen het plangebied (parkeren op parkeerdek, op helling en in- en uitrit; door verkeersbewegingen) en spiegelende oppervlakken van auto's in de felle zon. Hinder ontstaat wanneer mensen zich niet kunnen onttrekken aan dit aanwezige kunstlicht, terwijl er wel behoefte aan is. Bijvoorbeeld om te kunnen rusten of slapen. Door middel van maatregelen kan aan lichthinder tegemoet worden gekomen. Bijvoorbeeld door het maken van vaste afschermdende lichtdichte voorzieningen langs de waterkant ter hoogte van de in- en uitrit en op het parkeerdek. Een planregel kan bepalen dat het plangebied (nagenoeg) volledig moet worden afgeschermd tegen horizontale en verticale lichtuitstraling als gevolg van het gebruik van het plangebied. De hoogte van lantaarnpalen kan worden beperkt. Nu het plan geen verantwoording bevat dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanuit lichthinder en het plan geen voorwaardelijke maatregelen bevat in de planregels om horizontale en verticale lichtuitstraling als gevolg van het gebruik van het plangebied tot een aanvaardbaar niveau te borgen, is het bestemmingsplan niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Commentaar

Er is geen regelgeving die directe vertaling voorschrijft van het aspect licht in de juridische regeling van het bestemmingsplan in stedelijk gebied waar kunstlicht te verwachten valt. Er is ook geen wettelijk kader in het ruimtelijk spoor dat lichtgevoelige functies definieert.

In de regels is opgenomen dat hoogte van lichtmasten niet meer dan 10 meter mogen bedragen. Nog niet duidelijk is waar de lichtmasten komen te staan. In het verband met een goede ruimtelijke ordening zal daar bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wel op gelet worden. Ook zal in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf opgenomen worden over lichthinder.

Zienswijze 36

Door het plan wordt het westelijke woongebouw dicht bij het complex Klein Haastenburg geplaatst. Dit tast de rust en de privacy aan ("gluren bij de burens"). Bij de beoordeling van de vraag of een plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening moeten ook de belangen van de omwonenden worden meegenomen. Rust en privacy spelen daarbij een rol, zowel auditief (horen/lawaai) als visueel (inkijk). Door de projectontwikkelaar is toegezegd (wat door de gemeente per mail is bevestigd) dat er geen uitkragende balkons, loggia's of openslaande ramen aan de westkant van het westelijke woongebouw worden gerealiseerd in verband met de korte afstand tot de terrassen en voortuin van Klein Haastenburg. Op grond van de planregels 8.4 en 9.216 kunnen hier toch balkons en luifels worden toegestaan. Deze toezegging wordt dus niet nagekomen. Recreatief verblijf kan ingrijpende gevolgen hebben voor de rust en privacy in de woonomgeving. Het plan sluit het gebruik van de appartementen voor recreatief verblijf (b.v. Airbnb) ten onrechte niet uit. Tenslotte is het volgens de planregels toegestaan dat aan de westzijde van het plangebied, direct tegenover Klein Haastenburg, voorzieningen voor warmte koude opslag worden gerealiseerd. Continu (dag en nacht) geluid van pompen en ventilatoren vormen een zeer hinderlijke bron van verstoring van de (nacht)rust van de bewoners van Klein Haastenburg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 en zienswijze 1 in § 2.1. Voor het gebruik binnen de bestemming "Wonen" is aansluiting gezocht op de invulling die is gegeven aan de reeds van toepassing zijnde bestemming "Wonen" in het bestemmingsplan "Plaswijck".

Voorzieningen voor warmte- en koudeopslag kunnen op zich op elke plek binnen de bestemmingen "Verkeer – Verblijf" en "Wonen" gerealiseerd worden. Zie ook het commentaar op zienswijze 5 in § 2.3. Voor warmte- en koudeopslag is geen omgevingsvergunning milieu nodig. Afhankelijk van het soort systeem, de omvang van het systeem en de lozingsroutes kunnen wel een omgevingsvergunning beperkte milieutoets (OBM) en/of een watervergunning nodig zijn.

Zienswijze 37

Kennelijk is het bestemmingsplan bedoeld voor een concreet bouwproject. De toelichting is echter niet juridisch bindend; als een omgevingsvergunning wordt aangevraagd dat afwijkt van de toelichting maar past binnen de planregels dan kan deze door de gemeente bestuursrechtelijk niet worden geweigerd en moet worden verleend. De planregels zijn echter niet toegeschreven op dit specifieke bouwproject. De ruimte die de verbeelding en de planregels geven zijn bepalend.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 7.

Zienswijze 38

De verbeelding is eenvoudig maar suggestief. Deze verbeelding suggereert ten onrechte dat in het plan veel groen komt. Door de nadere invulling via de planregels "verschiet" deze groene kleur echter aanmerkelijk van kleur in bebouwing. Dit is misleidend; deze weergave van de bestemming kan alleen goed worden begrepen door lezing van de planregels.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 39

Deze planregel kent geen enkele beperking tot 15% voor (echte) groenvoorzieningen binnen het plangebied ($15\% \times 7000 = 1.050 \text{ m}^2$). Onder deze bestemming groen kunnen immers ongelimiteerd voet- en fietspaden, speelvoorzieningen, straatmeubilair, waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen met een oppervlakte van ten hoogste 15 m^2 en met een hoogte van maximaal 3 meter worden aangelegd. Bovendien kunnen via 8.4.f ongelimiteerd afvalinzamelsystemen zowel boven als ondergronds binnen de groenbestemming worden gebouwd. Tenslotte is niet omschreven in planregel 1 van het bestemmingsplan wat tot "groenvoorzieningen" wordt gerekend. Zo blijft duister of dit ook geldt voor de vegetatiedaken op de woontorens die vervolgens worden afgedekt met zonnepanelen of voor de bestemming Tuin of voor open bestrating binnen de bestemming Verkeer - Verblijf (5.1.f)? Waar liggen de 1.050 m^2 aan groenvoorzieningen?

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 8 en 9 in § 2.3.

Zienswijze 40

Lichtmasten zijn toegestaan langs in-/uitrit tot 10 m (5.2.l.c). Lichtmasten met een hoogte van 10 m (5.2.l.c) zijn ook toegestaan op het parkeerdek dat een eigen hoogte heeft van 8 meter (5.2.1.b). Deze lichtpunten steken dus 18 meter boven het omringende maaiveld uit. Dit heeft consequenties voor de lichthinder. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met: "Het parkeerdek kan zowel worden uitgevoerd als zijnde een gebouw als een bouwwerk, geen gebouw zijnde"??? (toelichting blz. 53).

Commentaar

Zie voor wat betreft de lichtmasten wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 35. Met de zinsnede over het parkeerdek wordt bedoeld dat die kan uitgevoerd kan worden als bouwwerk met dichte wanden (waardoor het een gebouw wordt) of als bouwwerk met open wanden (waardoor het een 'bouwwerk, geen gebouw zijnde, wordt).

Zienswijze 41

De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven, namelijk maximale bouwhoogten van 20, 35 en 38 meter (6.2.l.d). De werkelijke bouwhoogten zijn echter $3\frac{1}{2}$ meer hoger. De uitoefening van bedrijfsmatige activiteiten in of bij een woning en beroepsmatige activiteiten in of bij een woning (6.3.1) zijn feitelijk niet mogelijk door het Mobiliteitsplan en 6.3.l.d: er moet worden voorzien in voldoende aanvullende parkeerruimte op eigen terrein. Het plan biedt geen mogelijkheden om in het plangebied extra parkeerruimte te realiseren en er wordt al "robuust" rekening gehouden met aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik parkeerplaatsen in de berekening zonder 6.3.1) en MaaS. Deze parkeerbehoefte zal uitwaaiëren naar de omgeving (o.a. naar parkeerplaatsen Klein Haastenburg).

Deze planregel borgt ook niet dat de appartementen voor verschillende prijsklassen (sociale huur tot middelgrote koopappartementen) en segmenten (koop/huur) gereserveerd blijven. Wil een blijvende bijdrage worden geleverd aan de realisatie van voldoende woningen en woningdifferentiatie in Gouda, zoals de plantoelichting vermeldt, dan moet deze woningdifferentiatie in deze planregel worden vastgelegd. Nu deze ontbreekt is dit in strijd met het gemeentelijk woonbeleid.

Commentaar

Zie voor wat betreft de bouwhoogten de commentaren op zienswijzen 1 en 2 op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 3 in § 2.3. Zie voor wat betreft het parkeren het commentaar op zienswijzen 10, 20 en 21 en op zienswijze 7 in § 2.3. Zie voor wat betreft prijsklassen en segmenten het commentaar op zienswijze 10.

Zienswijze 42

Op basis van planregel 8.4 mogen balkons uitsteken buiten de bestemmings- en bouwgrems met niet meer dan 2 meter. Op basis van planregel 9.2 zijn balkons en luifels binnen alle bestemmingen toegestaan. Deze planregel is in strijd met toezegging in verband met de privacy van Klein Haastenburg.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 1.

Zienswijze 43

Blijkens berichtgeving uit de pers is een anterieure overeenkomst tussen projectontwikkelaar en gemeente gesloten voor dit project. De omwonenden wensen kennis te nemen van deze overeenkomst indien deze de belangen/waarborgen van de om- en aanwonenden rechtstreeks raken. In de gemeentelijke mail vermeldt de gemeente immers dat in het bestemmingsplan geen regels zijn opgenomen die toezien op een verplichting tot aanleg van hagen en de instandhouding ervan. Dergelijke zaken worden, aldus de gemeentelijke mail, opgenomen in de anterieure overeenkomst die aangaan wordt tussen de ontwikkelende partij en de gemeente. Deze onderwerpen gaan de omwonenden rechtstreeks aan. Beoordeeld moet worden of deze onderwerpen vanuit rechtsbescherming en rechtszekerheid alsnog in de planregels een plaats moeten krijgen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 7 en 10.

Zienswijze 44

Als bijlage bij de anterieure overeenkomst is een planschaderisicoanalyse gehecht. De gemeente vermeldt dat deze planschaderisicoanalyse in opdracht van de ontwikkelende partij is uitgevoerd en niet meer dan een bijlage is bij de anterieure overeenkomst. De gemeente heeft geen kennis genomen van de inhoud bij de gesprekken over de inhoud van de planschaderisicoanalyse. De analyse als zodanig kan dan ook niet vrijgegeven worden. Dit is in strijd met de bestendige jurisprudentie van de Raad van State. Deze heeft al in 2009 bepaald dat dergelijke documenten openbaar zijn. Planschaderisicoanalyses zijn geen stukken ten behoeve van intern beraad en dus openbaar in de zin van de Wob (ABR 16/12/2009, Maasdriel, 200809938). Dat openbaarmaking van de planschaderisicoanalyses tot juridische procedures (en precedents) kunnen leiden, behoort tot het normale maatschappelijke risico van de gemeente. Ook wordt de procespositie van de gemeente niet geschaad omdat het slechts ramingen zijn. De financiële gegevens in (exploitatie)overeenkomsten zijn niet openbaar, met uitzondering van het bedrag t.b.v. mogelijk uit te keren planschadevergoedingen (ABR 11/03/2009, Bergeijk, BH5536).

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 3 en 11 en het commentaar op zienswijze 2 in § 2.3.

Zienswijze 45

De gemeente heeft onterecht besloten om geen inspraak op dit bestemmingsplan te geven en ook niet om een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Bewoners voelen zich totaal niet betrokken bij de planvorming. In het Coalitieakkoord 2018-2022 is afgesproken (§7.4 Participatie) dat "zo veel mogelijk op integrale wijze en in een vroeg stadium bewoners en belanghebbenden betrokken [worden] bij de keuzes". Met de ontwikkelaar is tenminste anderhalf jaar overleg gevoerd. Wij krijgen 6 weken om te reageren. Het voelt als een-tweetje tussen gemeente en projectontwikkelaar. De gemeente neemt geen eigenaarschap voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Er is geen sprake van fair play.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 2 en de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1 en zienswijze 1 in § 2.3.

Zienswijze 46

De plantoelichting vermeldt dat in het kader van voorliggend plan vooroverleg zou hebben plaatsgevonden met de omwonenden, zowel op wijkniveau als met de Vereniging van Eigenaars (WE) van de direct ten westen van het plangebied gelegen woonbebouwing (Klein Haastenburg). De gemeentelijke mail vermeldt: "In de Algemene inspraak- en participatieverordening Gouda staat dat elk bestuursorgaan ten aanzien van zijn eigen bevoegdheid beslist of er wel of geen inspraak of participatie wordt verleend. De gemeente heeft geen inspraak- of participatieronde georganiseerd, omdat de ontwikkelaar in overleg met de gemeente de buurt heeft geïnformeerd tijdens een inloopavond in juli 2019, waarbij de gemeentelijk projectleider aanwezig was. De ontwikkelaar is verder aanwezig geweest bij een overleg van VvE Klein Haastenburg om het plan toe te lichten en vragen te beantwoorden". Dit is volstrekt onjuist. Er is geen sprake van reëel overleg en meenemen van omwonenden en de belangen van omwonenden in de planontwikkeling. Er is onder andere geen enkele communicatie of zelfs inzage gekregen van het bouw- en inrichtingsplan, er is geen overleg over schadebeperkende maatregelen en voorzieningen gevoerd, er is geen informatie gekregen over het voorleggen van het plan aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit en de raadsvergadering Cluster Stad van 15 april 2020, er is sprake van een experiment (gedragsverandering) in de verkeersmobiliteit dus alle reden om zorgvuldig te zijn en randvoorwaarden te stellen, enz. Dit geeft aanleiding om deze informatie alsnog te verkrijgen via een Wob- verzoek.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 2 en 8, zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijzen 1 en 5 in § 2.3. Inmiddels zijn de gevraagde documenten opgestuurd naar de indieners van het Wob-verzoek.

2.5 Zienswijze 9 huishoudens uit het blok Haastenburg 2-74 en 7 huishoudens uit het blok Haastenburg 76-138

Zienswijze 1

De grootste zorgen gaan uit naar de toekomstige verkeerssituatie. De komst van een extra in- en uitrit voor 196 huishoudens op de nu al drukke Ridder van Catsweg, gaat straks zijn tol eisen in de vorm van vermindering in bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De ontactische plaatsing van de in- en uitrit van het parkeerdek zal de hoofdweg doen verstopen. De toenemende drukte zal voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen. Zeker met het zicht op de voetgangers en fietsers die wandelen en fietsen van en naar het winkelcentrum Bloemendaal.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Daarnaast zal bij het in uitvoering brengen van het ontwerpbestemmingsplan een tekort aan parkeerplekken ontstaan. Het berekende aantal parkeerplekken (1,2) per appartement zal ernstig overschreden worden. Het is een goed initiatief om deelauto's in te zetten om dit tekort op te heffen, maar de verantwoordelijkheid die dit met zich meebrengt voor de toekomstige bewoners is totaal onbezonnen. De parkeerplekken bij de Haastenburg zijn de eerstvolgende die gevuld zullen worden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Verder sluiten de indeling van het stuk grond en afmetingen van de torens, zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan, niet aan op de huidige ruimtelijke ordening van de wijk Plaswijck. De hoogte, het dubbellaags parkeerdek, de ruimte om de gebouwen heen en de hoeveelheid groen is strijdig met het handschrift van de wijk. De 3 woontorens met 196 appartementen, plus een parkeerdek voor 235 auto's, plus 893 fietsplekken is voor dit wijkje veel te veel. Scooters, brommers en motoren komen daar nog bij.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 4

De communicatie vanuit de gemeente en de projectontwikkelaar over de ontwikkeling van dit ontwerpbestemmingsplan is zeer ondermaats. De gemeente moet direct omwonenden veel meer betrekken bij de ontwikkeling van desbetreffend perceel. Dat er woningen gebouwd zullen worden is een stap in de goede richting, maar dit ontwerpbestemmingsplan slaat de plank volledig mis. Als de gemeente en de projectontwikkelaar de omwonenden betrokken zouden hebben, was al lang en breed bekend dat een plan met een enorme impact op de omgeving niet geaccepteerd wordt door de buurt. Een proactieve houding vanuit de gemeente Gouda is vereist en het minste dat verwacht mag worden. De gemeente Gouda heeft hier ernstige steken laten vallen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.2 en zienswijze 1 in § 2.3.

2.6 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 1-35

Zienswijze 1

Overlast verkeer.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

Vermindering woongenot.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 3

Vermindering zonlicht.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3.

Zienswijze 4

Woontorens zijn te hoog.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.7 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 1-35

Zienswijze 1

De reeds bestaande verkeersdrukke neemt alleen maar toe, met de daarbij behorende milieuvervuiling, zoals in de lucht en geluidsoverlast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 25 in § 2.4.

