



Ruimtelijke onderbouwing Fietssteiger Kop van de Kleiweg



Gouda, 18 september 2015

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging projectgebied	6
1.3 Geldend bestemmingsplan	7
1.4 Procedure omgevingsvergunning	7
1.5 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving	9
2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur	9
2.2 Functionele structuur	10
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	13
3.4 Cultuurhistorie	13
3.5 Archeologie	15
3.6 Verkeer en infrastructuur	17
3.7 Stedenbouw	18
3.8 Economie	19
3.10 Groen	19
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden	21
4.1 Milieu	21
4.2 Milieu Effect Rapportage	25
4.3 Waterhuishouding	27
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving	31
5.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan	31
5.2 Ruimtelijke opzet	31
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	35
6.1 Economische uitvoerbaarheid	35
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

Bijlage 1 Reactie Platform Binnenstad en haar randen en Platform binnenstadbewoners en antwoord gemeente

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De kop van de Kleiweg is de entree van het hoofdwinkelgebied van de gemeente Gouda. De winkels in dit gebied doen het echter al jaren slecht; er is veel doorloop en leegstand en de huidige aanblik is rommelig. De toegang tot het winkelgebied en de winkels wordt op drukke dagen geblokkeerd door geparkeerde fietsen. Samen met de omliggende vastgoedeigenaren heeft de gemeente een plan gemaakt voor het opwaarderen van het gebied. Op 12 maart 2015 hebben de betrokken partijen hierover een intentieovereenkomst gesloten. De private partijen dragen financieel bij aan het opwaarderen van de openbare ruimte. Het project maakt onderdeel uit van het 'Programma Binnenstad', waarmee de gemeente via diverse maatregelen de binnenstad van Gouda wil versterken.

Een beschrijving van de plannen is te vinden in hoofdstuk 5 en de aanvraag omgevingsvergunning.. Onderdeel van de opwaardering is het plaatsen een fietssteiger in het water van de Kattensingel. Omdat deze fietssteiger in strijd is met het geldende bestemmingsplan wordt een afwijkingsprocedure gevolgd, waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld.



Beoogde locatie fietssteiger



Huidige situatie Kop van de Kleiweg

Andere elementen van de intentieovereenkomst zijn het opknappen van de gevels van de panden en het mogelijk maken van horeca in het gebied. Deze elementen maakt echter géén deel uit van de huidige aanvraag omgevingsvergunning en ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging projectgebied

Het bouwplan is gelegen in het noordelijk deel van de binnenstad van Gouda, naast de Kleiwegbrug.



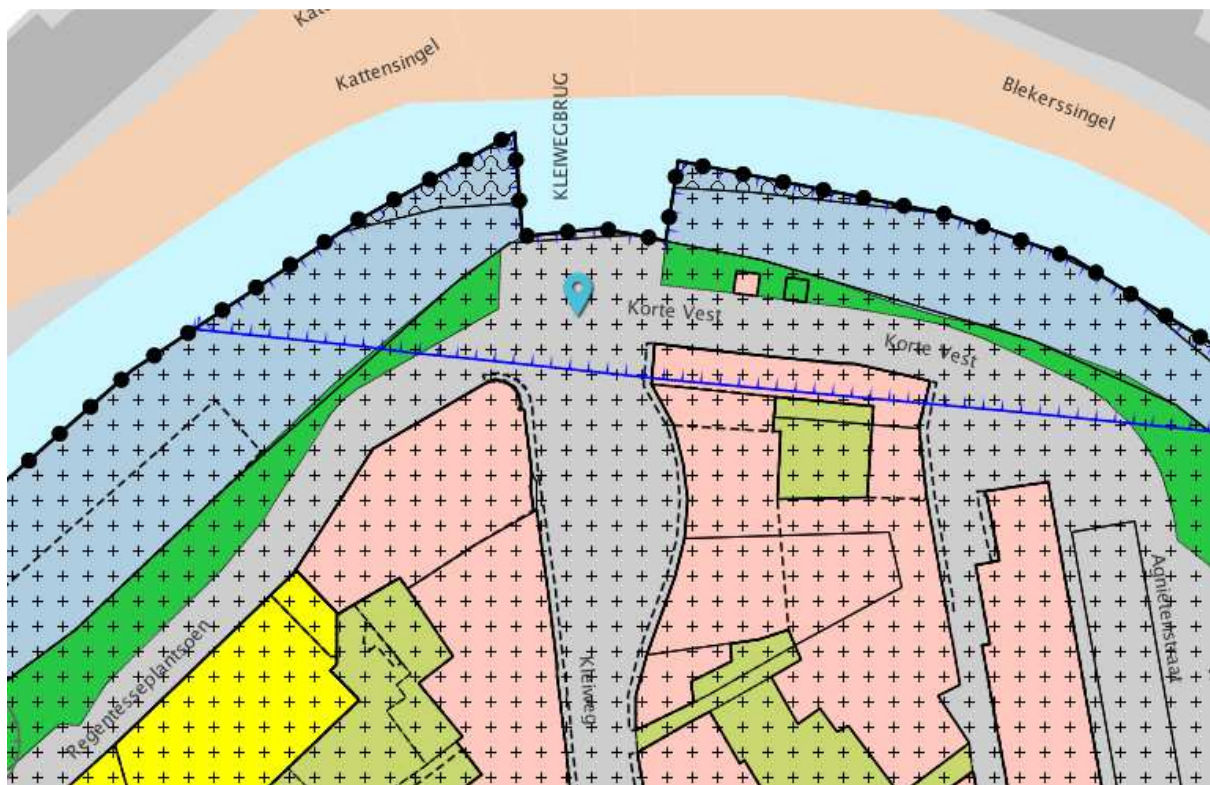
De rode contour geeft het projectgebied aan.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het projectgebied is bestemmingsplan 'Binnenstad Oost' van kracht. Het plan is op 23 april 2013 door de raad vastgesteld.

De beoogde fietssteiger wordt gebouwd op gronden met de bestemming Groen en Water. Tevens gelden de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie, Waarde – Beschermde Stadsgezicht en Waarde – Veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen. Deze laatste bestemming houdt verband met de nabijgelegen spoorlijn.

Andere werkzaamheden in het kader van de opwaardering waarvoor vergunning is aangevraagd betreffen het opnieuw inrichten en bestraten van de kop van de Kleiweg. Deze werkzaamheden passen binnen de geldende bestemming Verkeer.



Uitsnede bestemmingsplan Binnenstad Oost

1.4 Procedure omgevingsvergunning

Op 26 augustus 2013 is omgevingsvergunning aangevraagd voor de bouw van de fietssteiger en de werkzaamheden in het openbaar gebied. Aan het afwijken van het bestemmingsplan voor de realisatie van de fietssteiger kan worden meegewerkt door toepassing van artikel 2.1, lid 1 sub a Wabo¹ in combinatie met artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Vergunning kan alleen worden verleend nadat de gemeenteraad van Gouda een verklaring van geen bedenkingen heeft afgegeven.

¹ Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

1.5 Leeswijzer

In deze toelichting wordt, na dit inleidende hoofdstuk, in hoofdstuk 2 de gebiedsbeschrijving gegeven, waarbij de ontstaansgeschiedenis en de ruimtelijke- en functionele structuur uiteen wordt gezet. Hoofdstuk 3 bevat het beleidskader en in hoofdstuk 4 worden de (milieu)randvoorwaarden bij het plan toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt het project beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de uitvoerbaarheid van het project uitgewerkt.

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur

2.1.1 Gouda algemeen

Gouda is ontstaan op de plaats waar de rivier de Gouwe uitmondde in de Hollandsche IJssel. De Gouwe is van oorsprong een rivier die zorgde voor de afvoer van water uit het veengebied tussen de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn. De huidige loop van de Hollandsche IJssel is na de Romeinse tijd gevormd, over de Gouwe is minder bekend. Ten tijde van het ontstaan van de stad Gouda zal de Gouwe ongeveer zijn huidige loop door de stad al hebben gehad. De Haven is niet de oorspronkelijke Gouwemond, maar een kunstmatige verbinding naast de oude Gouweloop (langs de huidige Spieringstraat). De ondergrond van Gouda bestaat uit een dik veenpakket, ter hoogte van het projectgebied mogelijk meer dan 10 meter dik. Over het veenpakket is door de rivieren een kleilaag afgezet, naar het noorden wordt deze laag steeds dunner. Vanaf ongeveer 1200 is er, met name in de binnenstad, regelmatig opgehoogd, waardoor een bewoningspakket met een dikte van (plaatselijk) 4 meter is ontstaan.

Vanaf de veertiende eeuw begon men met de grootschalige winning van turf als brandstof voor stedelingen en bedrijven. Hierdoor ontstonden plassen die later ten dele weer werden drooggelegd. In de tweede helft van de negentiende eeuw wordt een begin gemaakt met de uitbreiding van de stad Gouda buiten de singels. De eerste grote stadsuitbreidingen dateren van na 1901. Door de vestiging van nieuwe bedrijven en uitbreiding van de bestaande bedrijven ontstaat een grote behoefte aan arbeiderswoningen.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt Gouda allereerst in noordelijke richting verder uitgebreid. Later volgen Oosterwei in het oosten, Bloemendaal in het noordwesten, Plaswijck in het noordoosten en Goverwelle ten oosten van Oosterwei.

De laatste stadsuitbreidingen waren noodzakelijk omdat Gouda steeds meer het karakter van een 'overloopp gemeente' krijgt voor plaatsen als Rotterdam en Den Haag. Met name de uitbreiding in de polder Bloemendaal levert Gouda een groot financieel probleem op. Door de drassige veenbodem zijn de kosten van de infrastructuur aanzienlijk hoger dan elders in het land. Daartegenover hebben de laatste stadsuitbreidingen wel gezorgd voor een nieuwe sociaaleconomische bloei.

2.1.2 Gebiedsspecifiek

In het bestemmingsplan Binnenstad Oost is een uitgebreide beschrijving van de stedelijke ontwikkeling van de binnenstad van Gouda gegeven. Kenmerkend voor de binnenstad is dat de plattegrond van de stad sinds de middeleeuwen niet ingrijpend is veranderd. Het middeleeuwse stratenpatroon binnen de vroegere omwalling is daardoor nog steeds goed herkenbaar. Binnen de singels resteert nog bijzonder veel van de oorspronkelijke historische bebouwing en er is sprake van een verscheidenheid aan stedelijke ruimten.

Historisch gezien is de Kleiweg de belangrijkste verbinding geweest met het ommeland. De Kop van de Kleiweg werd vroeger begrensd met een stadspoort. Na verwijdering van de stadsmuur en de stadspoort is de situatie dramatisch veranderd. Met name na de oorlog is de vanzelfsprekende begrenzing van de entree van de stad ter plaatse van de Kop van de Kleiweg verworpen tot een verkeersruimte.



Luchtfoto Kop van de Kleiweg en omgeving

2.2 Functionele structuur

In functionele zin is de binnenstad zeer veelzijdig. Veel voorzieningen vinden er een plaats, zoals het kernwinkelgebied, culturele voorzieningen en dienstverlenende bedrijven. Het gebied vervult daarmee een centrumfunctie voor stad en regio en is zeer belangrijk vanuit toerisme, recreatie en werkgelegenheid. Tegelijk vormt de binnenstad ook een aantrekkelijk woonmilieu. Verkeerskundig ligt het primaat bij het langzaam verkeer en het openbaar vervoer.