Zienswijze 2

Het uitzicht wordt er niet beter op door steeds te kijken naar stenen kolossen i.p.v. het groen dat zo karakteristiek is voor Bloemendaal en Plaswijck

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 3

Er komt meer drukke (overlast) in onze directe leefomgeving.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.8 Zienswijze 2 huishoudens uit het blok Haastenburg 76-138

Zienswijze 1

Het laatste bestemmingsplan beschrijft een maximale bebouwing van 50% met een maximale bouwhoogte van 5 meter. Met deze bouwplannen moet het nieuwe bestemmingsplan drastisch, en buitenproportioneel, worden aangepast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 7 in § 2.2.

Zienswijze 2

De verkeersdruk op de Ridder van Catsweg zal enorm toenemen. Vanaf de Burgemeester van Reenensingel tot aan de afslag Ridder van Catsweg richting Hugo de Vrieslaan, zijn al 8 afslagen. Daar zijn de oversteekplaatsen al dan niet d.m.v. een zebra niet bij opgeteld. De extra verkeersdruk zal leiden tot files en gevaarlijke situaties. Dit is nu ook al het geval maar met de nieuwe plannen zal dit verergeren.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 3

In het plan wordt gesproken over 0,8 parkeerplaats per woning. Voor onze wijk is de norm 1,8 parkeerplaats per woning. U begrijpt dat de parkeerdruk in de omgeving extra hoog wordt. Met name op de Haastenburg zal dit merkbaar zijn.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 4 (van 1 van de 2 huishoudens)

Wat betreft de hoge bouw van dit plan, zal de mooie groene wijk Bloemendaal niet ten gunste komen. Het is een mooie groene wijk en dat wordt straks gedomineerd door zo'n hoog groot betonnen huizen complex. Niet passend midden in deze mooie wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1

2.9 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 76-138

Zienswijze 1

Toename verkeersdruk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Lichtinval aan de voorzijde van het appartementen complex.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat voor de woning in kwestie alleen in de lente en zomer bij zonsopkomst een zeer geringe afname is van de bezonningsduur. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

2.10 Zienswijze 1 huishouden uit het blok Haastenburg 76-138

Zienswijze 1

De extra grote verkeersdrukte op de Ridder van Catsweg, waar al zoveel straten/wijken aan gelegen ligt en een ontsluitingsweg is in deze wijk en van het zeer nabij gelegen winkelcentrum.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Bewoonster denkt dat er ook te weinig parkeerplaatsen zijn zodat de druk op de parkeerplaatsen in de omgeving (zoals van het vlakbij gelegen Haastenburg) te hoog zal worden. Bewoners van deze appartementen kunnen dan hun eigen auto niet meer parkeren bij hun eigen woningen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Bewoonster denkt dat de woontorens met 12 en 11 verdiepingen te hoog zijn in vergelijking met de appartementsgebouwen in de omgeving

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.11 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Mobiliteit van het gebied zal sterk achteruit gaan. Bewoner gaat al vroeg weg om drukte op de Burgemeester van Reenensingel te omzeilen en mag waarschijnlijk nog vroeger weg om op tijd de snelweg te kunnen bereiken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Er komt veel meer verkeer op de Ridder van Catsweg. Hierdoor neemt de luchtvervuiling in de vorm van CO₂, NO_x en fijnstof sterk toe. Bovendien is er door toenemende drukte een grotere kans op ongelukken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 25 in § 2.4.

Zienswijze 3

Er komen waarschijnlijk meer dan 500 mensen te wonen. Deze mensen hebben ook auto's die ze voor een deel kunnen parkeren in de parkeergarage. Echter, er worden meestal minder parkeerplaatsen aan de bewoners toebedeeld dan er auto's zijn. Deze auto's en de auto's van eventuele bezoekers zullen ergens in de wijk geparkeerd moeten worden. Hiervoor is geen plaats. Er parkeren nu al mensen in de straten van Albrechtsveld buiten de parkeervakken, omdat er geen plek is op de parkeerplaatsen van het winkelcentrum.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 4

De megalomane torenflats zijn veel te hoog voor de omgeving en verstoren het karakter van de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.12 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Te grootschalig en deze locatie is ongeschikt om hoogbouw te realiseren.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Westergouwe is daar beter voor geschikt, ruimte genoeg aan de rand van Gouda.

Commentaar

Met de Nota Hoogbouw is deze locatie reeds geschikt bevonden voor de realisatie voor hoogbouw. Zie ook het commentaar op zienswijzen 2 in § 2.1.

2.13 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Het realiseren van 196 nieuwe woningen zal extra verkeersdruk met zich meebrengen met daaraan gekoppeld een groot risico op onveilige situaties.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

De geplande hoogbouw past qua omvang en hoogte in het geheel niet binnen de wijk waar deze hoogbouw zou moeten komen te staan.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

De hoogbouw, zoals voorzien, zal vanuit het huis en de tuin van bewoner goed zichtbaar zijn en, met name in de winter wanneer de zon lager staat, licht/zicht wegnemen in huis en tuin.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de woning in kwestie dusdanig ver van de projectlocatie ligt, dat het geheel geen schaduwwerking of verminderde bezonning ondervindt van het bouwplan. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

2.14 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Toenemende autodruk in de omgeving van de locatie Van Loon door bezoekers van bewoners van de flats. Nu wordt bij slecht weer ook al geparkeerd in Albrechtsveld en Catsveld door bezoekers van het Winkelcentrum. Dat zorgt voor overlast en ergernis,

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 2

De hoogte van de flats past niet in het beeld van de huidige bebouwing in de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

De hoogste flats zullen veel (zon)licht wegnemen van bewoners van onder andere het Albrechtsveld.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de woning in kwestie dusdanig ver van de projectlocatie ligt, dat het geheel geen schaduwwerking of verminderde bezonning ondervindt van het bouwplan. In de lente en zomer treden bij niet meer dan twee woningen in de uiterste zuidoosthoek van Albrechtsveld effecten op en dan alleen minimaal bij zonsopkomst. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 4

De bewoners van de omliggende woningen en flats krijgen veel inkijk, omdat de flats erg dicht op de omliggende bewoning komen te staan. Hetgeen het woongenot wel erg belemmert.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 1 in § 2.1.

2.15 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Veel te hoge woontorens waardoor uitzicht bewoners Haastenburg en Leckenborg verdwijnt plus verdwijnen zonlicht voor deze bewoners

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 2

Verkeersdrukte neemt toe en wordt onoverzichtelijker.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Te weinig parkeerplaatsen voor zoveel appartementen, dus overlast voor omgeving waar men dan gaat parkeren.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

Waarom niet een appartementsgebouw net als de Haastenburg, dan blijft het een geheel voor de wijk.

Commentaar

Met de Nota Hoogbouw is deze locatie reeds geschikt bevonden voor de realisatie voor hoogbouw. Zie ook het commentaar op zienswijzen 2 in § 2.1.

2.16 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Het is nu al op sommige momenten heel druk met auto's voor het kruispunt van de Ridder van Catsweg met de van Reenensingel. Bij een toename met 196 huishoudens zullen nog meer auto's deze kruising passeren om de wijk te verlaten of in te komen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

Oversteken met de fiets van de Ridder van Catsweg naar de Lekkenburg (huisartsen en apotheek) is nu al een gevaarlijke onderneming, laat staan als daar veel meer auto's rijden.

Commentaar

De T-splitsing wordt overzichtelijker, doordat er geen in- en uitvoegend verkeer meer zal zijn dat naar of van het tankstation rijdt. Zie ook de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Zeker in het weekend trekt het winkelcentrum Bloemendaal veel extra verkeer. 196 huishoudens trekken nog meer verkeer aan waardoor de schaarse parkeergelegenheid overbelast wordt.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

2.17 Zienswijze 1 huishouden Albrechtsveld

Zienswijze 1

Uitzicht belemmering door te hoge torens.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 2

Nog meer verkeer geeft onveilige verkeerssituatie.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Verhoogde uitstoot CO₂ door nieuwbouw.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 25 in § 2.4.

Zienswijze 4

Door zoveel sociale huur krijg je een negatiever en slechter leefklimaat (meer onveiligheid).

Commentaar

Dat realisatie van sociale huur leidt tot een negatiever, slechter leefklimaat en meer onveiligheid wordt niet onderbouwd. Niet duidelijk wordt gemaakt op welke manier sociale huur een negatieve, ruimtelijke invloed heeft op de woning op Albrechtsveld, vergeleken met bestaande sociale huur in de directe omgeving. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Zie ook het commentaar op zienswijze 22 in § 2.4.

2.18 Zienswijze Bestuur VvE Lekkenburg 10-146 en 1 huishouden Lekkenburg

Zienswijze 1

Op meerdere punten wijkt het ontwerpbestemmingsplan af van de huidige ruimtelijke ordening van de wijk Plaswijck. De hoogte, het dubbellaag parkeerdek, de ruimte om de gebouwen heen en de hoeveelheid groen is strijdig met de kenmerken van de wijk. Uit het ontwerpbestemmingsplan komt duidelijk naar voren dat dit plan is ontwikkeld zonder de betrokkenheid van omwonenden. De groene, vriendelijke, kleinschalige en rustige uitstraling zal verdwijnen door de bouw van deze immense woontorens. Ook gezien het niveauverschil met de aangrenzende bebouwing. Daarnaast overschrijdt de bouwhoogte uit het ontwerpbestemmingsplan de maximale bouwhoogte die genoemd wordt in de nota hoogbouw 2005. De 3 woontorens met 196 appartementen, plus een parkeerdek voor 235 auto's, plus 893 fietsplekken is voor dit wijkje veel te veel. Scooters, brommers en motoren komen daar nog bij.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

De verkeersdruk zal stijgen op de al drukke en luidruchtige Ridder van Catsweg en er ontstaat een gewenste en onverantwoorde toename van de verkeersdruk met name ook op de kruising Lekkenburg -- Ridder van Catsweg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.16.

Zienswijze 3

De inrit van het parkeerdek, zoals deze nu is opgenomen in het plan, zal voor een hoop onveilige situaties zorgen. Dit past niet bij het mobiliteitsplan van de gemeente Gouda.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 4

De groenvoorziening zou versterkt moeten worden in een nieuw ontwerpbestemmingsplan. Dit is hier niet aan de orde. Er is weinig groen opgenomen en bestaande bomen moeten worden gekapt.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 5

Het geplande parkeerdek, dat zoals het er uit ziet de goedkoopste oplossing was, zal zorgen voor een versteende indruk en zal zeker niet de groenstructuur versterken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijzen 8 en 9 in § 2.3.

Zienswijze 6

Het uitvoeren van dit plan zal veel overlast geven. Ten eerste zal geluidsoverlast ontstaan door auto's die continu over het herrie makende parkeerdek rijden. Ten tweede zal er verlies zijn van parkeerplekken in de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 7

Bewoners en bezoekers zullen hun auto in de omgeving parkeren, vanwege het te kort aan parkeerplekken dat is meegenomen in het plan.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6.

Zienswijze 8

Ten derde wordt de privacy van omwonenden verminderd door de afstand van de woontorens tot de huidige bebouwing.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 9

Door het verlagen van de hoogte van de geplande appartementen zullen deze beter opgenomen worden in het 'handschrift' van de wijk. Er zal minder overlast zijn door de lagere verkeersdruk, de lagere behoefte aan parkeergelegenheid en meer ruimte voor het versterken van de groenstructuur.

Commentaar

In het aangepaste plan wordt het aantal woningen naar beneden bijgesteld van 196 naar 188 woningen. Zie ook de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 10

In de nota hoogbouw van mei 2005 staat het volgende vermeld "Bij de totstandkoming van een bestemmingsplan worden burgers en betrokkenen betrokken". Bij de ontwikkeling van dit plan zijn de omwonenden (lees betrokkenen) totaal niet betrokken geweest. Er is enkel een mededeling gedaan vanuit de projectontwikkelaar. Waar was de gemeente?

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.2 en zienswijze 1 in § 2.3.

2.19 Zienswijze 1 huishouden Lekkenburg

Zienswijze 1

Past niet in deze omgeving, te massaal, te hoog, te veel mensen/ bewoners met tot gevolg te veel autoverkeer.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Gevaarlijke oversteekplaats Ridder van Catsweg / Lekkenburg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.16.

Zienswijze 3

Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners. Op Lekkenburg / Leeuwenburg is al te weinig parkeerplaats voor eigen bewoners.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

In Westergouw is nog volop ruimte voor nieuw/hoogbouw. Dus liever daar en niet in het volle, mooie Bloemendaal.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 2 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.12.

2.20 Zienswijze 1 huishouden Lekkenburg

Zienswijze 1

Horizonvervuiling door de hoogte van twee van de flats nl. 12 en 10 verdiepingen hoog. Er is geen sprake van op gaan in de omgeving. er staan inderdaad flats in deze wijk maar zijn bij het binnen rijden door hun hoogte en beplanting niet als dominerend waar te nemen. Voorgenomen hoogbouw wel.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Hoe staat het met veiligheid voor de omgeving en bewoners bij evt. calamiteiten zoals brand, want de ladderwagen van de brandweer van Gouda gaat tot de 10 de verdieping en de voorgenomen flats worden 10 en 12 verdiepingen hoog.

Commentaar

De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft mede namens de brandweer op 17 januari 2020 laten weten geen opmerkingen te hebben die het bestemmingsplan raken. Wel wordt geadviseerd verbetering aan te brengen in de secundaire bluswaterwinning, wat aan bod komt bij de omgevingsvergunning.

Zienswijze 3

De Ridder van Catsweg is een drukke en vooral bij de Lekkenburg onveilige weg. Veel verkeer van auto / busjes en vrachtwagens. Deze gaan naar het winkelcentrum, leveren goederen af en bevoorraden AH. Ook naar het gezondheidscentrum en achter de Lekkenburg gelegen straten. Tevens proberen veel schoolgaande kinderen hier over te steken om verder langs Van Loon terrein naar school te fietsen.

Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners van 196 appartementen en hun visite, leveranciers, bezorgdiensten geeft niet alleen overlast maar is gezien het aantal zeer milieubelastend. Een aantal deelauto's lost de uitstoot van lucht verontreinigende stoffen niet op.

Al met al geen veilige en gezonde leefomgeving voor deze wijk. Het aanzicht van de toekomstige terrein wordt er een met veel steen en weinig groen. Een paar struiken en een bomen maar als er niet voldaan kan worden aan de eisen voor de groenvoorziening deze elders ter compensatie mag komen is een mooie smoes om de omgeving van het winkelcentrum en omliggende straten nog meer te verstenen. Want een afname van maar 15% minder steen dan in de huidige situatie is geen echte milieu en toekomst gerichte plan gezien de opwarming van de aarde.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.16, alsmede de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

Gezien de hoogte van de 12 verdieping flat tegenover de Leckenborg zorgt deze voor minder licht en zon in deze al donkere woningen en bij een deel van de achter de Leckenborg gelegen appartementen van de Lekkenburg. Dit gaat ten koste van mijn woongenot en gezonde leefomgeving. En de druk om een veilige en schone omgeving is al groot. Veel overlast zwerfvuil en jeugd zelfs samscholingsverboden heeft gegeven is de toename van het aantal mensen te groot om een plezierige wijk te blijven. Wijkgebouw is maar beperkt open en voorziet echt niet in alle behoefte.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat bij de onderste helft van de zuidelijke gevel van de Leckenborch alleen in de winter enige afname is van de bezonningsduur. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen. De overige aangedragen aspecten betreffen niet dit bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Er is alle begrip voor de woningnood, maar 196 appartementen op zo'n kleine plek is geen goede en prettig leefomgeving voor toekomstige (minimaal 392 bewoners en omwonenden.). En het is een schande dat de sociale huursegment geen balkons hebben. En bij de planning al geen inzicht was hoe dicht en belastend voor de omwonende en omgeving dit plan was. Anders had de flat niet anders gepland hoeven te worden. Er zijn veel kosten gemaakt om de uitvoering van dit plan te rechtvaardigen en sommige kunnen gebruikt worden als er een plan komt die beter bij de gestelde bezwaren past. En deze flats in een beter passend gebied te bouwen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 2 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.12. Wat betreft de balkons wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 1 in § 2.4.

2.21 Zienswijze 30 huishoudens Lekkenburg

Zienswijze 1

De kleinschaligheid van de wijk wordt teniet gedaan door dit plan. Het plan zou zich moeten voegen in de tot het omringende handschrift van de wijk. Dit is niet het geval, gezien het niveauverschil met de aangrenzende bebouwing. Daarnaast overschrijdt de bouwhoogte uit het ontwerpbestemmingsplan de maximale bouwhoogte die genoemd wordt in de nota hoogbouw 2005.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2 (met uitzondering van 2 huishoudens)

De woontorens nemen het woongenot weg door de hoogte van de gebouwen. Het licht en de zon is in de wintermaanden niet aanwezig en het kijken vanaf zo'n korte afstand op zo'n enorm gebouw is deprimerend.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 4 in § 2.20.

Zienswijze 3

De Leckenborch heeft op dit moment al een nijpend tekort aan parkeerplekken. De komst van de woontorens zoals beschreven zal dit tekort nog groter maken, omdat het berekende aantal parkeerplekken per appartement (1,2) ver overschreden zal worden. De bewoners van de Leckenborch zullen hierdoor nog verder moeten uitwijken voor het bemachtigen van een parkeerplek.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

In de nota hoogbouw van mei 2005 staat het volgende vermeld "Bij de totstandkoming van een bestemmingsplan worden burgers en betrokkenen betrokken". Bij de ontwikkeling van dit plan zijn de omwonenden (lees betrokkenen) totaal niet betrokken geweest. Er is enkel een mededeling gedaan vanuit de projectontwikkelaar. Waar was de gemeente?

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.2 en zienswijze 1 in § 2.3.

Zienswijze 5

De nieuwe bebouwing zou de groenstructuur moeten versterken. In het huidige ontwerpbestemmingsplan is zeer weinig groen opgenomen en zullen bestaande bomen worden gekapt. Het geplande parkeerdek, dat zoals het er uitziet de goedkoopste oplossing was, zal zorgen voor een versteende indruk en zal zeker niet de groenstructuur versterken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijzen 8 en 9 in § 2.3.

2.22 Zienswijze 1 huishouden Lekkenburg

Zienswijze 1

Bewoner heeft een groot bezwaar tegen het voorgenomen besluit voor het bouwen van de appartementen complexen op het Van Loon terrein. Reden is de hoogte aan kant Ridder van Cats weg; tegenover de Lekkenborch. 11 verdiepingen hoog. Het neemt het woongenot weg, het licht, en de zon is in de wintermaanden in de huizen niet aanwezig, door de hoogte van het gebouw. Als het nu 3 verdiepingen van 11 naar 8 zou kunnen gaan, is er minder bezwaar tegen. Ouderen leven van licht en zon. En op korte afstand tegen zo'n groot enorm gebouw aan te kijken, is deprimerend. Het leven is waard om geleefd te worden maar het moet wel leefbaar zijn.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 4 in § 2.20.

2.23 Zienswijze 20 huishoudens Lekkenburg

Zienswijze 1

Bewoner is het totaal niet eens met het ontwerpbestemmingsplan zoals het er nu ligt.

Commentaar

Mede naar deze en andere zienswijzen is het bestemmingsplan op een groot aantal punten aangepast. Zie ook de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.24 Zienswijze Vereniging Beheer Catsveld Locatie VBCL

Zienswijze 1

bouwhoogte

38 meter voor de hoogste woontoren is extreem hoog ten opzichte van de omliggende bebouwing. Gezien de omgeving zou er niet hoger gebouwd moeten worden dan het aan de overkant van de Ridder van Catsweg gelegen gebouw van de Leckenborgh. De 'nota Hoogbouw 2005' zou een bouwhoogte tussen 25 en 35 meter acceptabel achten. De voorgestelde 38 meter is al weer 3 meter hoger dan de nota aangeeft.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

wind

Door de hoge bebouwing en aanwezige open ruimte ontstaan luchtstromen en valwinden. Het is tegenwoordig gebruikelijk om voor de bouw van gebouwen hoger dan 30 meter windonderzoek te doen om te onderzoeken wat het effect is van hoogbouw. Hebben bijvoorbeeld voetgangers en fietsers in de directe omgeving niet te veel hinder van de nieuwe windsituatie? Mogelijk kan dan het ontwerp of de locatie van het gebouw aangepast worden. Dit onderwerp is komt in het ontwerpbestemmingsplan niet ter sprake.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 2 in § 2.3.

Zienswijze 3

parkeren

Het plan betreft 196 woningen. Met een parkeercapaciteit van 235 auto's wordt uitgegaan van 1,2 auto per huishouden. In de praktijk ligt het aantal auto's per huishouden hoger en is er gemiddeld 1,5 auto per huishouden waarmee er circa 294 parkeerplekken zouden moeten zijn. Dit aantal is nog exclusief voertuigen van bezoekers.

Voor extra parkeerruimte wordt verwezen naar de parkeerterreinen aan de Swadenburg en Lekkenburg als zou daar voldoende plek zijn. De praktijk laat zien dat ook deze parkeerterreinen nagenoeg altijd druk bezet zijn. Het parkeerterrein Swadenburg is meestal druk bezet, voor het terrein aan de Lekkenburg, nabij het medisch centrum geldt een 'blauwe zone' en ook daar is meestal drukke bezetting. Gevreesd wordt dat voor parkeren wordt uitgeweken naar het Catsveld waardoor een 'waterbed' effect ontstaat.

Verder wordt aangegeven dat gebruik gemaakt kan worden van het openbaar vervoer en zou er een bushalte "voor de deur" zijn. Dit betreft echter slechts de halte voor de buurtbus tussen Reeuwijk en Gouda. Deze rijdt echter alleen op werkdagen en met een hele lage frequentie. Dat is bovendien de huidige situatie. Garandeert de gemeente het voortbestaan hiervan gedurende de gehele levensduur van het gebouw? Anders is dit een dode letter en kan het niet als argument gebruikt worden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

verkeer

Volgens de kaart uit het Wegennet Gouda is er sprake van een stads- en wijkstraat. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt uit gegaan van een afname van het aantal verkeersbewegingen voor de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige, bestaande situatie. Gezien de huidige verkeersdruk lijkt deze aanname niet juist en zal de verkeersdruk alleen maar toe nemen. Dit neemt niet weg dat de Ridder van Catsweg nu al een bijzonder drukke, gevaarlijke weg is terwijl deze dus als een stads- en wijkstraat is bestempeld. Het in- en uitrijden van het Catsveld van en naar de Ridder van Catsweg is vaak een gevaarlijke onderneming zowel voor automobilisten als voor fietsers en voetgangers.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 5

afstand tot andere woningen zoals Haastenburg en Catsveld

Volgens de plantekening bedraagt de afstand tussen de dichtstbijzijnde woontoren en de woningen aan de Haastenburg slechts circa 17 meter. De afstand ten opzichte van de woningen aan het Catsveld bedraagt slechts circa 24 meter. Volgens de normen in het ontwerpbestemmingsplan zal de afstand tussen de woontorens en de woningen aan de Haastenburg en Catsveld voldoende zijn.

Echter gezien de hoogte en massiviteit waarin gebouwd gaat worden in combinatie met de korte afstand tussen de bebouwing zal dit de omwonenden een beklemmend gevoel geven wat bepaald niet bij draagt aan een gunstig woon- en leefklimaat.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 6

externe werking

In het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld in paragraaf 5.5.3.2 Externe werking dat de functie wonen niet milieubelastend is voor de omgeving. Inderdaad is de woonfunctie niet milieubelastend voor de omgeving, maar wel de manier waarop die woonfunctie wordt gerealiseerd. De drie woontorens zijn bijzonder ontsierend voor de omgeving, nemen veel licht weg voor omliggende woningen en zorgen voor een flinke aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

Commentaar

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen zijn het bouwvlak en de situering van het westelijke woongebouw gewijzigd alsmede de bouwhoogten van de woongebouwen, inclusief de set backs. Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 7

parkeerdek

Er komt een parkeerdek op maaiveld en op verdieping. Met name het parkeerdek op de eerste verdieping zal, zeker na zonsondergang, voor de tegenoverliggende woningen aan het Catsveld overlast geven door het licht van de autolampen wat dan in de woningen schijnt. Ook bij de op- en afritten van het parkeerdek zal dit voor licht- overlast zorgen.

Commentaar

De vormgeving van de parkeervoorziening komt bij de aanvraag om een omgevingsvergunning aan bod, maar het voorkomen van lichthinder zal daar zeker een aandachtspunt zijn. Het is goed mogelijk om een voorziening om te voorkomen dat iemand van het parkeerdek valt, te combineren met een voorziening om lichtinschijning te voorkomen. De op- en afrit van het parkeerdek is gelegen aan de noordwestzijde en zal geen effect hebben op Catsveld.

Zienswijze 8

maatschappelijke uitvoerbaarheid

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er vooroverleg met de omwonenden plaatsgevonden zowel op wijkniveau als met de Vereniging van Eigenaars (VvE) van de direct ten westen van het plangebied gelegen woonbebouwing. Wat de resultaten uit dit overleg zijn, wordt niet vermeld. Uit de reacties in een eerder gehouden voorlichtingsbijeenkomst en berichtgeving in de (sociale) media als de Goudse Post en Algemeen Dagblad is er heel veel weerstand tegen de realisatie van de drie woontorens en parkeervoorziening. Gesprekken met een of meerdere VvE's aan het Catsveld hebben niet plaatsgevonden. Over deze weerstand is in het ontwerpbestemmingsplan niets terug te vinden terwijl er wel wordt geschreven over de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Commentaar

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt alleen een zakelijke weergave gegeven van de participatiemomenten die hebben plaatsgevonden. Zie ook de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.1, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

Zienswijze 9

waardevermindering

Gelet op het bovenstaande zal een waardevermindering van de appartementen aan het Catsveld optreden.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

2.25 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Het wordt door de toenemende drukte voor de bewoners van het Catsveld zeer gevaarlijk om de oversteek te maken richting winkelcentrum Bloemendaal.

Commentaar

De T-splitsing van de Ridder van Catsweg met de Lekkenburg wordt overzichtelijker, doordat er geen in- en uitvoegend verkeer meer zal zijn dat naar of van het tankstation rijdt. Zie ook de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

Het is nu al bekend dat er te weinig parkeerplaatsen komen bij het te bouwen project waardoor de parkeerplaatsen aan het Catsveld door deze bewoners gebruikt zullen gaan worden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 3

De druk op de huisartsenpraktijken zal drastisch toenemen terwijl de huisartsen nu al geen patiënten aannemen.

Commentaar

Bewoners zijn vrij in hun keuze voor een huisarts en de toename in huishoudens kan ook voldoende zijn voor een huisartsenpraktijk om een extra arts in dienst te nemen.

Zienswijze 4

Scholen in de omgeving zitten al helemaal vol dus zal er voor (toekomstige) kinderen van het bouwplan uitgeweken moeten worden naar andere delen van Gouda.

Commentaar

Bewoners zijn vrij in hun keuze van de school van hun kinderen en de toename in huishoudens kan ook net voldoende zijn voor een school om te kiezen voor uitbreiding.

Zienswijze 5

Er is in de directe omgeving van het bouwplan geen speelgelegenheid voor de (toekomstige) kinderen van het bouwplan.

Commentaar

Waar geen (voldoende) speelvoorzieningen in de nabijheid van het projectgebied te vinden zijn, biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om binnen de bestemmingen “Wonen” en “Groen” speelvoorzieningen aan te leggen.

2.26 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Deze hoge nieuwbouw is een stoorzender in de wijk en past niet in het oorspronkelijke bestemmingsplan van een groene wijk met veel laagbouw. Het woongenot van de huidige bewoners wordt hierdoor erg aangetast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Door de uitbreiding van het winkelcentrum (ook de nu huidige lopende uitbreiding van de Lidl en Jumbo) veroorzaken een onacceptabel verkeersdrukte rondom winkelcentrum en omgeving. De huidige infrastructuur is hiervoor onvoldoende uitgerust.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Er is onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig rondom winkelcentrum en directe omgeving. Omwonende ondervinden nu al last van bezoekers van het winkelcentrum. Het aanleggen van een complex met onvoldoende parkeergelegenheid is dus onacceptabel.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

2.27 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Er is totaal geen rekening gehouden met de bewoners van het bejaarden- verzorgingstehuis Leckenborch. Deze bewoners hebben door omstandigheden al zo weinig en nu wordt hun min of meer vrije uitzicht ook ontnomen. Uitzicht op stenen kolossen is geen uitzicht. Beseft u wel wat dat voor deze bewoners betekent? En wat te denken van de bewoners op Haastenburg Gouda met tuin gelegen richting Van Loon: alle privacy en licht wordt ontnomen, daarvoor in de plaats 'uitzicht op stenen kolossen. Daarvoor zijn ze hier niet komen wonen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

2.28 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Wegname van licht, groen en ruimte.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Verkeersdrukte in de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Er zijn nu al te weinig parkeerplekken in de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

Zienswijze 4

Mobiliteit van die ene uitvalsweg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3.

2.29 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

De voorgestelde bouw doet afbreuk aan de overzichtelijkheid van de bocht Ridder van Catsweg die nu al gevaarlijk is.

Commentaar

De T-splitsing wordt overzichtelijker, doordat er geen in- en uitvoegend verkeer meer zal zijn dat naar of van het tankstation rijdt. Zie ook de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

De voorgestelde bouw staat niet in verhouding tot de kavel. Veel bewoners op een klein oppervlak sluit overlast niet uit.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

Er is in het voorgestelde plan niet voorzien voldoende parkeerplaatsen voor auto's, wat parkeeroverlast zal opleveren in de omliggende straten.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

2.30 Zienswijze 5 huishoudens Catsveld

Zienswijze 1

Op meerdere punten wijkt het ontwerpbestemmingsplan af van de huidige ruimtelijke ordening van de wijk Plaswijck. De hoogte, het dubbellaags parkeerdek, de ruimte om de gebouwen heen en de hoeveelheid groen is strijdig met de kenmerken van de wijk. Uit het ontwerpbestemmingsplan komt duidelijk naar voren dat dit plan is ontwikkeld zonder de betrokkenheid van omwonenden. De groene, vriendelijke, kleinschalige en rustige uitstraling zal verdwijnen door de bouw van deze immense woontorens. De 3 woontorens met 196 appartementen, plus een parkeerdek voor 235 auto's, plus 893 fietsplekken is voor dit wijkje veel te veel. Scooters, brommers en motoren komen daar nog bij.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

De verkeersdruk zal stijgen op de al drukke en luidruchtige Ridder van Catsweg. De inrit van het parkeerdek, zoals deze nu is opgenomen in het plan, zal voor een hoop onveilige situaties zorgen. Dit past niet bij het mobiliteitsplan van de gemeente Gouda.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.16.

Zienswijze 3

De groenvoorziening zou versterkt moeten worden in een nieuw ontwerpbestemmingsplan. Dit is hier niet aan de orde. Er is weinig groen opgenomen en bestaande bomen moeten worden gekapt. Het parkeerdek zal zeker niet bijdragen aan het vergroenen van de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 4

Het uitvoeren van dit plan zal veel overlast geven. Ten eerste zal geluidsoverlast ontstaan door auto's die continu over het herrie makende parkeerdek rijden. Ten tweede zal er verlies zijn van parkeerplekken in de wijk. Bewoners en bezoekers zullen hun auto in de omgeving parkeren, vanwege het te kort aan parkeerplekken dat is meegenomen in het plan. Ten derde wordt de privacy van omwonenden verminderd door de afstand van de woontorens tot de huidige bebouwing.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1

Zienswijze 5

Door het verlagen van het aantal appartementen kan de hoogte van de bebouwing worden ingeperkt en zal het beter opgenomen worden in het handschrift van de wijk. Er zal minder overlast zijn door de lagere verkeersdruk, de lagere behoefte aan parkeergelegenheid en meer ruimte voor het versterken van de groenstructuur.