De kop van de Kleiweg vormt een entree voor veel bezoekers van de binnenstad. Het ligt aan de aanlooproute vanaf het station en veel bezoekers van de binnenstad zullen met de fiets of met de auto via de Kleiwegbrug het centrum binnenkomen. In de kop van de Kleiweg bevindt zich geen (verblijfs)horeca. Op de begane grond zijn winkelpanden gevestigd, op de verdiepingen bevinden zich woningen.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

Het beleid van rijk, provincie, regio en gemeente maakt het kader waarbinnen dit bestemmingsplan moet passen. Dit beleidskader is daarom in dit hoofdstuk uitgewerkt. De verschillende overheidsorganen hebben beleidsstukken opgesteld waarin ze de ruimtelijke ordening sturen. Dit bestemmingsplan moet passen in deze beleidsstukken door de verschillende lagen van de overheid heen.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig'

Door het rijk is op 13 maart 2013 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. Hoofddlijn in de structuurvisie is decentralisatie. Het Rijk wil ruimte geven aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, om zelf beslissingen te nemen en om ruimte te geven aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het eerste deel is 30 december 2011 in werking getreden.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Sinds 1 oktober 2012 is in het Bro de 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Het bepaalt dat in ruimtelijke plannen de treden van de ladder moet worden doorlopen wanneer er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'². Doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening te borgen, in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Het project voor het opwaarderen van de kop van de Kleiweg is relatief kleinschalig zodat nationale beleid en belangen niet direct aan de orde zijn. Het project sluit aan bij het nationale doel om de economische slagkracht van Nederland te vergroten. Er is geen strijd met de nationale ruimtelijke belangen zoals vastgelegd in het Barro. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing omdat het niet gaat om een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro. Uit het oogpunt van een zorgvuldige motivatie worden de stappen van de ladder wel worden doorlopen:

- *De stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die regionaal is afgestemd.*

Op dit moment zijn er op aan het begin van de Kleiweg fietsvoorzieningen voor 78 fietsen aanwezig. Daarnaast worden er ook fietsen 'wild' geparkeerd. De nieuwe fietsvoorziening zal ruimte bieden aan circa 140 fietsen, zodat er sprake is van een toename van ca 60 ten opzichte van de huidige voorzieningen. Hiermee kunnen ook de fietsen die nu los in het openbaar gebied worden geplaatst een plek krijgen.

De fietsvoorziening is gericht op bezoekers van de Goudse binnenstad zodat de behoefte niet op een andere locatie in de regio kan worden vervuld; een dergelijke voorziening dient zo dicht mogelijk bij de bestemming te worden gerealiseerd. Wel is de voorziening mede gericht op bezoekers uit de regio die met de fiets komen. Het opwaarderen van de openbare ruimte aan het begin van de Kleiweg komt alle bezoekers van de binnenstad van Gouda ten goede, zowel lokaal, regionaal als (inter)nationaal.

Gezien de ligging in het centrum van Gouda is er geen aanleiding de ontwikkeling regionaal af te stemmen.

² *Stedelijke ontwikkeling*: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen (artikel 1.1.1 lid 1 sub i Bro)

- *In die behoefte wordt voorzien binnen bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering / transformatie.*

De fietsparkeervoorziening wordt gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied op gronden die nu een groen- of waterbestemming hebben.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Visie Ruimte en mobiliteit

De provincie heeft op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en mobiliteit vastgesteld. Eén van de hoofdlijnen van de visie is het beter benutten en opwaarderen van de bestaande bebouwing en het bestaand bebouwd gebied.

3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte

De provincie heeft verschillende instrumenten om het provinciaal ruimtelijk beleid uit te voeren. De Verordening Ruimte is één van deze instrumenten. In de provinciale verordening zijn de zaken vastgelegd die generiek van aard zijn (relevant voor alle gemeenten of een bepaalde groep gemeenten) en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke (bestemmings)plannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen.



uitsnede kaart behorende bij de verordening ruimte

Door de Kattensingel loopt een recreatieve vaarweg die als provinciaal belang is aangemerkt. Op grond hiervan geldt dat een ruimtelijke ontwikkeling alleen toegestaan is wanneer:

1. de ontwikkeling geen beperking oplevert van de recreatieve bevaarbaarheid van de vaarweg rekening houdend met het huidig gebruik, of
2. de ontwikkeling is gericht op verbetering en versterking van de bevaarbaarheid of de recreatieve waarden van de vaarweg

Aan deze eisen wordt voldaan. De bevaarbaarheid van de Kattensingel wordt niet aangetast. Daarnaast bestaat de buitenrand van de fietsvoorziening uit een aanlegsteiger, zodat deze ook een functie vervult voor het recreatieve vaarverkeer.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005-2030

De gemeente Gouda heeft een structuurvisie 2005-2030 opgesteld om een kader te geven waar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Dit is bedoeld als antwoord op de plannen die voorzien in sterke verstedelijking (15.000 tot 30.000 woningen) aan de westzijde van Gouda. In de visie wordt antwoord gegeven op drie vragen:

1. wat zal de positie van de stad binnen de regio en de Randstad zijn, met name na de toekomstige verstedelijking?
2. waar moet Gouda op inzetten? hoe kan de positieverandering van de stad ten gunste van Gouda en de regio worden aangewend?
3. hoe kan dit kader worden gebruikt om lopende projecten binnen de stad op hun samenhang te bezien en nieuwe strategische projecten te formuleren?

Als gevolg van stedelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder, zal de functie als regionale verzorgingskern binnen het groene hart afzwakken en zal Gouda steeds meer onderdeel worden van de Zuidvleugel van de Randstad. Hierdoor komt het voorzieningenapparaat in Gouda onder druk te staan. In de komende decennia zal Gouda zich ook meer moeten afstemmen op de regionale ontwikkelingen, wat dus zal betekenen dat er een verschuiving in het voorzieningsaanbod plaatsvindt.

Gouda stelt voor 2030 een aantal uitgangspunten:

- de binnenstad vitaal houden;
- versterken van de regiofunctie: voorzieningen in Gouda moeten aansluiten op de behoefte van toekomstige Zuidplaspolderbewoners;
- verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid, zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer;
- realiseren van voldoende, gedifferentieerde en aantrekkelijke woonmilieus binnen de stad: het woningaanbod is op het moment te eenzijdig en er is vooral vraag naar woningen voor starters en lagere inkomens;
- ontwikkelen van stedelijke knooppunten, om beter aan te sluiten bij de Randstad;
- voldoende werkgelegenheid/economisch perspectief;
- benutten van de groene omgeving;
- realiseren van een duurzaam watersysteem;
- versterken van het leefklimaat in de wijken;
- optimaliseren van de milieukwaliteit.