Commentaar

In het aangepaste plan wordt het aantal woningen naar beneden bijgesteld van 196 naar 188 woningen. Zie ook de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.31 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Teveel woningen opeen. Veel te veel flats. Waarom niet minder woningen? Lelijke gebouwen, te hoog. Teveel mensen opeen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Te druk voor infrastructuur

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

2.32 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Parkeeroverlast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

2.33 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Het ontwerp gaat uit van drie woontorens van een dusdanige hoogte dat deze niet passen bij de bestaande woningen rond deze locatie en het karakter van de wijk. Het is een plan dat beter past in een omgeving met stedelijke hoogbouw - maar dat is deze locatie zeker niet. De buurt om dit complex heeft weliswaar hoogbouw, maar die is veel lager dan in dit project gepland wordt. Het plan heeft grote impact op de omgeving die niet geschikt is qua sfeer, ligging (onder andere zonlicht en de nabijheid van veel woningen) en verkeersmogelijkheden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Het ontwerp ziet er wat de duurzaamheid betreft goed uit. Bewoners juichen dat toe. Maar anderzijds heeft de hoogbouw een grote impact op de leefomgeving en de groenstroken aan de westzijde. Opvallend dat in het ontwerp de bestaande westelijke groenstrook (met struiken, bomen en niet bestrate ruimte) die grenst aan het Catsveld, sterk afgenomen is doordat het lage appartementsgebouw pal aan het water gepland is. Er is bewust gekozen voor zoveel mogelijk bebouwing ook al gaat die ten koste van het groen en de leefomgeving. Het groene voorraanzicht voor het Catsveld (en de daarbij behorende rust) wordt op deze wijze ernstig aangetast. Naar inzicht van bewoners is het plan in deze opzet dan ook in strijd met de beleidsregels 'openbaar groen'. Ook willen zij met nadruk stellen dat het zeer te betreuren is dat er niet alleen beknipt wordt op het groen, maar ook dat er ook niet gekozen is voor uitbreiding van de schaarse speelgelegenheden in deze buurt. Dit ontwerp kiest te veel voor grote gebouwen en de daarbij noodzakelijke parkeerruimte, in plaats van voor veraangenaming van de leefomgeving.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 3

Bijna 200 woningen zal leiden tot een grote toename van het auto- en fietsverkeer. Er komt grote druk op voldoende parkeerruimte met alle gevolgen van dien voor de omgeving. Omdat er zoveel woning gepland staan, moet er een grote plaats vrijkomen voor parkeren en toegang daartoe. Daarnaast kun je je afvragen of de 235 parkeerplaatsen wel een reële schatting zijn, gezien de situatie van het OV in deze buurt en de situering in dit deel van de stad. De toekomstige verkeerssituatie wordt in het ontwerp vluchtig, veel te optimistisch en niet onderbouwd geschat. Voor de bewoners van het Catsveld zal de aansluiting op de Ridder van Catsweg door de grotere drukte en onveilige kruisingen, grote moeilijkheden geven. Het plan vermeldt de toename van geluidsoverlast, maar gaat niet in op de gevolgen daarvan voor de bewoners van de appartementen in de omgeving (zoals het Catsveld). De toename van het geluid wordt voor de bewoners in de omgeving gebagatelliseerd en niet serieus genomen. Er is onvoldoende aandacht voor de grote infrastructurele veranderingen die er zullen komen met negatieve gevolgen voor de bewoners van het Catsveld.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 voor wat betreft het parkeren en de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3 voor wat betreft de verkeerssituatie. In het commentaar op zienswijze 28 in § 2.4 wordt ingegaan op de productie van geluid op de locatie zelf.

2.34 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Tijdens een eerste bijeenkomst, welke plaatsvond in de van Loon-garage in juli 2019, waren veel buurtbewoners, waaronder bewoner, aanwezig. De algemene mening van deze groep was en is nog steeds, dat dit plan veel te kolossaal is en totaal niet past met de aangrenzende bebouwing. De repliek van de projectontwikkelaar was toen, dat dit een eerste opzet was en er nog volop ruimte was voor wijzigingen. Het bevreemdt bewoner dan ook zeer, dat dit tweede plan niet of nauwelijks afwijkt van het eerste. Daarnaast las ik in het AD groene hart, dat de gemeente contact heeft gehad met de omwonenden. Echter, ook vanuit die zijde heb ik helaas niets mogen vernemen.

Commentaar

Zie ook de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.1, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

Zienswijze 2

Dit stuk van de Ridder van Catsweg is een ontsluitingsweg voor de noord/west zijde van Bloemendaal richting van Reenensingel. Het aanbod van verkeer en de snelheid daarvan is dan ook groot. Het is dan ook onverantwoord om op deze onoverzichtelijke plek 235 auto's en 890 fietsen los te laten. Dit is vragen om ongelukken !

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 3

Dit deel van Gouda heeft al jarenlang te maken met herrie. Het is een verzamelpunt van vliegtuigen, die op lage hoogte en met veel lawaai richting Schiphol gaan. Daarnaast heeft een deel van het talrijke verkeer op beide ontsluitingswegen (auto's, brom/snorfietsen en vooral motorfietsen) een uitlaat welke (zeer) ruim boven het toegestane aantal decibels komt. Ook de nachtelijke bevoorrading van het winkelcentrum heeft zijn deel. Een verdere verkeerstoename is derhalve zeer ongewenst.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 27 in § 2.4.

Zienswijze 4

Terwijl voor een (meren)deel van de Nederlandse gemeente hoogbouw al een gepasseerd station is, is dit in Gouda nog niet het geval. Kijk maar naar het uitermate onaantrekkelijke deel tussen het Groene Hart ziekenhuis en de Ronsseweg: veel schaduw , veel wind en totaal geen sociale controle. Het doet er bovendien doods aan. Dit past dan ook totaal niet bij het groene stuk van Bloemendaal, gebouwd voor 1976. Ook zal er een flinke geluidstoename zijn, omdat het verkeersgeluid op dit gedeelte 'kaatst' tussen de van Loon flats en de Leckenborg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 5

De (verkoop)waarde van de rondom liggende woningen zal door dit gedrocht aanmerkelijk dalen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

2.35 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Verminderde privacy. Een van de woontorens zou in onze woning (slaapkamer) kunnen kijken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Nota Hoogbouw 2005 stelt dat bouwen tot maximaal 35 meter acceptabel is. Hier wordt nu 38 meter hoog gebouwd.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

Het aantal parkeerplekken komt niet overeen met de gestelde norm. Dit zal voor meer parkeeroverlast zorgen in de omliggende straten. Waar nu de parkeergelegenheid al krap is.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 4

De woning zal minder waard worden. Onder andere door het verdwijnen van bomen/groen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 5

Verder is bewoner van mening dat er een grotere verbetering mogelijk is in het totaal verharde oppervlakte door de parkeergelegenheid te overdekken met groene daken. Met uitzicht op het extremer worden van het weer zal dit een betere buffer voor hemelwater zijn en de omgeving minder snel opwarmen bij grote hitte. Daarnaast is dit bevorderlijk voor de positieve uitstraling van het project.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 9 in § 2.3.

2.36 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Bouwhoogte

De 'nota Hoogbouw 2005' van de gemeente Gouda geeft aan dat een bouwhoogte tussen 25 en 35 meter acceptabel is. De voorgestelde 38 meter is al 3 meter hoger dan de nota aangeeft. Door bij dit plan al af te wijken van deze nota moet gevreesd worden dat hier een precedent werking vanuit gaat hetgeen de waarde van de "nota Hoogbouw 2005" devalueert en doet vrezen dat de gemeente Gouda niet achter haar eigen visie staat. Er zou dan ook niet hoger gebouwd moet worden dan de nota toelaat en daarnaast moet rekening gehouden worden met de hoogtes van de bestaande bebouwing.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Mobiliteitsplan/parkeren

Er wordt een mobiliteitsplan gepresenteerd waarin wordt gesproken over een "robuuste reductie op de parkeernorm mogelijk van in totaal 103 parkeerplekken". Op geen enkele wijze wordt aangegeven wie de verantwoordelijkheid draagt voor realisatie, uitvoering en instandhouding van dit plan. Kortom een vorm van wensdenken. Met vergaande consequenties voor de parkeerdruk op de omgeving waaronder het Catsveld wanneer dit mobiliteitsplan niet wordt gerealiseerd. Het huidige Catsveld heeft niet de capaciteit een overloop aan te parkeren auto's op te vangen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er heeft geen overleg plaatsgevonden met de respectievelijke VvE'n van het Catsveld gelegen ten zuiden van het plangebied. Waaronder de "Vereniging van Eigenaars Catsveld (Blok J) 129 tot en met 159" waar bewoner deel van uit maakt. Het negeren van deze groep belanghebbenden (ook zij krijgen te maken met mogelijke parkeeroverlast en waardevermindering woningen) is een ernstige omissie in het verkeer tussen gemeente en burger.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

2.37 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Teveel huizen op een te kleine plek. Enorme hoogbouw op een heel raar punt. De knusheid van deze wijk gaat verloren. Bewoner heeft het huis gekocht vanwege de beslotenheid; die gaat met deze plannen verloren.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Lichtvervuiling.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 35 in § 2.4 en zienswijze 7 in § 2.24.

Zienswijze 3

Parkeerproblemen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 4

Verkeersveiligheid komt in het geding.

Commentaar

De T-splitsing van de Ridder van Catsweg met de Lekkenburg wordt overzichtelijker, doordat er geen in- en uitvoegend verkeer meer zal zijn dat naar of van het tankstation rijdt. Zie ook de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

2.38 Zienswijze 3 huishoudens Catsveld

Zienswijze 1

De voorgestelde bouw doet afbreuk aan de overzichtelijkheid van de bocht van de Ridder van Catsweg, die nu al gevaarlijk is.

Commentaar

De T-splitsing van de Ridder van Catsweg met de Lekkenburg wordt overzichtelijker, doordat er geen in- en uitvoegend verkeer meer zal zijn dat naar of van het tankstation rijdt. Zie ook de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 2

De voorgestelde bouw staat niet in verhouding tot de grote van de kavel. Verkwansel de mooie, groene wijk niet met dit manhattanplan.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

Er is in het voorgestelde plan niet voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor auto's, wat parkeeroverlast zal opleveren in de omliggende straten.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3.

2.39 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Gezien de hoogte en de massiviteit waarin gebouwd gaat worden en de korte afstand tussen de bebouwing, zal dit omwonenden een beklemmend gevoel geven.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Ook de parkeergelegenheid ofwel de parkeerdekken zijn ondoordacht. Er is te weinig parkeergelegenheid; daardoor krijgt de bestaande bebouwing overlast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Mocht de gemeente dit plan toch doorzetten, dan eist bewoner een 0-meting.

Commentaar

Het staat bewoners vrij om bij de ontwikkelaar een 0-meting te vragen. De ontwikkelaar draagt de zorg voor veiligheid bij de bouw en is verantwoordelijk voor schade als gevolg van de bouw. Dit alles staat los van het bestemmingsplan.

2.40 Zienswijze 1 huishouden Catsveld

Zienswijze 1

Het ontwerp van dit plan zal het woongenot danig verzieken als bewoner lekker op het balkon zit. Ook de lichtinval op het zijraam, woonkamer en keuken zal met zo'n absurd hoge flat afnemen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Daarbij komt, dat als er bijna 200 huizen komen, waarbij een gemiddeld gezin 2 auto's heeft, er sprake is van 400 auto's, waarvan er 200 op eigen grond komen te staan en de andere 200 een probleem wordt. Want er is verder geen plaats. Bewoner moet elke avond al hopen een plek voor de deur te hebben.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijze 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Daarbij komt ook nog dat deze mensen 's ochtends tussen 7 en 8 naar hun werk rijden. Het is nu al stervensdruk in deze straat.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

2.41 Zienswijze 1 huishouden Ridder van Catsweg

Het is de taak van de gemeente om garant te staan voor het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Dit is hier niet het geval. Het plan doet onevenredige afbreuk aan het woon- en leefmilieu van Ridder van Catsweg 693 en is als zodanig in strijd met een goede ruimtelijke ordening zoals de Wet ruimtelijke ordening van de gemeente verlangt.

Commentaar

Al in 2005 is met de Nota Hoogbouw te kennen gegeven dat woningbouw met een hoogte tussen 25 en 35 meter tot de mogelijkheden behoort op deze locatie. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt daar invulling aangegeven. Met de voorgestelde wijzigingen zoals aangegeven in zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 wordt tegemoet gekomen aan punten die aangedragen zijn ten aanzien van hoogten en situering van de woongebouwen, rekening houdend met schaduwwerking en bezonning. Hierbij is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

2.42 Zienswijze 1 huishouden Ridder van Catsweg

Zienswijze 1

Bovenmatige verkeersdrukke aan de Ridder van Catsweg, hetgeen leidt tot gevaarlijke situaties.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Toenemende milieuvervuiling.

Commentaar

Voor het ontwerpbestemmingsplan was een aanmeldnotatie op- en vastgesteld een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt. Naar aanleiding van voorstellen tot aanpassing van het bouw- en bestemmingsplan is een aangepaste aanmeldnotatie opgesteld. De uitkomsten daarvan zijn opgenomen in de aangepaste aanmeldnotatie die als bijlage 9 wordt opgenomen bij de toelichting. Zie voor luchtkwaliteit het commentaar op zienswijzen 25 en 26 in § 2.4.

Met het verdwijnen van het garagebedrijf met tankstation en de bouw van woongebouwen wordt in het bodemonderzoek dat als bijlage 4 aan de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, aanbevolen om bij graafwerkzaamheden in het kader van de voorgenomen herinrichting, de lokaal aanwezige matig verontreinigde grond met PCB gescheiden te ontgraven. Daarmee wordt de aanwezige milieuv vervuiling opgeruimd.

Zienswijze 3

Extra drukke t.b.v. bevoorrading winkelcentrum.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

2.43 Zienswijze 1 huishouden Ridder van Catsweg

De uitbreiding van het winkelcentrum Bloemendaal heeft de afgelopen 10 jaar al voor flinke name van het verkeer met zich meegebracht. Nu er extra woontorens in de directe omgeving worden toegevoegd zal de situatie verslechteren. Dit resulteert in onleefbare omgeving voor alle betrokkenen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3.

2.44 Zienswijze 1 huishouden Ridder van Catsweg

Bewoners zijn ontstemd door de voorgenomen bouw 3 woontorens vlak om de hoek. Nabij de voormalige garage Van Loon houdt de Ridder van Catsweg niet op. Om de hoek ligt het verlengde stuk van deze weg die eindigt in 1 van de 3 gevaarlijkste kruispunten van Gouda. Doden, zware en minder zware ongelukken gebeuren met regelmaat. Bewoners wonen in het laatste huis van Ridder van Catsweg. Het verkeer raast van alle kanten. Over de weg, maar ook over de stoep. De wielrijders die vanaf de Bloemendaalseweg komen, steken echt niet over, maar blijven veilig over de stoep met hun pedelecs, e-bikes en gewone fietsen. Auto's komen aangeracet van het winkelcentrum, dat alweer groter wordt, de Hugo de Vrieslaan, de wijk in. Uitrijden in hun straat is een precare zaak, waar je ruim de tijd voor moet nemen. Dus niet alleen vanwege al het wegverkeer, maar ook van fietsers van beide kanten over de stoep.

Oversteken is levensgevaarlijk en wat doet de gemeente? Nog eens zorgen voor nog veel meer bewoners en verkeersellende. De straten zijn hier gemaakt voor rustig, weinig verkeer in de jaren 70 en 80. Er was een goed aangepast buurtwinkelcentrum, met een daarop aangepast parkeerterrein. Heel vaak kunnen zij, die hier wonen, onmogelijk parkeren, omdat er totaal geen plek is. De bewoners van de flats, vaste parkeerders en heel Gouda komt nu hier.

Een smalle drukke verkeersstraat waar vaak opstoppen zijn, hun stukje Ridder van Catsweg staat vaak vol, er wordt gevaarlijk ingehaald, het is duidelijk een belachelijk, niet overdacht plan om bijna 200 flats erbij te bouwen.

Waarom niet gewoon wat laagbouw? Dat is ook waar mensen graag in wonen. Ruimte voor kinderen om te spelen? De hoogbouw in steden om plaatsen vol te proppen maakt die steden onleefbaar. Tijd om daar eens over na te denken. De straat is al onbewoonbaar aan het worden, een levensgevaarlijk straatje van enkele meters breed, eindigend in een prutsklein kruispuntje, waar tientallen ongelukken gebeuren. Wie van de gemeenteraad gaat daar eens over nadenken? Het wordt hoog tijd.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

2.45 Zienswijze 1 huishouden Ridder van Catsweg

Zienswijze 1

Verkeersdrukke en veiligheid;

Vandaag de dag is het te druk in de straat en omgeving winkelcentrum Bloemendaal. Het afgelopen jaar zijn al meerdere ongelukken geweest. Door meer verkeer te laten doorstromen (bewoners en bezoekers) wordt het wegennet verder overbelast en dit komt niet ten goede voor de veiligheid van onze kinderen en medemens.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze .9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Horizon vervuiling/ vermindering woongenot;

Wij hebben onze woning specifiek aangeschaft voor het landelijke en vrije uitzicht. Door de bouw van deze flats zal ons woongenot dalen.

Commentaar

De afstand tussen de woning van de bewoners en het dichtstbijzijnde woongebouw is hemelsbreed ongeveer 375 meter. De afstand tot het hoogste woongebouw is bijna 400 meter. Daartussen staan nog de woningen van Albrechtsveld en Haastenburg. Het vrije, landelijke uitzicht vanuit de achtertuin richting Hofstede- en Ridderpad wordt op geen enkele manier aangetast. Zie ook het commentaar op zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 3

Waardedaling woning

Ons prachtige landelijke en vrije uitzicht is een factor geweest in het aanschaf bedrag. Deze horizonvervuilers zullen een negatief effect hebben op de woningwaarde.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2.