Het project past in het streven de binnenstad vitaal te houden, de regiofunctie te versterken en het verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid.

3.4 Cultuurhistorie

3.4.1 Rijksbeleid

Nota Belvedere

In 1999 verscheen op rijksniveau de Nota Belvedere en werd Gouda aangewezen als Belvédèrestad grenzend aan het Belvédèregedebied Krimpenerwaard. Doel van de nota is dat cultuurhistorie sterker richtinggevend moet zijn bij de inrichting van de ruimte. Cultuurhistorie wordt gezien als een ruimtelijke kwaliteit die een volwaardige plaats heeft in de ruimtelijke planvorming. Op provinciaal en met name op gemeentelijk niveau wordt dit beleid nader uitgewerkt.

Monumentenwet 1988

De Monumentenwet 1988 maakt het mogelijk rijksmonumenten aan te wijzen, regelt de vergunningen van rijksmonumenten, het uitvoeren van archeologisch onderzoek, de vergunningsbevoegdheid en de opgravingsbevoegdheid. Ook is hierin de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht geregeld.

De handreiking Erfgoed en Ruimte is onderdeel van het programma Modernisering Monumentenzorg (MoMo) en vormt het centrale kennispunt op het gebied van cultuurhistorie en ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau. Deze digitale handreiking helpt professionals bij gemeenten en adviesbureaus om erfgoed een plek te geven in de ruimtelijke ordening.

Bij een ruimtelijke plannen dient te worden gemotiveerd op welke wijze met de bestaande cultuurhistorische waarden wordt omgegaan.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Het belangrijkste doel is de bescherming van archeologische waarden in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten.

Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort. Het is verplicht om met nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologisch waarden. Dit was in de voorgaande periode ook al een gebruikelijke praktijk. Zie verder paragraaf 3.5.

Beschermd Stadsgezicht

De Goudse binnenstad en haar randen is op 20 februari 1979 aangewezen als door het rijk beschermd stadsgezicht, wat inhoudt dat de bestemmingsplannen in dit gebied beschermend moeten zijn. Tot het Beschermd Stadsgezicht behoort de gehele oude binnenstad, inclusief de bebouwing aan de buitenzijde van de singels. Het projectgebied valt binnen deze aanwijzing.

Doel van de bescherming van het stadsgezicht is om de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad als een zwaar belang mee te laten wegen bij verdere ontwikkelingen binnen het aangewezen gebied. De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is niet bedoeld om de bestaande toestand in al zijn facetten te 'bevriezen'. Monumentenzorg behelst de bescherming, de instandhouding, het onderhoud en het herstel van onroerende goederen die van algemeen belang zijn door hun historische, volkskundige, artistieke, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde. Voor zover bebouwing en openbare ruimte aangemerkt zijn als waardevol, is het de bedoeling om de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van gebouwen en terreinen hierop af te stemmen. Het beschermd stadsgezicht vormt in dit verband een historische stedenbouwkundige eenheid. De randen van de binnenstad maken daarvan een onlosmakelijk deel uit. De opgave is om bij nieuwe ontwikkelingen die eenheid zoveel mogelijk te versterken. Zie verder de toelichting op het project in hoofdstuk 5.

3.4.2 Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De cultuurhistorische kaart van Zuid-Holland geeft een overzicht van cultuurhistorische kenmerken en waarden in deze provincie. Het is een overzicht op hoofdlijnen, bijvoorbeeld van waardevolle verkavelingspatronen, gebieden met een archeologische verwachtingswaarde of monumentale boerderijlinten. Dit is het schaalniveau waarop de provincie beleid voert. De cultuurhistorische kaart - ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) - kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap.

Het beleid voor cultureel erfgoed van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit (i.h.b. par. 3.5 Instandhouding en versterking van het cultureel erfgoed en par. 4.3.5 Archeologie) en uitgewerkt in de Verordening Ruimte. Daarnaast is het cultureel erfgoed ook opgenomen in de provinciale Kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit.

3.4.3 Gemeentelijk beleid

Nota Cultuurhistorie

De Nota Cultuurhistorie behandelt het cultuurhistorisch erfgoed zoveel mogelijk integraal (monumentenzorg, archeologie en landschapsbehoud). Centraal staat het streven het cultuurhistorisch erfgoed een bijdrage te laten leveren aan de eigen identiteit en herkenbaarheid van Gouda waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van haar bestaande kwaliteiten (belvédèrebeleid). Samen met het bestemmingsplan vormt de nota het cultuurhistorisch beleidskader voor de begeleiding van bouwinitiatieven.

Erfgoed in ruimtelijke plannen

In de Nota Cultuurhistorie is het beleid vastgelegd dat ieder ruimtelijk plan een cultuurhistorische paragraaf dient te bevatten (zie hoofdstuk 5). Dat wil zeggen dat aangegeven wordt welke waarden zich waar bevinden en hoe daarmee omgegaan wordt (aanlegvergunning, vrijstellingen, omgevingsvergunning e.d.). Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

3.5 Archeologie

3.5.1 Rijksbeleid

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz) in werking getreden. Deze wet, gebaseerd op het Verdrag van Malta/Valletta, regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden in Nederland. Het belangrijkste doel is de bescherming van archeologische waarden in de bodem (in situ), omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten.

Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort. Het is verplicht om met nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologisch waarden.

3.5.2 Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2007)

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland uit 2007 geeft voor de regio Gouwestreek-Krimpenerwaard de cultuurhistorische waarden in archeologisch en landschappelijk opzicht en voor wat betreft de nederzettingen aan.

De terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is, staan aangegeven op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) staat de zogenaamde verwachtingswaarde aangegeven.

De provincie Zuid-Holland gebruikt beide kaarten en de CHS bij advisering en beoordeling van (wijziging van) ruimtelijke plannen, bij het verlenen van ontgrondingvergunningen en bij advisering over omgevingsvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten. Gouda heeft echter zelf een beleidskaart ontwikkeld, waarin de gegevens van de AMK, IKAW, en CHS zijn verwerkt en verfijnd. De Goudse beleidskaart dient daarom als basis voor het archeologisch beleid in Gouda.

Ruimtelijke onderbouwing Fietssteiger Kop van de Kleiweg

3.5.3 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke archeologische beleidskaart (2011)

In aanvulling op het rijks- en provinciaal archeologisch beleid heeft de gemeente Gouda in juni 2011 de geactualiseerde gemeentelijke archeologische beleidskaart (ABK) vastgesteld. Op de ABK is aangegeven in welke gebieden binnen de gemeente archeologische waarden aangetroffen kunnen worden. In die gebieden is een omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie vereist bij bodemverstorende werkzaamheden. In het beleid is opgenomen in welke situaties vrijstelling geldt van deze verplichting:

1. Omvang

- op een hoogwaardige locatie met bijzonder waarde (archeologisch monument): geen vrijstelling;
- op een hoogwaardige locatie: vrijstelling voor projecten kleiner dan 50 m²;
- in een zone met een hoge verwachting: vrijstelling voor projecten kleiner dan 100 m²;
- in een zone met een lage verwachting: vrijstelling voor projecten kleiner dan 10.000 m².

2. Diepte

Alle onderzoeken in Gouda tonen aan dat de gemiddelde dikte van de verstoorde bovenlaag in Gouda meer dan 50 cm bedraagt. Zolang werkzaamheden niet dieper dan 50 cm -mv worden uitgevoerd, is er geen archeologisch onderzoek of een omgevingsvergunning activiteit archeologie vereist. Hiermee wordt afgeweken van de provinciale norm van 30 cm -mv.

Op sommige plaatsten is bekend dat de archeologische waarden zich op grotere diepte bevinden, bijvoorbeeld onder recente ophogingspakketten. Hier geldt een dieptevrijstelling van 2 meter, pas bij diepere graafwerkzaamheden is onderzoek of een vergunning noodzakelijk

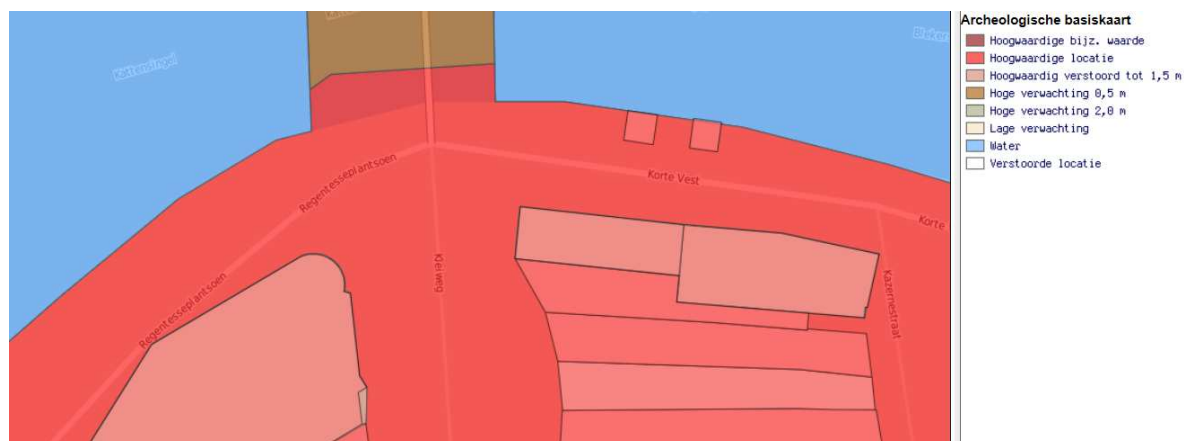
Archeologievriendelijk bouwen

Bovenstaande verplichtingen en vrijstellingen gelden in situaties waar behoud in situ van de archeologische waarden geen optie is. Waar mogelijk probeert Gouda behoud in situ wel actief te stimuleren. Daarom is het archeologievriendelijk bouwen geïntroduceerd: wanneer een bouwplan voldoet aan een aantal richtlijnen, wordt het bodemarchief nog maar zo weinig verstoord dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. De richtlijnen voor archeologievriendelijk bouwen zijn opgenomen in het beleid en vastgelegd in de Verordening inzake monumenten en archeologie.

Het beleid is vastgelegd in de Nota Cultuurhistorie. Bescherming vindt plaats via de Verordening inzake monumenten en archeologie.

Onderzoek en resultaten

Binnen het projectgebied is nog niet eerder archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van historische kaarten en andere bronnen is wel bekend dat op deze plek de Kleiwegpoort heeft gestaan. Ondergronds zouden funderingen van deze poort en de bebouwing daaromheen nog aanwezig kunnen zijn. Daarnaast kunnen in het water van de Kattensingel veel losse vondsten verwacht worden, die bij het laden en lossen en het dagelijks vervoer over de Kleiwegbrug in het water zijn gevallen.



Uitsnede Archeologische Basiskaart

Gevolgen voor project

De fietssteiger bevindt zich in het water, dat op de ABK de waardering 'hoge archeologische verwachting' heeft. Archeologisch onderzoek in waterwegen is alleen vereist bij graafwerkzaamheden (baggeren). Omdat voor de realisatie van de steiger alleen geheid wordt en er geen graafwerkzaamheden gepland zijn, is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Het gebied heeft op de Archeologische Basiskaart Gouda grotendeels de waardering 'hoogwaardig'. Hiervoor geldt een vrijstelling voor werkzaamheden kleiner dan 50 m² of ondieper dan 50 cm. Hoewel de werkzaamheden voor dit project vermoedelijk niet dieper dan 50 cm zullen gaan en archeologisch onderzoek dan niet verplicht is, is niet 100% uit te sluiten dat eventuele funderingsresten van de poort zich op geringere diepte bevinden. Eventuele restanten van de poort zouden cultuurhistorisch gezien van grote waarde zijn en die waarde zou benut kunnen worden voor het project. Daarom zal voor de zekerheid bij de start van de werkzaamheden archeologische begeleiding worden ingezet, totdat duidelijk is dat er geen archeologische resten verstoord zullen worden.