Zienswijze 4

Bewoner is absoluut voorstander dat leegstaande gebouwen niet leeg moeten staan. Wellicht kan er een prachtig duurzaam eco-vriendelijk park of een bloementuin worden gemaakt, met wellicht een educatief element voor onze kinderen. Zodat we nuttig gebruik maken van onze beschikbare ruimte zonder dat het grote impact heeft op zoveel omwonenden.

Commentaar

Met het bouwplan dat mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan speelt de perceelseigenaar in op uitspraken die reeds in 2005 zijn gedaan in de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Hoogbouw. Ook draagt het aantal woningen bij aan een invulling van de Regionale Agenda Wonen 2019 Regio Midden-Holland, zoals ook aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan. De geprognostiseerde woningbouwopgave voor Gouda betreft ongeveer 5.000 woningen in de periode

2015-2030. Gezien de bestaande achterstand en de toekomstige vraag is het verhogen van de bouwproductie in de regio op korte termijn noodzakelijk. Zie ook de commentaren op zienswijze 22 in § 2.4 en de zienswijze in § 2.41.

2.46 Zienswijze 1 huishouden Blommesteinsingel

Zienswijze 1

Tijdens en na oplevering van het project zullen, in het algemeen, maar specifiek op de kruising tussen "Catsveld" / "Blommesteinsingel" en "Ridder van Catsweg" gevaarlijke situaties ontstaan, zeker op de bekende drukke momenten van de (werk)dag.

Er wordt gemeld dat in een 'worst-case scenario' kan worden uitgegaan van slechts een beperkte toename van verkeersgeneratie. Bewoner meent dat zelfs bij een gelijkblijvende verkeersgeneratie er op dit verkeerspunt een verslechterde verkeersveiligheid ontstaat. Ook vraagt bewoner zich af of er voldoende rekening gehouden is met de concentratie van de verkeersbewegingen rond specifieke tijden van de dag door een toename van woon-werkverkeer.

Door geconcentreerde verkeersdrukte door een toename van woon-werkverkeer en door verslechterde zichtlijnen door nieuwe bebouwing, wordt onder meer het invoegen op de Ridder van Catsweg vanaf de Blommesteinsingel en vanaf het Catsveld een uiterst gevaarlijke bedoening. Het gaat bewoner hierbij dus niet om de specifieke aansluiting van het project op de Ridder van Catsweg waar aandacht aan gegeven wordt in het plan, maar de onoverzichtelijke en drukke situatie die dit slechts enkele tientallen meters verderop creëert en het gebrek aan aandacht aan dit verkeerspunt in de plannen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 2

Hoewel in de plannen rekening gehouden wordt met parkeergelegenheid voor 196 appartementen, zijn de 235 plekken aan parkeergelegenheid die er worden gecreëerd onvoldoende. Ook vreest bewoner dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met noodzakelijke parkeergelegenheid voor bezoekers van deze huishoudens. Dit zal ongetwijfeld ook in de verschillende hofjes gelegen aan de Blommesteinsingel voor verslechtering van de parkeergelegenheid zorgen.

Ook voorziet bewoner een verslechtering van parkeergelegenheid op specifieke dagen. Met een drukbezochte kerk direct tegenover het projectgebied zal de druk op de parkeergelegenheid op zondagen in bijzonder problematisch zijn.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

Het mobiliteitsconcept als kapstok van de plannen kan grote gevolgen hebben voor de parkeergelegenheid, verkeersdruk en veiligheid in het gebied als het mobiliteitsconcept niet volledig het gewenste effect heeft. Bewoner is niet overtuigd dat dit het geval zal zijn. Er wordt vastgehouden aan het mobiliteitsconcept, waarbij alternatieven voor autogebruik worden gestimuleerd. Er zit echter nog altijd een verschil tussen stimulatie en realisatie.

Als een nieuw project wordt ontwikkeld met een bepaald mobiliteitsconcept en dit mobiliteitsconcept vervolgens niet volledig naar wens uitpakt, heeft dit vooral nadelige gevolgen voor de directe omliggende wijken die nog niet volgens dit concept zijn ontwikkeld. Parkeergelegenheid is hier een goed voorbeeld voor. Wordt er toch meer gebruik gemaakt van de auto dan voorzien, dan biedt het nieuw ontwikkelde project te weinig parkeergelegenheid en krijgen de wijken die aan het project grenzen en net wel voldoende parkeergelegenheid hebben te maken met de gevolgen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

2.47 Zienswijze 2 huishoudens Blommesteinsingel

Zienswijze 1

Hoogte van de geplande woontoren passen niet in het karakter van huidige woonwijk Landschapsvervuiling.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Verminderd licht en zon door de wijk heen door de buitenproportionele hoge woontorens. Aantasting woongenot.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de woningen in kwestie dusdanig ver van de projectlocatie liggen, dat ze geheel geen schaduwwerking of verminderde bezonning ondervinden van het bouwplan. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 3

Toename verkeersdruk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 4

Toename parkeerdruk (visite, etc.).

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 5

Vermindering woning marktwaaarde. Vermindering WOZ-waarde.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

2.48 Zienswijze 1 huishouden Boerensloot

Zienswijze 1

Door de forsheid van het plan zal de mobiliteit van de enige uitvalsweg, de Ridder van Catsweg sterk achteruitgaan. Deze mobiliteit is nu overdag al slecht. De drukte in de buurt zal aanzienlijk toenemen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 2

Dit levert een waardedaling van ons huis op.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 3

Zorgt voor een daling van het wooncomfort.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 4

Er zal op termijn een onveilige situatie ontstaan. Nu hebben we al heel veel hangjongeren in en rond het winkelcentrum Bloemendaal.

Commentaar

Dat realisatie van het bouwplan leidt tot onveiligheid door meer hangjongeren in en rond winkelcentrum Bloemendaal wordt niet onderbouwd. Niet aannemelijk wordt gemaakt op welke manier de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, daarop van invloed zijn.

Zienswijze 5

Er komt een grotere disbalans tussen sociale en niet-sociale woningbouw.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 22 in § 2.4.

Zienswijze 6

Het past niet in de omgeving, waar nergens zo hoog gebouwd is.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1

2.49 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

De hoogbouw van 11 tot 12 verdiepingen ontsiert het ruimtelijk groene uitzicht.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 2

De verkeersdruk zal dusdanig toenemen dat de Ridder van Catsweg, nu al enorm druk door de toestroom van winkelend publiek uit heel Gouda, verder zal dichtslippen. Hierdoor zal het vertrek en thuiskomst van woon/werkverkeer van bestaande bewoners van en naar hun woonlocatie voor onacceptabel filevorming van en naar de Rijksweg, op Ridder van Catsweg en Van Reenensingel zorgen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 3

De bouw en de verkeersdruk zullen zorgen voor nog meer grensoverschrijdend geluidsoverlast en luchtvervuiling (uitlaatgassen / stikstof).

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 25 in § 2.4 en 2 in § 2.42.

Zienswijze 4

Parkeerproblematiek met het stallen van motorrijtuigen in de omliggende buurten – geen parkeerplek voor huidige bewoners.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

2.50 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

Het uitzicht wordt voor ons aanzienlijk slechter omdat we tegen veel te hoge hoogbouw aankijken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 2

De waarde van ons huis komt onder druk.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 3

De verkeersdruk zal aanzienlijk toenemen wat voor een nog gevaarlijkere situatie zal gaan zorgen. Nu gaat het vaak maar net aan goed, oversteken is al lastig. Dat wordt allemaal nog veel slechter met zoveel volk erbij. Overlast van stank, uitlaatgassen, enz. Parkeerruimte komt onder druk te staan omdat het overal vrij parkeren is, en schuin tegenover komen deze wangedrochten te staan met honderden van extra bewoners. Al het extra verkeer moet in en uit de wijk over wegen die het nu al nauwelijks aankunnen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

2.51 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

De hoogte van de voorgestelde bebouwing is geheel in strijd met de reeds bestaande bouw en overschrijdt de maximale bouwhoogte zoals genoemd in de gemeentelijke nota hoogbouw van 2005 en zal derhalve een dis-verfraaiing ten gevolg hebben; bovendien past deze hoogbouw in het geheel niet bij de kleinschaligheid van de wijk, omdat het hoogte verschil sterk afwijkt van de bestaande bebouwing.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

De plaatsing van de gebouwen is te dicht gepland op de bestaande gebouwen, waardoor het uitzicht van de laagbouw bewoners wordt ontnomen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 3

De hoeveelheid woningen is te hoog voor deze locatie, waardoor het aantal bewoners per m² aanzienlijk hoger komt te liggen dan het huidige gemiddelde in de wijk Plaswijk, met als gevolg dat de drukte in deze rustige wijk sterk zal toenemen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1, zienswijze 22 in § 2.4 en de zienswijze in § 2.41.

Zienswijze 4

De voorgenomen parkeergelegenheid (1,2 per appartement) zal onvoldoende blijken te zijn, mede gelet op de aanwezigheid van de huidige kerk, met de daaraan verbonden buiten kerkse activiteiten; het reeds gevestigde makelaars kantoor en de zorginstelling, om nog maar niet te spreken over het nabij gelegen gezondheidscentrum, welke voorzieningen nu al reeds vele bezoekers trekken, met als gevolg al veel overlast en hinder en een te kort aan parkeer mogelijkheden voor de huidige bewoners;

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 5

Bovendien zal de in- en uitrit van de te realiseren parkeergelegenheid zorgdragen voor verdere onveilige verkeerssituaties op het toch al onoverzichtelijke gedeelte van de Ridder van Catsweg ter plaatse;

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1.

Zienswijze 6

De reeds bestaande verkeersoverlast, op met name de Ridder van Catsweg, zal verveelvoudigen en voor meer geluidsoverlast- en hinder gaan zorgdragen, met alle gevolgen van dien; denk hierbij met name ook aan de bevoorrading van het bestaande winkelcentrum.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 7

De bouwactiviteiten zullen ongetwijfeld gaan lijden tot ernstige overlast en hinder voor de omwonenden en mogelijk schade gaan berokkenen aan de reeds bestaande bebouwing in de directe omgeving.

Commentaar

Dat tijdelijk enige overlast of hinder kan ontstaan tijdens de bouwplan is eigen aan een bouwproject. De bouwende partij dient wel – voor zover mogelijk – de overlast tot een minimum te beperken. Zie het commentaar op zienswijze 3 in § 2.39.

Zienswijze 8

Het leefmilieu van de omliggende laagbouw zal sterk worden beïnvloed door de geplande hoogbouw; denk met name aan de privacy van de laagbouw bewoners (inkijk); ook zal de hoogbouw van invloed zijn op de zonlicht inval voor de omliggende laagbouw (schaduwvorming); de groenvoorziening in het plan is te minimaal en zal niet bijdragen aan verbetering van de groenstructuur (kappen bestaande bomen).

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1. Voor de invloed van de hoogbouw op de bezonning wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 2 in § 2.3. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen. Zie voor het aangedragen punt over groen de commentaren op zienswijze 4 in § 2.1 en zienswijze 8 in § 2.3.

Zienswijze 9

Milieutechnisch gezien zal er een degelijk bodem onderzoek dienen te worden verricht in verband met de zeer aannemelijkheid van aanwezige bodemvervuiling ten gevolge van de garagewerkzaamheden en door de ondergrondse opslag van gevaarlijke/giftige vloeistoffen ten behoeve van het thans nog aanwezige en in gebruik zijnde Shell tankstation.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2 in § 2.42.

2.52 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

Bewoners zijn van mening dat de beoogde woontorens in strijd zijn met de nota Hoogbouw van de gemeente 2005. In deze nota werd een bouwhoogte van 25-35 meter acceptabel geacht. De beoogde woontorens zullen uiteindelijk een bouwhoogte hebben van 38, 35 en 20 meter. Door de torens grotendeels boven de toegestane hoogtes te bouwen, handelt de gemeente in strijd handelt met de nota Hoogbouw van de gemeente 2005. Al op deze grond kan het voornemen om het bestemmingsplan te wijzigen, geen doorgang vinden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Verder voeren bewoners aan dat met het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening is gehouden met de grote verkeerstoename die op de Ridder van Catsweg plaats zal vinden. Uit punt 3.2.4.3 van het concept bestemmingsplan blijkt dat in de berekening van de verkeersgeneratie de huidige situatie is afgezet tegen de gewenste situatie. Bij de huidige situatie is daarbij uitgegaan van 210 verkeersbewegingen per weekdagemaal in verband met het vloeroppervlak van het garagebedrijf en met de 500 klanten per dag van het tankstation (1.000 verkeersbewegingen per weekdagemaal).

In totaal 1.243 verkeersbewegingen per weekdagemaal. Wat betreft de gewenste situatie is uitgegaan van de verkeersbewegingen die de nieuwbouw met zich zal brengen, namelijk 848 verkeersbewegingen per etmaal. De gemeente concludeert hieruit ten onrechte dat sprake zal zijn van een afname van het verkeer.

De mensen die gebruik maken van het tankstation zijn met name mensen die in de wijk wonen, die onderweg zijn naar het winkelcentrum, naar de sportvelden of naar hun werk. Als men langs het benzinestation komt en men is in de buurt, wordt er getankt. Wanneer het tankstation zal verdwijnen, zal daarmee niet het verkeer afnemen. De mensen die normaliter het tankstation bezoeken, zullen hun normale dagelijkse routinematige reizen blijven uitvoeren en nog evenveel van de Ridder van Catsweg gebruik maken.

Daarbij komt ook nog, dat het vrachtverkeer van en naar winkelcentrum Bloemendaal zal toenemen. Door de verbouwing van de Jumbo en binnenkort ook de Lidl, waarmee beide supermarkten in volume zijn toegenomen, is het noodzakelijk om een grotere bevoorrading te hebben en ook vaker. Ook hierdoor zal naar verwachting de verkeersdrukke ook toenemen. Bij het concept voornemen bestemmingsplan is met deze punten ten onrechte geen rekening gehouden. Bewoners menen dan ook dat de conclusie dat de verkeersgeneratie zal afnemen onjuist is en onvoldoende is onderzocht.

Bewoners hebben als directe omwonenden van de Ridder van Catsweg nu al dagelijks te maken met een drukke weg met veel verkeer. Dat verkeer bestaat uit personenauto's, maar ook uit brandweer- en ziekenwagens en veel vrachtauto's. Zij hebben nu al geluidsoverlast. Last van vieze ramen door uitlaatgassen. Kinderen ondervinden nu al een onveilige situatie om de drukke Ridder van Catsweg over te steken. Hoe zal dat zijn als er drie grote woontorens erbij komen, met nog meer verkeer.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 3

Verder voeren bewoners aan dat het aantal berekende parkeerplekken per appartement van 1,2 naar verwachting ruimschoots zal worden overschreden. Het is niet ongevoel dat een gemiddeld huishouden tegenwoordig meerdere auto's heeft. In geval de parkeergarage van de woontorens niet voldoende zal zijn, zal de parkeerdrukke in met name onze straat de Cronestein toenemen. Verder zullen ook bezoekers van de woontorens uitwijken naar nabij gelegen parkeergelegenheid. Bewoners zijn van mening dat dit zal leiden tot grotere verkeersdrukke in onze straat, onze wijk. Vaak staan de parkeerplaatsen nu al vol van bezoekers van de makelaar, woonzorg of huisarts.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 4

Verder wordt bij de hoogbouw van de drie woontorens onvoldoende rekening gehouden met de structuur van de wijk en de uitstraling. Het past niet bij de kleinschaligheid van de wijk. Het standpunt dat door de hoogbouw meer aansluiting wordt gezocht bij het centrum, ondersteunen wij niet. Juist het centrum heeft een rustiek karakter, met laagbouw. Gouda Noord, zekerde omgeving van het Catsveld met daar direct omheen de Haastenburg en de Steinenbuurt bestaan alleen uit laagbouw. Hooguit drie woonlagen. De woonzorgflat op de hoek van de Ridder van Catsveld bedraagt ten delen 8 woonlagen, veelal 6. Woontorens, waarbij een maximum van 12 verdiepingen wordt bereikt, is buiten proporties in dit deel van Gouda. De woontorens worden bovendien te dicht geplaatst bij de woningen die daar direct omheen liggen. De bewoners van de Haastenburg en het Catsveld zullen letterlijk en figuurlijk worden overmand door uw voorgestelde reuzen. Het eten kan van hun bord worden gekeken. De privacy van met name de directe omwonenden is in het gedrang.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 5

Bewoners van de Cronestein zullen bovendien last hebben van vermindering van zonlicht. De zon draait precies om de woontorens heen. Hiermee wordt ons dagen zonlicht ontnomen. De reden waarom bewoners juist voor een prachtige doorzonwoning aan de Cronestein hebben gekozen: zon- en daglicht. Ter adstructie voor het verlies aan zonlicht wordt verwezen naar de video op www.geenflatsvanloon.nl.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat voor de woning in kwestie alleen in de zomer bij zonsondergang een zeer geringe afname is van de bezonningsduur. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 6

Het is een mooi streven van de gemeente om veel woningen te plaatsen om in de woningnood te voorzien. De gemeente zou er echter beter aan doen om de woontorens te plaatsen aan de buitenrand van stad, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw wijken of naast het spoor.