3.6 Verkeer en infrastructuur

3.6.1 Gemeentelijk beleid

Mobiliteitsplan

De gemeente Gouda heeft in 2005 een mobiliteitsplan vastgesteld. Deze geeft in hoofdlijnen aan welk wegennet de gemeente nastreeft om de verkeerssituatie de komende vijftien jaar onder controle te houden. De omvang van de autogroei is dusdanig groot, dat de bereikbaarheid van Gouda vanuit de Zuidplaspolder maar ook vanuit de rest van de regio, onvoldoende dreigt te worden. Om dit tegen te gaan en om de kwaliteit van de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen, zijn ingrijpende maatregelen nodig. In het mobiliteitsplan komen verschillende manieren van vervoer aan bod met als doel om mensen te verleiden tot verantwoord mobiliteitsgedrag. Door het stimuleren van onder andere de fiets en het openbaar vervoer wil de gemeente overbelasting van de infrastructuur voorkomen waardoor ruimte blijft bestaan voor belangrijk economisch verkeer. Deze doelstelling is in het plan verder uitgewerkt in een aantal strategische keuzes. Ook is aangegeven wat nodig is om het autogebruik tot 2020 op verantwoorde wijze te verwerken en welke maatregelen verder onderzocht moeten worden. Met het mobiliteitsplan beschikt de gemeente Gouda over samenhangend verkeer- en vervoersbeleid. De visie is een kapstok voor de verschillende deelnota's verkeer en vervoer, zoals voor fietsen en parkeren en de wijkverkeersplannen.

De gemeente is een herziening van het verkeersbeleid aan het voorbereiden. De startnotitie is in het voorjaar van 2015 besproken in de raad.

Gouda Fietst beter door!

Met de nota 'Gouda fietst beter door' wordt voortgeborduurd op bestaand fietsbeleid en krijgen vooral de directheid van routes, het comfort, het oponthoud en de verkeersveiligheid op het onderliggend fietsnetwerk en regionale routes meer aandacht. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van het stalen van fietsen en de voorlichting en gedragbeïnvloeding op het gebied van fietsverkeer en nieuwe initiatieven. Het doel is een beter fietsnetwerk en meer en betere fietsvoorzieningen.

Met de realisatie van de fietssteiger wordt een uitbreiding en verbetering van de fietsparkeervoorzieningen beoogd, conform het mobiliteitsbeleid.

3.7 Stedenbouw

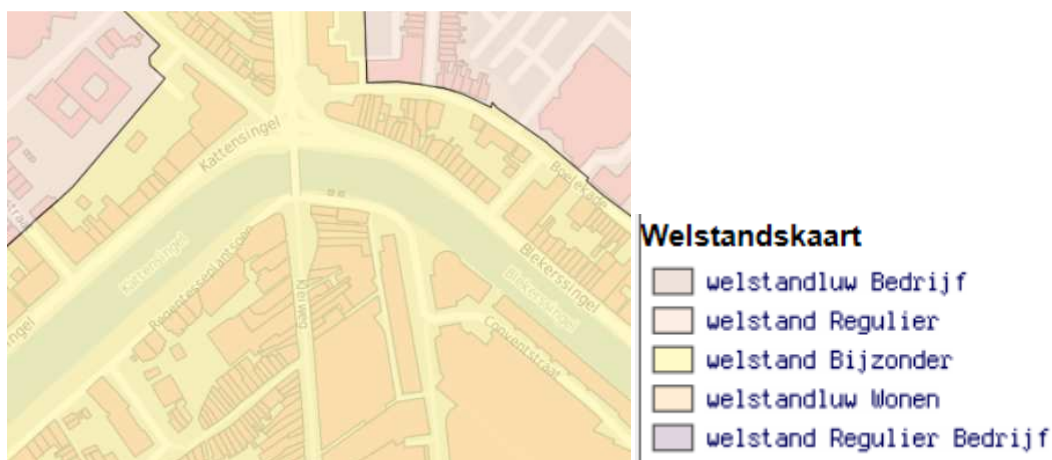
3.7.1 Welstandsnota

In de gemeentelijke Welstandsnota (28 juni 2004) staan beoordelingskaders en toetsingscriteria waaraan bouwplannen op architectonische kwaliteit worden getoetst aan het welstandsbeleid als gereedschap voor de ruimtelijke kwaliteit. Veelal hebben deze eisen betrekking op vormgeving, kleurgebruik en materiaalgebruik. Dergelijke eisen mogen in een bestemmingsplan niet geregeld worden; ingevolge de Wet ruimtelijke ordening mogen bestemmingsplannen alleen regels bevatten die betrekking hebben op de omvang van de op te richten bebouwing. Voor een deel hebben welstandscriteria ook betrekking op de massa en het volume van bebouwing. Aangezien het bestemmingsplan hier ook eisen stelt, is het van belang beide regelingen op elkaar af te stemmen.

In de formulering van haar Welstandbeleid door middel van toetsingscriteria kiest de gemeente Gouda voor een meervoudige aanpak. In de Welstandsnota is een kaart opgenomen waarin Gouda is verdeeld in verschillende gebieden. Per gebied zijn gedetailleerde toetsingscriteria beschreven waaraan bouwaanvragen en principeplannen getoetst kunnen worden. Hiervoor zijn algemene en gebiedsgerichte criteria opgenomen. De algemene criteria hebben betrekking op de inpassing van het (bouw)plan in de omgeving, de bijdrage aan kwaliteit, de helderheid van het plan, de functionaliteit en op het ontwerp (o.a. materiaalgebruik, kleur, massa en volume).

De gebiedsgerichte criteria zijn gericht op vijf verschillende typen gebieden. Niet elk gebied heeft dezelfde zorg nodig. Soms volstaat een set met eenvoudige bepalingen om de ergste uitwassen te voorkomen, soms is een gedetailleerde beschrijving en een intensieve planbegeleiding op zijn plaats. Hierin worden de volgende gebieden onderscheiden:

1. Gebieden met een reguliere welstandszorg;
2. gebieden met een bijzondere welstandszorg;
3. welstandsluwe gebieden;
4. welstandsvrije achterkanten;
5. ontwikkelingsgebieden.



Uitsnede welstandkaart

In het projectgebied geldt bijzondere welstandszorg. Bij het voorbereiden van het project is op 11 en 25

juni 2015 vooroverleg geweest met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Op 17 september 2015 heeft de ARK een positief advies gegeven¹.

3.7.2 Stedenbouwkundige visie op de binnenstad en haar randen

In deze visie is een aantal elementen van belang voor het onderhavige project. In de visie wordt het versterken van de ruimtelijke en programmatische relaties tussen de schillen en de binnenstad van belang geacht, met name in de entreegebieden en de ontwikkelingsgebieden. Verder moet de inrichting van de openbare ruimte in principe sober en rustig zijn en is het van belang de karakteristiek van de singels te versterken.

3.8 Economie

De gemeente Gouda werkt met het 'Actieprogramma Economie' aan haar economische doelen. Belangrijke onderdelen van het actieprogramma zijn 'Stadmarketing en toerisme' en het Programma Binnenstad.

Het programma Binnenstad richt zich op het versterken van de binnenstad. Als speerpunten zijn benoemd:

- aanpak leegstand winkels d.m.v. "pand voor pand" benadering i.s.m. eigenaren, ondernemers, gemeente, makelaars en projectontwikkelaars;
- verbetering uitstraling, beleving en aankleding winkelstraten;
- parkeertevredenheid van bezoekers verhogen door betere communicatie, o.a. door optimale parkeerwijzingen, online toepassingen en inzetten scouts op drukke dagen.

De opwaardering van de kop van de Kleiweg maakt onderdeel uit van het punt verbetering uitstraling, beleving en aankleding winkelstraten en is hierbij ook genoemd als eerste pilotproject.

3.9 Groen

Groenstructuurplan 2007-2015

Het beleid van de gemeente Gouda is om de openbare ruimte in de stad schoon, heel en bruikbaar te houden. Het openbaar groen is één van de factoren die de kwaliteit van de openbare ruimte bepalen. In het Groenstructuurplan zijn keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld ten aanzien van het openbaar groen. In het groenstructuurplan is onderscheid gemaakt in gebiedstypen. Het gebiedstype 'stadssingel' is relevant.

Stadssingels

Stadssingels zijn historische singels om de binnenstad. Zoals de Fluwelensingelgracht, de Blekerssingelgracht, de Kattensingel en de Turfsingel. De singels hebben een asymmetrisch profiel. Aan de buitenkant staat een rij bomen (meestal kastanje of linde) en ligt een verkeersweg. Deze weg wordt gebruikt door het doorgaande verkeer.

De na te streven situatie is dat de stadssingels herkenbare historische structuren zijn in de stad en maken zowel onderdeel uit van de bomenstructuur als het nat ecologisch netwerk. Het karakter en de herkenbaarheid van de singels wordt behouden door langs de buitenzijde een aaneengesloten bomenrij te behouden en één soort per singel te gebruiken. Aan de stadszijde wordt vanuit het Houtmansplantsoen juist gestreefd naar een parkachtig beeld met veel verschillende soorten.

Project

De bestaande bomen langs de Kattensingel blijven behouden. In de kop van de Kleiweg zal één boom moeten verdwijnen als gevolg van de herinrichting; hiervoor wordt een boom teruggeplaatst.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Milieu

De beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening groeien het laatste decennium steeds meer naar elkaar toe. Ook op rijksniveau wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening. Milieubeleid kan soms beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, maar is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

Dit milieukundige randvoorwaarden richten zich op de volgende milieuaspecten:

- 4.1.1 Bodem
- 4.1.2 Luchtkwaliteit
- 4.1.3 Geluid
- 4.1.4 Bedrijven en Milieuzonering
- 4.1.6 Ecologie
- 4.1.7 Externe veiligheid

De in de volgende paragrafen vermelde informatie is gebaseerd op het milieukundig advies van de Milieudienst Midden-Holland.

4.1.1 Bodem

Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De *Wet bodembescherming* (Wbb), het *Besluit bodemkwaliteit* en de *Woningwet* stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen.

Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft (Wbb). Dat wil zeggen of er gesaneerd moet worden of niet.

Een onderzoeks- en saneringstraject heeft soms grote financiële consequenties voor de beoogde plannen. Enerzijds omdat de kosten van sanering hoog kunnen zijn, anderzijds omdat deze trajecten van grote invloed kunnen zijn op de planning.

Bij de realisatie van ruimtelijke plannen is vaak grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet is middels het Besluit bodemkwaliteit aan regels gebonden.

Onderzoek en resultaten

Met de ontwikkeling van de fietsenstalling/aanlegsteiger worden geen nieuwe, voor bodemverontreiniging gevoelige verblijffuncties, gerealiseerd. Ook zullen er geen graafwerkzaamheden plaatsvinden. Hierdoor is het niet aannemelijk dat als gevolg van de ontwikkeling mensen in contact komen met verontreinigingen uit de bodem.

Conclusie

Het aspect bodem werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.1.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse.