Commentaar

Zie het commentaar op de zienswijze in § 2.41.

Zienswijze 7

Tot slot voeren wij aan dat de groenvoorziening weliswaar voldoet aan de norm, maar minimaal is. De gemeente zal onnodig gezonde bomen moeten kappen die rond de Ridder van Catsweg staan.

Commentaar

Voor de realisatie van het project zullen enkele bomen gekapt worden, maar dit gebeurt niet onnodig. Zoals aangegeven in § 4.4.4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan voldoet het plan aan de voorwaarden dat de omvang van groen/bomen minimaal gelijk dient te blijven en minimaal 15% van het plangebied ingericht wordt ten behoeve van openbaar groen. Het plan is zo in overeenstemming met de Structuurvisie Groen.

2.53 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

De Ridder Catsweg is een drukke straat. Op dit moment hebben bewoners al veel hinder van het vele verkeer. Het duurt vaak enkele minuten voordat zij vanaf de Blommensteinsingel op de Ridder van Catsweg kunnen invoegen. Volgens het mobiliteitsplan Gouda 2016-2026 (p.42) staat dat de cyclustijd voor dit kruispunt maximaal 75 seconden mag bedragen. De norm wordt nu al overschreden, laat staan als er extra verkeer op dit kruispunt bijkomt.

Door deze nieuwbouw zal de verkeersdrukte alleen maar toenemen. Bewoners voorzien ernstige verkeershinder en vrezen dat de verkeersveiligheid ernstig in het geding komt.

Daarnaast is er door de bewonersvereniging al vaker vastgesteld dat er verkeersoverlast is in de wijk. Zij zijn er destijds bij de verbouwing van het winkelcentrum met de gemeente juist daar druk mee bezig geweest. Er komt een ontsluiting voor de nieuwe woontorens naar de Ridder van Catsweg, tegenover de Lekkenburg, dus juist bij het kruispunt waarvan is vastgesteld dat de verkeersveiligheid in het geding is. De projectontwikkelaar heeft geen plannen of maatregelen opgenomen waaruit blijkt dat hij maatregelen treft.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 2

De kruising Burgemeester Van Reenensingel – Ridder van Catsweg wordt door de gemeente aangeduid als "black spot" (notitie verkeersveiligheid). Dit betekent dat dit kruispunt extra aandacht behoeft met betrekking tot veiligheid omdat er nu veel ongelukken plaatsvinden. Door het toevoegen van drie grote woonflats met 196 woningen en hiermee, volgens de normgetallen uit het parkeerplan Gouda 2020, een verwachte toename van 349 voertuigen, wordt de situatie alleen maar drukker.

Daarnaast spreekt het verkeersplan van een speciale aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers, scholieren (per fiets en lopen), ouderen en verkeersdeelnemers met een lichamelijke functiebeperking. Het kruispunt Burgemeester van Reenensingel - Ridder van Catsweg staat bekend om het vele fietsverkeer bestaande uit basisschoolleerlingen en scholieren. De Steinenbuurt is een kinderrijke wijk. Ook is het naast het kruispunt gelegen zorginstelling De Prinsenhof een woonzorgcentrum voor kwetsbare ouderen. Juist zij verdienen volgens de gemeente speciale aandacht. In de plannen voor bouw van de drie woontorens, is geen rekening gehouden met de door de gemeente gestelde 'speciale aandacht'.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 3

De parkeereis komt neer op het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein volgens de formule: bouweenheden x parkeernorm (bron parkeerplaatsen op eigen terrein volgens parkeerplan Gouda, 2020). Volgens de normwaarde van dit plan valt de bouwlocatie onder normgebied D. De ontwikkelaar spreekt van 71 grote woningen, 82 middelwoningen en 43 kleine woningen.

Norm: D, woningen (volgens parkeerplan Gouda 2020):

Grote woningen $>110\text{m}^2$: $1,6 \text{ (norm)} * 71 \text{ (aantal woningen)} = 113,6$

Middelwoningen $85\text{-}110\text{m}^2$: $1,4 \text{ (norm)} * 82 \text{ (aantal woningen)} = 114,8$

Kleine woningen $55\text{-}85\text{m}^2$: $1,2 \text{ (norm)} * 43 \text{ (aantal woningen)} = 51,6$

Totale parkeerbehoefte bewoners: 280 parkeerplaatsen bewoners.

Parkeerbehoefte bezoekers (volgens parkeerplan Gouda 2020):

Totale parkeerbehoefte bezoekers: $0,3 \text{ (norm)} * 196 \text{ (aantal woningen)} = 58,8$

Totale parkeerbehoefte bewoners + bezoekers: $280 + 58,8 = 338,8$ parkeerplaatsen

In de plannen van de ontwikkelaar realiseert hij 235 parkeerplekken voor auto's, waarvan 13 voor elektrische deelauto's. De ontwikkelaar is voornemens ruim 100 parkeerplaatsen minder te realiseren dan de verwachte behoefte op basis van het parkeerplan dat gemeente heeft vastgesteld. Hiermee voorzien bewoners ernstige parkeerhinder in de wijk en de omliggende straten en het winkelcentrum Bloemendaal. Gegeven het feit dat bewoners geen parkeerplaats voor hun koopwoning hebben verwachten zij erg veel hinder te ondervinden van de extra parkeer behoefte.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 4

Bewoners hebben geen uitnodiging ontvangen voor de beloofde bewonersbijeenkomsten van de projectontwikkelaar. Voor zover zij weten, heeft deze nooit plaatsgevonden. Hiermee heeft de ontwikkelaar de gemeente een belofte voorgehouden, die het niet heeft waargemaakt.

Gezien de overlast, c.q. risico's voor de omwonenden, mag men verwachten dat deze bewonersbijeenkomsten wel georganiseerd worden. Bij een dergelijk grote ingreep zou met de buurt besproken moeten zijn wat de gevolgen van het heien en slaan van damwanden voor hun huizen (eventueel scheuren) heeft, de duur van de overlast van de opgeslagen grond.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.2, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

Zienswijze 5

In het welstandsbesluit van de gemeente staat dat architectuur in de wijk Bloemendaal aan moet sluiten op de bestaande bouw. Op dit moment is er laagbouw gesitueerd aan de Ridder van Catsweg 683. De plannen van de projectontwikkelaar zijn er om 3 hoge woontorens neer te zetten: namelijk van 38, 25 en 20 meter hoog. Door de bouw van de torens zal het straatbeeld nadrukkelijk veranderen en daarmee de belevingswaarde voor bewoners.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 6

Naast dit alles speelt ook de in het bestemmingsplan erkende problematiek mee van het geluid. In het verkeersplan van de gemeente wordt nu geen toename van geluidhinder of fijnstof verwacht. Door de bouw van deze woontorens is er wel dergelijk een toename van verkeer te verwachten. Er zou daarom opnieuw onderzoek gedaan moeten worden naar de effecten van deze verkeerstoename op de geluidsoverlast en fijnstof.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijzen 25 en 28 in § 2.4 en zienswijze 2 in § 2.42.

Zienswijze 7

Het bouwen van de woontorens is niet alleen een metamorfose in steen, het heeft ook invloed op andere vormen van leefbaarheid, zoals: samenleven, wonen, werken, leren, leefbaarheid, voorzieningen. Het verhogen van het aantal sociale (zorg)woningen zonder de hierboven genoemde adequate achtervang is niet meegenomen in de herijking van de plannen, ondanks opschaling van sociale woningen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 22 in § 2.4 en 4 in § 2.45.

2.54 Zienswijze 1 huishouden Cronestein

Zienswijze 1

Hoewel de omgeving van de planlocatie binnen de grenzen valt zoals gesteld in de Nota Hoogbouw van de Gemeente Gouda, houden de toegestane bouwhoogtes van respectievelijk 35 en 38 meter geenszins rekening met de direct omliggende gebouwen. Weliswaar telt het ten noorden gelegen woonzorgcomplex aan de Ridder van Catsweg negen bouwlagen, dit gaat niet op voor de gebouwen ten oosten, zuiden en westen van de planlocatie. Met name aan de oostzijde zijn deze allen lager dan 10 meter (2 a 3 etages). Hiermee wordt nieuwbouw toegestaan met een bouwhoogte van drie tot viermaal de hoogte van omliggende bebouwing. Hiermee doet, met name het oostelijk gelegen bouwvlak, geweld aan het kleinschalige en suburbane karakter van de wijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

De voorgenomen wijziging maakt een verbetering mogelijk ten opzichte van de huidige invulling van autogarage en tankstation. Echter getuigt het voorgestelde bestemmingsplan van weinig ambitie. Het maakt het mogelijk om een maximale bouwhoogte te bereiken, zonder kwaliteit toe te voegen aan de omliggende omgeving. Het groen dat is ingepland zal vanwege de vele schaduwval van de torens, grenzend aan een veel drukker wordende ontsluitingsweg, zowel qua natuurwaarde als recreatief gebruik teleur stellen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 3

Dat de parkeernorm niet kan worden gehaald zonder de implementatie van autodelen – een relatief jonge dienst waarvan wetenschappelijk nog niet is aangetoond dat dit privaat autogebruik daadwerkelijk en significant doet dalen – doet des te meer vermoeden dat de geplande schaalgrootte van het door dit bestemmingsplan mogelijk te maken project allereerst gedreven wordt door maximale economisch resultaat in plaats van nieuwe, kwalitatief goede woningen in te passen in een breed gewaardeerd stukje Gouda en hiermee de gehele stedelijke structuur te versterken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

2.55 Zienswijze 1 huishouden Gravestein

Zienswijze 1

Veel drukker op kruispunt Blommesteinsingel / Ridder van Catsweg, waar nu al regelmatig gevaarlijke verkeerssituaties zijn bij het oversteken door schoolgaande kinderen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 2

Onoverzichtelijk kruispunt Blommesteinsingel / Ridder van Catsweg.

Commentaar

Aan het kruispunt van de Ridder van Catsweg met de Blommesteinsingel en Catsveld wordt met dit bestemmingsplan geen aanpassingen beoogd. In een eerder stadium is juist geoordeeld dat een ontsluiting van de locatie nabij dit kruispunt ongewenst is om te voorkomen dat er een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Zie ook het commentaar op zienswijze 3 in § 2.1.

Zienswijze 3

Belemmert avondzon.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de woning in kwestie dusdanig ver van de projectlocatie ligt, dat het geheel geen schaduwwerking of verminderde bezonning ondervindt van het bouwplan. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

2.56 Zienswijze 1 huishouden Gravestein

Zienswijze 1

Uitzicht belemmering door te hoge torens.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 2

Nog meer verkeer geeft onveilige verkeerssituatie.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 3

Verhoogde uitstoot CO₂ door nieuwbouw.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 25 in § 2.4 en 2 in § 2.42.

Zienswijze 4

Door zoveel sociale huur krijg je een negatiever en slechter leefklimaat (meer onveiligheid).

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 22 in § 2.4 en 4 in § 2.45.

2.57 Zienswijze 1 huishouden Gravestein

Zienswijze 1

Het project wat nu op tafel ligt is veel te massaal voor onze buurt.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

De hoeveelheid verkeer op de Ridder van Catsweg is op dit moment al dermate hoog dat wanneer er nog meer woonvoorzieningen komen, er tevens meer verkeer komt. Hierdoor zal het bijna onmogelijk gemaakt worden om in te voegen op de Ridder van Catsweg en de veiligheid voor al de deelnemers aan het verkeer te behouden (denk aan de vele fietsers).

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1, zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijzen 9 en 15 in § 2.4.

Zienswijze 3

Het plan om de woontorens 12, 11 en 6 verdiepingen hoog te maken zal ervoor zorgen dat bewoners fors last zullen krijgen van horizonvervuiling.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 4

Onlangs hebben bewoners het huis aan Gravestein gekocht mede vanwege de zeer gunstige ligging van de tuin ten opzichte van de zon. De hoogte van de woontorens zal ervoor zorgen dat de zon grotendeels wordt weggenomen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 3 in § 2.55.

Zienswijze 5

Door de constructie van de drie woontorens in extreme omvang zal er in de wijk veel groen verloren gaan. Bloemendaal staat bekend als een rustige groene wijk en door dit project zal erg veel rust en groen verloren gaan.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 7 in § 2.52.

2.58 Zienswijze 3 huishoudens Loevestein

Zienswijze 1

Hoogte van de geplande woontoren past niet in het karakter van huidige woonwijk.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Landschapsvervuiling.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 4 in § 2.3.

Zienswijze 3

Verminderd licht en zon door de wijk heen door de buitenproportionele hoge woontorens. Aantasting woongenot.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 3 in § 2.55.

Zienswijze 4

Toename verkeersdrukke.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 5

Toename parkeerdrukke.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 6

Vermindering woning marktwaaarde. Vermindering WOZ-waarde.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

2.59 Zienswijze 1 huishouden Loevestein

Zienswijze 1

Volgens de Nota Hoogbouw is 35m de maximale hoogte. De hoogste toren wordt 38m. Tevens zou rekening moeten worden gehouden met de huidige bouwhoogte van omliggende appartementen. Dit plan voldoet daarom niet aan 'het handschrift van de wijk'. Woontorens moeten dus lager worden dan is vastgesteld.

Het lijkt bewoner een prima idee om op deze locatie appartementen te realiseren. Alleen zouden ze lager moeten worden dan nu de bedoeling is en moeten het er veel minder worden. Als maximale hoogte zou uitgegaan moeten worden van de tegenoverliggende seniorenflat aan de Lekkenburg-zijde. Aan de kant van het Catsveld zou de hoogte van de appartementen van het Catsveld moeten worden aangehouden. Momenteel voldoet het plan niet aan 'het handschrift van de wijk'.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Kopers investeren gemiddeld meer in hun woning / leefomgeving dan huurders. Daarom lijkt het bewoner een voordeel als meer dan de helft van de woningen in het middensegment koopappartementen worden.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijzen 22 in § 2.4 en 4 in § 2.45.

Zienswijze 3

Deze hoofdwegen stromen in de weekenden en tijdens de spits al enorm vol. Zeker het kruispunt Ridder van Catsweg, Burg. Van Reenensingel staat dan soms helemaal vol. Het feit dat er hoofdwegen aanwezig zijn geeft geen garantie op een goede doorstroming van het verkeer. Naar het idee van de bewoner moet er eerst aan een betere doorstroming van het verkeer worden gewerkt alvorens allerlei inbreidingsprojecten te realiseren in de stad.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 4

Vanwege de coronacrisis is het gebruik van het OV sterk gedaald en het autogebruik zal vermoedelijk op korte termijn nog niet dalen en wellicht zelfs stijgen. Hier is in het huidige plan niet in voorzien. Gevolg hiervan zal zijn dat bewoners uit de nieuw te bouwen appartementen en bezoekers zullen uitwijken naar onder andere parkeerplaatsen bij het winkelcentrum ,de Haastenburg, het Catsveld en PKN gemeente De Veste. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen die bestemd zijn voor andere bewoners en het winkelcentrum. Nb. Bij het winkelcentrum verdwijnen al behoorlijk wat parkeerplaatsen door uitbreiding van de Lidl. Ook zijn de enkele parkeerplaatsen nabij PKN De Veste hard nodig. Zeker gezien de vergrijzing en de relatief hoge gemiddelde leeftijd van de kerkgangers.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 5

Doordat het mobiliteitsconcept wordt gehanteerd wordt uitgegaan van een lager autobezit. Een concept lijkt bewoner om te beginnen nog geen vastgesteld beleid. Naar de toekomst gezien lijkt dit wellicht wel een mooi streven. Feit blijft wel dat we op dit moment nog niet zo ver zijn. Voorlopig zijn deze extra plaatsen nog hard nodig. Het is dus noodzakelijk dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nu in de planning staan. Wel zou het mooi zijn als een eventueel overschot aan parkeerplaatsen in de toekomst relatief eenvoudig kan worden omgevormd tot meer openbaar groen, of stallingplekken voor fietsen, scootmobiel etc. Door minder woningen te bouwen is er minder ruimte nodig voor parkeerplaatsen en kan dit probleem worden opgelost.

Er wordt uitgegaan van een lagere parkeerdruk dan er in werkelijkheid zal zijn. Namelijk nog geen 1,2 plekken per adres. Er zullen meerdere bewoners zijn die meer dan één auto hebben en naar verhouding weinig die helemaal geen auto hebben. In dat geval is het restant aan parkeerplekken voor bezoekers te laag. Dit betekent dat er 39 plekken beschikbaar zijn voor mensen met een tweede auto en bezoekers. Al zou maar 10% van de bewoners een tweede auto hebben, dan houd je nog 19 plaatsen over. Consequentie is dat er bij doorgang van het huidige plan grote parkeerproblemen zijn te verwachten in de omgeving. Hier zullen ook direct omwonenden hinder van ondervinden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 6

Vermoedelijk hangt de hoeveelheid auto's van de inwoners ook af van de keuze die wordt gemaakt tussen huur- of koopappartementen en het aantal starters- en seniorenwoningen. Hier wordt momenteel in het plan geen onderscheid in gemaakt wat wel logisch zou zijn.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 7

Van een deel van de toekomstige bewoners is te verwachten dat ze naast een privéauto ook een auto van de zaak bij hun woning zullen parkeren. Daarnaast moet er dan nog voldoende plaats overblijven voor bezoekers. Hier lijkt onvoldoende rekening mee te zijn gehouden.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 8

De laatste jaren voordat Van Loon zijn deuren sloot was het al beduidend minder druk, qua verkeer, dan het ooit was.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 9

Klanten van Van Loon waren hoofdzakelijk bezoekers van het winkelcentrum en/of bewoners uit de buurt. Dit zijn auto's die normaal gesproken al in de wijk of bij het winkelcentrum werden geparkeerd. Het was dus per saldo geen toename van het aantal auto's. Door de realisatie van 196 woningen komen er extra auto's bij. Kortom, er zal zeker sprake zijn van een toename van het verkeer in plaats van afname.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6 in § 2.3.

Zienswijze 10

Momenteel is het vooral op zaterdag en tijdens het spitsuur al erg druk op de kruising Ridder van Catsweg, Blommesteinsingel, Catsveld. Het lijkt me aan te raden hier bijvoorbeeld een rotonde te maken. Zeker als door de bouw van nieuw appartementen de verkeersdrukke toeneemt. Voor de doorstroming zal een rotonde vermoedelijk beter zijn. Ook wordt deze kruising dan veiliger voor onder andere kinderen om met de fiets of lopend over te steken.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 9 in § 2.4.

2.60 Zienswijze 1 huishouden Palenstein

Bewoner maakt zich aangaande de mogelijke gevolgen van dit plan zorgen omtrent de ontsluiting van het Catsveld en de Blommesteinsingel (Steinen-buurt) op de Ridder van Catsweg. Dit met name voor wat betreft de doorstroming, dat wil dan zeggen om vanuit deze wegen op de Ridder van Catsweg te komen, op dit nu al vaak problematische kruispunt dit mede omdat beide wegen zijn te zien als een uitrit.

Doordat er dan 196 woningen bij komen, waarvan de bewoners via de ontsluiting aan de noord kant van het plangebied op de Ridder van Catsweg hun weg zullen kiezen, zal de (spits)drukke op het gedeelte van de Ridder van Catsweg tussen deze ontsluiting en de Burg. Van Reenensingel op momenten beduidend toenemen. Dit mede omdat men veelal deze route zal kiezen om de wijk te verlaten waarbij men ook het hierboven genoemde kruispunt met het Catsveld en de Blommesteinsingel passeert.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

2.61 Zienswijze 1 huishouden Palenstein

Zienswijze 1

Het autoverkeer op de Ridder van Catsweg en andere wegen rondom winkelcentrum Bloemendaal zal toenemen met als gevolg dat de verkeersveiligheid afneemt. Het kruispunt Ridder van Catsweg - Lekkenburg is nu al onoverzichtelijk en met toenemend verkeer zal dat nog gevaarlijker worden om over te steken, vooral voor fietsers en wandelaars. In het bestemmingsplan is aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie; dit kan correct zijn hoewel de inschatting van het huidige aantal verkeersbewegingen naar het tankstation naar mijn mening te hoog is. Het bezoek aan vooral het tankstation is momenteel betrekkelijk goed gespreid over de dag van omstreeks 06:30 uur tot 22:00 uur. In de nieuwe situatie met bewoning zullen pieken optreden in het begin van de ochtend en einde van de middag, waardoor vooral in die periodes de verkeersveiligheid achteruit holt. Ook is er juist in die periodes veel fietsverkeer van en naar het winkelcentrum Bloemendaal.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Het aantal parkeerplaatsen in het plan is onvoldoende voor het aantal appartementen dat is voorzien. Daardoor zullen de nieuwe bewoners elders in de wijk parkeerplaatsen gaan zoeken, onder andere in de Steinenbuurt waar nu al te weinig parkeerplaatsen zijn. De parkeerdruk daar zal dus nog hoger oplopen. En als de nieuwe bewoners hun auto langs de Blommensteinsingel parkeren - die is immers het dichtst bij de woontorens - wordt de vrije ruimte om er langs te rijden erg smal met een groter risico op schade aan auto's. Bovendien verlaagt dit de verkeersveiligheid voor tweewielers, omdat de ruimte om in te halen klein wordt. Ook wordt het zicht op het verkeer op de Blommensteinsingel vanuit de zijstraten, zoals de Cronestein, slechter.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 16 en 21 in § 2.4.

Zienswijze 3

De hoogste torens zijn aanmerkelijk hoger dan de bestaande omringende bebouwing en dat vindt bewoner een ontsiering van het huidige aanzicht van vooral het Catsveld.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.62 Zienswijze 1 huishouden Swadenburg

Zienswijze 1

Slechte gevolgen voor deze wijk met betrekking tot overlast verkeersaanbod;

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 2

Slechte gevolgen voor deze wijk met betrekking tot wooncomfort;

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1, zienswijze 4 in § 2.3 en zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 3

Monstrueuze afmetingen van de geplande woontorens die niet in deze wijk passen;

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

2.63 Zienswijze 1 huishouden Swadenburg

Zienswijze 1

Veel te hoog.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Parkeerproblemen.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 3

Wordt veel te druk op de Ridder van Catsweg.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 4

Het is nu al uitkijken als bewoner van de parkeerplek komt om de weg op te rijden.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 9 in § 2.4.

2.64 Zienswijze 1 huishouden Swadenburg

Zienswijze 1

Gebouwen veel te hoog. Past absoluut niet!

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1.

Zienswijze 2

Verkeersdruk neemt toe. Is al heftig.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 3

Licht weg nemen voor de bestaande bouw.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Uit dit onderzoek komt naar voren dat voor de uiterste zuidoostelijke hoek in de winter enige afname is van de bezonningsduur als gevolg van de nieuwbouw. Voor de woning in kwestie zijn er geen effecten op dat vlak: daar gaat de schaduwwerking al uit van de Leckenborch. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 4

Parkeerdruk is nu al te hoog. Onderzoek is waardeloos gedaan en niet reëel.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 5

Plaswijk weg wordt onveiliger! Doorgaande weg naar wijken en winkelcentrum met in- en uitgangen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 9 in § 2.4.

2.65 Zienswijze 1 huishouden Swadenburg

Zienswijze 1

Hoe kan de gemeente dit besluit nemen om hier een woongebouw van 196 appartementen neer te zetten.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 22 in § 2.4 en de zienswijze in § 2.41.

Zienswijze 2

De overige woningen (Haastenburg, Catsveld Lekkenborg Swadenburg) geen zon.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is een bezonningsonderzoek verricht om te bezien of er bij de omliggende woningen voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm. Het bezonningsonderzoek Van Loon Gouda wordt als bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

Zienswijze 3

Waarde vermindering.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

Zienswijze 4

Parkeeroverlast.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.3 en zienswijze 9 in § 2.4.

Zienswijze 5

Waarom wordt er geen overleg gevoerd met de buurt. Is zowel door de gemeente en projectontwikkelaar niet gedaan. Werd alleen medegedeeld wat ze gingen doen bij de zogenaamde inspraakavond.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.2, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

Zienswijze 6

Waarom wordt er heel lichtjes over gedaan, waar de pomp staat, om daar gras over te doen.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 2 in § 2.42.

Zienswijze 7

Graag zou bewoner willen dat de bouw met ruim de helft naar beneden gaat naar 98, zodat iedereen nog van het beetje zon dat er tussen door komt, en ook nog een beetje natuur voor de deur, heen kan kijken.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 22 in § 2.4 en de zienswijze in § 2.41.

2.66 Zienswijze Wijkteam Plaswijck

Zienswijze 1

Over de communicatie met betrokkenen

Communicatie met betrokkenen was niet goed. Een goede, tijdige en heldere communicatie door overheden en projectontwikkelaar is niet alleen verplicht, het is ook een kwestie van fatsoen. En het is raadzaam, want input van betrokkenen kan bijdragen aan een beter plan en meer draagvlak. Voor zover er al overleg is geweest tussen ontwikkelende partij, gemeente en bewoners(verenigingen) was er te vaak sprake van ruis en misverstanden. Hetgeen in het rapport van BJZ van mei 2020 in paragraaf 9.4 over de maatschappelijke uitvoerbaarheid staat klopt niet.

Tijdens de raadsvergadering in april dit jaar zei de ontwikkelaar dat er een brede en goede bewonersbijeenkomst was geweest en dat er met de opmerkingen van omwonenden rekening is gehouden. Wat het wijkteam juist terughooft, is dat het een rommeltje en een aanfluiting was. Als bewonersorganisatie heeft het wijkteam overigens niets gehoord, althans via de officiële weg, tot een maand geleden. Hoefde natuurlijk niet, was wel handig geweest.

Jammer weer dat verkeerstechnische zaken geheel en al in vooroverleg tussen ontwikkelaar en ambtenaren zijn besproken. Naderhand hoorde het wijkteam bijvoorbeeld dat er vier opties zijn besproken over de ontsluiting van dit complex. Het is niet dat genoemde partij niet in staat zijn om keuzes te maken. Maar keuzes, alternatieven, criteria, afwegingen, het had gezien het belang en de impact op de wijk allemaal eerder, opener, breder besproken moeten worden.

Wat zorgen baart is dat de projectontwikkelaar vaak verwijst naar de gemeente, als zijnde de coördinator of leidende partij, en dat de gemeente even zo vaak verwijst naar de projectontwikkelaar, want die is immers aanspreekpunt. Als er iets is waar betrokkenen zich boos over maken dan is het wel dit kastje en muur verhaal. Het maakt geen sterke indruk als de contactpersoon van de gemeente tegen bewoners zegt dat zij eigenlijk ook niets kan doen.

Het maakt geen sterke indruk als de ondertekening van de start van het bouwproject tegelijk plaatsvindt met de start van de inspraakprocedure. Technisch is het duidelijk (anterieure overeenkomst, bestemmingsplan, vergunning, enz.) maar 'de' burger reageert met hoe kan dat nou. Bestuur en politiek verspelen zo onnodig draagvlak.

Tijdens de raadsvergadering van 15 april 2020 over “Verkenning: Presentatie bouwplannen Van Loon-locatie” viel op, dat er wat vragen waren en hier en daar ook zorgen, maar over het algemeen was de raad tevreden en positief dat er woningen worden gebouwd. Maar ruimtelijk ordeningsprojecten als deze hebben een grote en langdurige impact op stad en wijk. Het is maar een suggestie maar het lijkt raadzaam om bij een dergelijke verkenning óók betrokkenen en wijkpartners uit te nodigen. Dat kan de raad een goed beeld krijgen van welke zaken nog meer spelen en/of nog nader aandacht behoeven.

In het technisch ambtelijk vooroverleg deze maand is gezegd dat de communicatie op onderdelen inderdaad ongelukkig is geweest, dat het beter had gemoeten, dat het zal worden meegenomen voor de volgende keer enz. Het is positief dat ambtenaren zich openlijk en eerlijk uitspreken. Dit punt is ook niet bedoeld om hen een verwijt te maken. Het punt is dat dit bij elk bouwproject wordt gezegd. Maar bij een volgend bouwproject gebeurt het opnieuw. Weer exact dezelfde fouten en misverstanden en verhalen. Het lukt gewoon niet. Dat kan een keuze zijn, of een kwestie van tijdgebrek, punt is dat bestuur en politiek hierdoor onnodig draagvlak en respect verliezen.

Commentaar

Voor het feit dat er ruim voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geen uitvoerig overleg met het wijkteam is geweest, zijn reeds excuses aangeboden. Ook zijn de contacten met het wijkteam goed opgepakt is het wijkteam ook betrokken geweest bij de dialoogsessies die in februari en maart gehouden zijn met indieners van zienswijzen. Wel zal § 9.4 van de toelichting van het bestemmingsplan hierop aangepast worden.

Zie voor de overige punten ten aanzien van communicatie de commentaren op zienswijze 6 in § 2.1, zienswijze 1 in § 2.1, zienswijzen 1 in § 2.3 en zienswijze 2 in § 2.4.

Zoals aangegeven in § 1.2 wordt in aanloop naar de Omgevingswet initiatiefnemers gevraagd actief in overleg te gaan met de buurt. Op welke manier de buurtparticipatie gebeurt, wordt aan de initiatiefnemer gelaten. Dit alles was in aanloop naar de Participatiestrategie Fysieke Leefomgeving. Zo wordt ervaringen opgedaan en nog steeds ervan geleerd. Zo is hier duidelijk geworden dat in de voorfase de gemeente gemist werd. Het organiseren van de dialoogsessie kan dit niet geheel goed maken, maar heeft wel ertoe geleid dat met input van buurtbewoners een aangepast plan ligt.

Zienswijze 2

Over de maximale bouwhoogte

Het wijkteam geeft aan dat het niet aan hem om een oordeel te geven aan het ruimtelijk ontwerp. Geconstateerd kan wel worden dat het gaat om een complex met drie forse woontorens. De nieuwbouwplannen zullen derhalve effect hebben op leefbaarheid en leefomgeving. Een zorgvuldige afweging is derhalve van belang. Specifiek geldt dit de bouwhoogte. Volgens de bouwplannen komt het complex op ca. 38 meter hoog uit. De Nota Hoogbouw houdt een maximum hoogte aan van 35 meter, zij het dat dit een richtlijn betreft en dat bij elk project wordt gekeken of de hoogte van de nieuwbouw past in de omgeving. Die afweging en keuze is aan de gemeenteraad.

Wel verzoekt het wijkteam de gemeente om de planhoogte te blijven monitoren: de regels gaan namelijk uit van de goothoogte en 'bijbehorende' zaken bovenop het dak als masten en liftschachten tellen niet mee. Het zal niet om significante verschillen gaan, toch wordt dit aspect zekerheidshalve genoemd, omdat het veel betrokkenen zorgen baart.

Commentaar

Zie de commentaren op zienswijzen 1 en 2 in § 2.1 en zienswijze 3 in § 2.3. De maximale bouwhoogte is net als het totaal aantal woningen naar beneden bijgesteld. De bouwhoogten passen nu binnen de bandbreedte van de Nota Hoogbouw. Bij de behandeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning zal erop gelet worden dat de bouwhoogte niet alleen als maximale goothoogten, maar ook daadwerkelijk als bouwhoogten gehanteerd worden.

Zienswijze 3

Over de onderzoeken naar verkeer, parkeren en geluid

Wat betreft de drie onderzoeken op het gebied van verkeersdruk, parkeerdruk en geluidsbelasting is de conclusie dat in grote lijnen en met enkele aanvullende maatregelen wordt voldaan aan de verkeers-, parkeer- en geluidsnormen. Echter, bij alle eerdere ruimtelijke plannen in de wijk is gebleken dat de uitkomsten van dit soort onderzoeken wonderbaarlijk genoeg altijd positief uitkomen en altijd *nét* voldoen aan de normen. Wij zeggen niet dat de onderzoeken niet goed zijn uitgevoerd. Wat het wijkteam wil zeggen is dat achteraf bezien er meestal wat anders uitkomt dan in de onderzoeken. Wij verzoeken de gemeenteraad om de onderzoeken opnieuw uit te voeren, met meer scenario-analyses, dan wel om nu de garantie te geven van een adequate achtervang van compenserende maatregelen, mocht blijken dat verkeersbelasting, parkeerbelasting en geluidsbelasting alsnog boven de toegestane normen uitkomen. Dit is belangrijk, het gaat om serieuze zaken over de leefbaarheid en leefomgeving die bovendien voor zeer lange termijn gaan doorwerken. Niet alleen voor de wijk maar ook voor toekomstige bewoners zelf.

Specifiek wat betreft het "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, Ridder van Catsweg 683, Gouda" van mei 2020 nog het volgende. In de eerste plaats blijft het verbazingwekkend dat de toename van de geluidsbelasting deels wordt gemeten, maar vooral wordt berekend. De rekenmodellen zien er indrukwekkend uit, maar alles staat of valt natuurlijk met de uitgangspunten en rekenparameters en daarnaast is het niet uit te leggen aan bewoners. Hetzelfde deed en doet zich voor bij de geluidsbelasting van de A12 op de noordkant van onze wijk. Ook daar wordt de geluidsbelasting *berekend* en niet *gemeten*.

Klopt het dat het geluidsonderzoek rapport vooral ingaat op de belasting en normen voor de binnenruimte van de nieuwbouwflats en minder ziet op de toenemende geluidsbelasting voor de omgeving en nabij gelegen, bestaande flats en woningen? En als dat zo is, wat gaat de gemeente daaraan dan doen?

Specifiek over de parkeerdruk: met alle respect voor de onderzoekers en het onderzoeksrapport over de parkeerdruk, wij kunnen ons niet voorstellen dat er geen problemen zullen ontstaan bij het parkeren. De aannames zijn onderbouwd, de nieuwe duurzame mobiliteitsuitgangspunten zijn prachtig, maar wat nu als de aannames en veronderstellingen *niet* kloppen? Wij zien namelijk dat met winkelcentrum (dat bovendien onlangs verder is uitgebreid), gezondheidscentrum, seniorencomplex, tankstation én nieuwe wijkcentrum er in de nabij omgeving *wél* sprake is van een continue parkeerdruk. Dat gaat van Albrechtsweg, Swadenburg tot en met de Lekkenburg. Wij verzoeken de gemeenteraad daarom nogmaals om de onderzoeken opnieuw uit te voeren, *dán* met verschillende risico-scenario's, dan wel om te zorgen voor een adequate achtervang van compenserende maatregelen als blijkt dat de parkeerbelasting in de omgeving alsnog te groot wordt.

Specifiek nog over de verkeersstromen: bij de berekeningen voor de Ridder van Catsweg is uitgegaan van de verkeersintensiteiten zoals opgesteld door onder andere de Omgevingsdienst en de gemeente. Het punt is echter dat deze lange termijn prognoses te wankel zijn om conclusies voor de Van Loon locatie op te baseren. Immers, momenteel loopt er een uitgebreid onderzoek en inspraakprocedure rond het nieuw op te stellen VerkeersCirculatiePlan voor Gouda. Als bewonersorganisatie/wijkteam nemen wij deel aan deze sessies en twee conclusies zijn alvast helder: 1) rapporten spreken elkaar tegen over de exacte verkeersstromen en verkeersdruk en 2) de te

nemen maatregelen zullen hoe dan ook weer leiden tot nieuwe en andere verkeersstromen en verkeersbelasting. Ons verzoek is dan ook te wachten tot het nieuwe VerkeersCirculatiePlan is opgesteld, dan wel nu duidelijke afspraken te maken over alsnog te nemen compenserende maatregelen als blijkt dat de verkeersdruk toch anders (hoger) uitkomt dan berekend.

Te meer daar de wijk Plaswijck in het algemeen en de Ridder van Catsweg in het bijzonder toch al te maken hebben met genoeg verkeerszorgen. In het kader van het VerkeersCirculatiePlan Gouda hebben wij 12 verkeersknelpunten in de wijk aangedragen. Wat betreft het plangebied Van Loon gaat het om het (a) het kruispunt Plaswijckweg / Ridder van Catsweg nabij het winkelcentrum, (b) het bevoorradings(vracht)verkeer winkelcentrum Bloemendaal door en in de wijk, (c) het (sluip)verkeer Blommenstijn-singel / Ridder van Catsweg / Plaswijckweg, de kruispunten (d) Plaswijckweg / Reensensingel en (e) Ridder van Catsweg / Reensensingel en (f) de kruising Ridder van Catsweg / Bloemendaalseweg.

Het BJJ rapport van mei 2020 over het bestemmingsplan en de bouwplannen spreekt in paragraaf 3.2.5 Conclusie verkeer en parkeren daarom wel erg makkelijk dat wordt “voorzien in een passende invulling van de parkeereis en het aspect mobiliteit.” Wij vragen ons echt af of de verkeerssituatie van de wijk met 5.500 woningen en 13.000 bewoners goed is meegenomen.

Nog een opmerking over de duurzame mobiliteit. Zeker positief is dat ontwikkelaar op deze locatie plannen heeft voor elektrische deelauto's. Idem dat zij goede fietsenstallingen en elektrische deelbakfietsen gaat aanbieden. Maar het plan spreekt echter ook met enige trots van “een nieuwe dimensie van mobiliteit” met elektrische deelauto's, minder vervuiling, minder verkeersbelasting, enz. Dat is natuurlijk allemaal heel mooi maar de vraag nu is opnieuw: wat als ook dit planonderdeel anders uitpakt dan verwacht, of om wat voor reden dan ook niet doorgaat, of veranderd wordt, of als externe omstandigheden veranderen, enz. De verkeers- en parkeeranalyses zijn er wel deels op gebaseerd dus een zeker risico is er wel. Wij verzoeken daarom om meer aandacht voor een risico scenario analyse. En dat bewoners dit zelf mogen (mee-)organiseren.

Nogmaals de vraag, wat als (opnieuw) blijkt dat het allemaal toch minder en erger en onveiliger en drukker uitpakt dan vooraf berekend? Wat gaat de gemeente dan doen? Het gaat niet over een nieuwe schommel op een speelplaats. Het gaat over een belangrijke weg door de wijk, het gaat over een kwetsbaar kruispunt in de wijk en het gaat over verkeersveiligheid. Kan de gemeente toezeggen dat er tenminste drie maal een verkeersevaluatie komt (graag nu wel met alle betrokkenen) en dat er nu al geld wordt vrijgemaakt voor te nemen compenserende verkeersmaatregelen? Het is nu allemaal te wankel, het kent te veel risico's, er zijn te veel aannames.

Specifiek geldt dat voor de ontsluiting van het nieuwe complex naar de Ridder van Catsweg. We kunnen de gekozen locatie inderdaad als minst slechte beschouwen. Maar de conclusie dat “Goudappel Coffeng heeft hier onderzoek naar gedaan en de voorliggende in/uitritsituatie als optimaal veilig beschouwd.” is wel erg enthousiast omschreven. Wij zouden eerder willen spreken van een kritisch verkeerspunt dat blijvend aandacht moet krijgen van partijen. Naast dat we dit punt in de evaluaties willen zien terugkomen is het aanvullende verzoek om alvast geld te reserveren voor de te nemen maatregelen om dit punt straks verkeersveiliger te maken.

Commentaar

Voor de aangedragen punten ten aanzien van verkeersoverlast wordt verwezen naar de commentaren op zienswijze 3 in § 2.1 en zienswijze 6 in § 2.3. Voor de aangedragen punten ten aanzien van parkeren wordt verwezen naar de commentaren op zienswijzen 5 en 7 in § 2.3 en zienswijzen 9, 15, 16, 19 en 21 in § 2.4. Naast de hierin genoemde monitoring en evaluatie van de parkeersituatie Van Loon en omgeving zijn ook in het Verkeerscirculatieplan Gouda evaluatiemomenten opgenomen over de verkeerssituatie en voorgestelde maatregelen.

Voor de aangedragen punten ten aanzien van geluid wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 27 en 28 in § 2.4. De gehanteerde methodiek voor meten en berekenen van geluidswaarden voldoet aan de wettelijke vereisten en aan geldende richtlijnen. In het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai maakt de Omgevingsdienst Midden-Holland om de vijf jaar een geluidsbelastingkaart van de gemeente. Dit vormt een soort evaluatie van de geluidssituatie. Er wordt een actieplan opgesteld om lawaai te voorkomen en/of te beperken. Indien nodig worden ook voor de Ridder van Catsweg en omgeving maatregelen getroffen en budget gereserveerd.

Zienswijze 4

Over de Nadeelcompensatieregeling

Bij dit project is enerzijds sprake van een maatschappelijk belang zijnde het bouwen van extra (huur)woningen, anderzijds is sprake van onevenredig groot nadeel voor enkele aanwonenden. Dat geldt vooral de Klein Haastenburg, een flat van twee verdiepingen hoog. Het hoogteverschil tussen de nieuwbouw (westelijke toren) en deze flat is zeer groot. Tevens is de afstand er tussen klein. Feitelijk kijken bewoners straks tegen een muur en parkeeroprit aan. Door de projectontwikkelaar is gezegd dat er geen inkijk zal plaatsvinden en dat met privacy rekening is gehouden. Ook heeft ontwikkelaar een planrisico analyse laten uitvoeren. Echter het is onmiskenbaar dat er sprake zal zijn van een mindere woonbeleving. Wij verzoeken om een adequate nadeelcompensatieregeling voor omwonenden die direct te maken krijgen met een waardedaling van hun woning.

Het wijkteam verzoekt om ook de tegenover gelegen flat Lekkenborch hierbij mee te nemen.

In het technisch vooroverleg heeft ontwikkelaar toegezegd om voldoende maatregelen te nemen dat eventuele overlast van het parkeerdek (geluid, licht, enz.) zo veel mogelijk te beperken, dit gezien de situatie aan de andere kant van het winkelcentrum aan de Ruigenburg. Dit is zeker positief te waarderen.

Wat betreft de zonnestudie Haastenburg is het verzoek om enkele evaluatiemomenten met alle betrokken partijen in te plannen als het complex is gebouwd.

Commentaar

Tot vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden (dus niet alleen bewoners van Klein Haastenburg, maar ook die van de Leckenborch) een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen bij de gemeente. Met de ontwikkelaar is een planschade-overeenkomst gesloten, waarin is vastgelegd dat de planschade naar hem is doorgelegd. Er hoeft dan ook geen afzonderlijke nadeelcompensatieregeling getroffen te worden. Zie ook het commentaar op zienswijze 11 in § 2.4.

Voor het aangedragen punt ten aanzien van bezonning wordt verwezen naar de commentaren op zienswijze 1 in § 2.1 en zienswijze 2 in § 2.3. Na de realisatie van het complex zal geëvalueerd worden in hoeverre de schaduwwerking van het daadwerkelijk het gebouwde afwijkt van de modellen.

3 Ambtshalve wijziging

De voorgestelde ambtshalve wijzigingen hebben betrekking op de verbeelding, regels en toelichting van het bestemmingsplan.

3.1 Toelichting

In de toelichting worden verschillende wijzigingen doorgevoerd. Sommige naar aanleiding van de zienswijzen, sommige als ambtelijke wijziging ter aanvulling of verduidelijking.

Zo wordt in de toelichting “woontorens” vervangen door “woongebouwen”, nu voor de westelijke woontoren een dusdanige wijziging in vormgeving wordt voorgesteld dat er niet meer gesproken kan worden over een woontoren.

Als gevolg van de aanpassing van de bouwmaten in het bestemmingsplan is in overleg met de ontwikkelende partij het totale aantal woningen naar beneden bijgesteld van 196 naar 188 woningen. Dit gewijzigde aantal woningen wordt op meerder plaatsen in de toelichting gewijzigd.

Aangezien het aantal sociale huurappartementen en huurappartementen (middensegment) gelijk blijft, wordt het aantal 82 huur- of koopappartementen (middensegment) bijgesteld van 82 naar 74 appartementen.

Na vaststelling van ‘Parapluperziening Parkeren’, waarin wordt verwezen naar gemeentelijke parkeernormen uit 2018, is het ‘Parkeerplan Gouda 2020’ vastgesteld. In de toelichting wordt in § 3.2.1. verduidelijking aangegeven dat voor dit bestemmingsplan is getoetst aan de meest recent vastgestelde parkeernormen, te weten de parkeernormen uit het ‘Parkeerplan Gouda 2020’.

Met het gewijzigde aantal appartementen is ook de parkeerbehoefte gewijzigd. Het Mobiliteitsplan is erop aangepast. Hetzelfde geldt voor de aantallen voor parkeerplekken, deelbakfietsen en fietsparkeerplekken in § 3.2.4.1. Verder is het aantal parkeerplekken uitgesplitst naar vaste parkeerplaatsen, elektrische deelauto's en bezoekersparkeren

Op basis van een verkeersonderzoek dat is opgesteld door Goudappel Coffeng wordt § 3.2.4.3 gewijzigd. Aan § 3.2.5 wordt toegevoegd dat er geen sprake is van onevenredige effecten op de verkeersafwikkeling (verkeersdoorstroming) in de directe omgeving en voor het parkeren in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. Het verkeersonderzoek wordt als bijlage 2 bij de toelichting gevoegd.

In § 4.1.1 wordt de tekst over Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangen door een tekst over de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Aan § 4.4.5.5 wordt toegevoegd dat de carports worden voorzien van sedumbedekking en dat het plan voldoet aan de eisen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG).

Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt § 5.3.2 over de beoordeling van dit omgevingsaspect gewijzigd.

Voor wat betreft woon- en leefklimaat wordt § 5.5.3.2 over externe werking uitgebreid met resultaten uit het onderzoek dat door Peutz is opgesteld en als bijlage 5 bij de toelichting wordt gevoegd.

Voor wat betreft windhinder wordt aan hoofdstuk 5 een § 5.9 over dit onderwerp toegevoegd.

Voor wat betreft bezonning wordt aan hoofdstuk 5 een § 5.10 over dit onderwerp toegevoegd.

Voor wat betreft lichthinder wordt aan hoofdstuk 5 een § 5.11 over dit onderwerp toegevoegd.

In § 7.3 worden enkele aanpassingen doorgevoerd, die volgen uit aanpassingen in de regels.

In hoofdstuk 9 worden § 9.3 en § 9.4 aangepast om het proces van na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan te beschrijven en het proces daaraan voorafgaand beter te duiden dan in het ontwerpbestemmingsplan het geval was.

Een aantal andere wijzigingen in de toelichting zijn van redactionele aard.

De toelichting met daarin de voorgestelde wijzingen geel gearceerd weergegeven, is opgenomen als bijlage 1 bij deze nota.

3.2 Regels

Net als in de toelichting worden ook in de regels enkele wijzingen doorgevoerd. Sommige naar aanleiding van de zienswijzen, sommige als ambtelijke wijziging ter aanvulling of verduidelijking.

Voor de bestemmingen “Groen” en “Tuin” wordt een sublid toegevoegd dat ook geluidsschermen (met een maximale hoogte van 2 meter) mogelijk maakt.

Het bouwplan zal niet voorzien in lichtmasten op het parkeerdek. Om dat voor de duidelijkheid richting omwonenden zeker te stellen, wordt een regeling aan de aanduiding voor het parkeerdek toegevoegd, waarmee lichtmasten ter plaatse van het parkeerdek worden uitgesloten.

Tussen de ontwikkelende partij en bewoners van Klein Haastenburg is afgesproken dat er geen balkons aan de westgevel van het westelijke woongebouw zullen komen.

Om dit voor de duidelijkheid richting omwonenden zeker te stellen, wordt een regeling aan de algemene bouwregels toegevoegd, waarmee balkons aan die gevel worden uitgesloten.

In artikel 11.1. wordt een sublid toegevoegd waarmee het parkeren zoals beschreven in het mobiliteitsplan onderdeel wordt van de regels voor het parkeren, om aan te toetsen.

De regels met daarin de voorgestelde wijzingen geel gearceerd weergegeven, zijn opgenomen als bijlage 2 bij deze nota.

3.3 Verbeelding

Zoals duidelijk naar voren komt uit de zienswijzen, hadden veel bezwaren betrekking op de hoogte, situering en schaduwwerking van de woongebouwen. Daaraan is in overleg met de ontwikkelende partij tegemoet gekomen door:

- de bouwhoogten terug te brengen tot hoogten die vallen binnen de bandbreedte die is aangegeven in de Nota Hoogbouw;
- de situering van woongebouwen dusdanig te positioneren dat er voor wat betreft bezonning voldaan kan worden aan de lichte TNO-norm.

Een ander aspect dat daarmee samenhangt, zijn de set backs die in de woongebouwen aanwezig zijn. Daardoor lijken de gebouwen minder hoog en is de schaduwwerking ook minder. Om deze set backs met verschillen in toegestane bouwhoogten binnen een-en-hetzelfde bouwvlak te regelen, worden op de verbeelding hoogtescheidelijnen opgenomen.

Met de voorgestelde situering van de bouwvlakken van de bestemming “Wonen” voor de woongebouwen, wijzigen ook de grenzen van de bestemmingsvlakken voor de bestemmingen “Groen” en “Verkeer – Verblijf”.

Ook de aanduiding voor “specifieke vorm van verkeer-verblijf – parkeerdek” is hierop aangepast.

De verbeelding met daarin de voorgestelde wijzingen, is opgenomen als bijlage 3 bij deze nota.