Titel 5.21 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: *Wet luchtkwaliteit*), het *Besluit niet in betekende mate (luchtkwaliteitseisen)* en het *Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)* stellen grenzen aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}). De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Ruimtelijke onderbouwing Fietssteiger Kop van de Kleiweg

Tabel 1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

stof	jaargemiddelde	uurgemiddelde	24-uurgemiddelde	Opmerkingen
NO ₂	40 µg/m ³	200 µg/m ³	n.v.t.	Uurgemiddelde mag 18x per jaar worden overschreden
PM ₁₀	40 µg/m ³	n.v.t.	50 µg/m ³	24-uurgemiddelde mag 35x per jaar worden overschreden
PM _{2.5}	25 µg/m ³	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

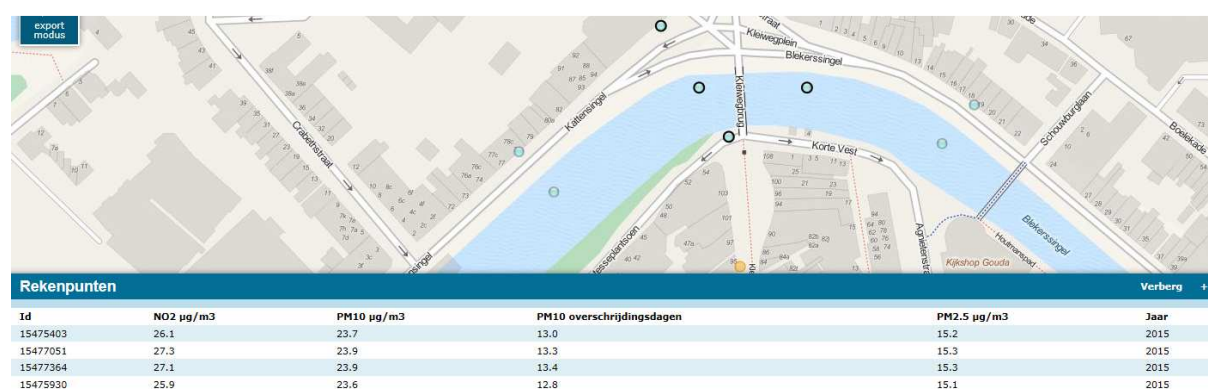
- een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
- de luchtkwaliteit ten gevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
- een project “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (1,2 µg/m³ PM₁₀ of NO₂, 0,75 µg/m³, PM_{2.5} jaargemiddeld.);
- een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

Luchtkwaliteit en goede ruimtelijke ordening

Naast de bovenstaande bepalingen wordt in de Wet Luchtkwaliteit een relatie gelegd met de Wet Ruimtelijke Ordening, in de zin van dat bij een nieuwe ontwikkeling er sprake moet zijn van een “goede ruimtelijke ordening”.

Onderzoek en resultaten

De ontwikkeling van de fietsenstalling leidt niet tot extra emissies naar de lucht en wordt niet belemmerd door de “wet luchtkwaliteit”. De aanlegsteiger kan wel effecten hebben op de luchtkwaliteit door een aantrekkende werking op gemotoriseerde pleziervaart. De bijdrage aan de concentratie verontreinigende stoffen zal, gezien de grootte van de voorziening, gering zijn. De luchtkwaliteit in de omgeving van de beoogde ontwikkeling ligt ruim onder de grenswaarden (zie figuur 4.1). Het is niet te verwachten dat de ontwikkeling van de aanlegsteiger leidt tot de overschrijding van de grenswaarden.



Figuur 4.1: luchtkwaliteit in de omgeving van de fietsenstalling/aanlegsteiger

Om verder bij te kunnen dragen aan een gezonde en duurzame stad zouden de eventuele effecten van de aanwezigheid van de pleziervaartuigen gemitigeerd kunnen worden door vooral toegang aan elektrische boten (fluisterboten) te geven.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.1.3 Geluid

Wettelijk kader

Wegverkeers-, spoorwegverkeers- en industrielawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van lawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs wegen (art. 74-75 Wgh) en spoorwegen (art. 1 Wgh en art 1.3 Besluit geluidhinder). Ook dient een zone vastgesteld te worden waarin de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige beperkt wordt rondom een industrieterrein met een of meer zogenaamde grote lawaaimakers (conform art. 2.4, *Inrichtingen en Vergunningenbesluit*) (art. 40 Wgh).

Onderzoek en resultaten

De fietsenstalling/aanlegsteiger levert geen bijdrage aan het weg- en spoorwegverkeerslawaaï. Het zal hiermee geen extra geluidsbelasting veroorzaken op geluidgevoelige bestemmingen. De fietsenstalling/aanlegsteiger is geen geluidsgevoelige bestemming en leidt dus niet tot extra blootstelling van de gebruikers ervan aan wegverkeers-, spoorwegverkeers- en industrielawaai. Hiermee zijn er, met betrekking tot het aspect geluid, geen effecten te verwachten van de ontwikkeling van de fietsenstalling.

Conclusie

Het aspect geluid werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.1.4 Bedrijven en milieuzonering

Wettelijk kader

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke anderszins situaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (VNG, 2009). *Bedrijven en Milieuzonering* geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten.

De te beoordelen situaties zijn te herleiden tot drie groepen en bijbehorende aanpak, te weten:

- Nieuwe milieugevoelige functies nabij bestaande bedrijven
- Nieuwe bedrijfsbestemmingen nabij bestaande milieugevoelige functies
- Nieuwe milieugevoelige functies nabij nieuwe bedrijfsbestemmingen.

Onderzoek en resultaten

De fietsenstalling/aanlegsteiger valt niet onder regelgeving van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit. Ze is niet als categorie opgenomen in de brochure *Bedrijven en milieuzonering*. De fietsenstalling/aanlegsteiger aan zich geeft dan ook geen milieuoverlast. Eventuele overlast door het gebruik van de stalling wordt (o.a.) gereguleerd via de Algemene Plaatselijke Verordening Gouda.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.1.5 Ecologie

Wettelijk kader

Om natuurwaarden in Nederland te beschermen geldt een drietal landelijke wetten en beleidsplannen: de *Flora- en Faunawet (Ffw)*, de *Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw)* en de *Nota Ruimte* met daarin de *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*. Daarnaast geldt provinciaal beleid, te weten: *Structuurvisie Provincie Zuid-Holland; natuurbeheerplan 2014 en Provinciaal Compensatiebeginsel 2013*.

De handreiking bestemmingsplan en natuurwetgeving (ministerie EZ, 2011) geeft aan dat: “gemeenten op grond van de Wro rekening moeten houden met een goede ruimtelijke ordening”. Dat betekent op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel dat er rekening moet worden gehouden met doorwerking van het nationaal en provinciaal natuurbeleid en aanpalende wetgeving op grond van de uitvoerbaarheid van plannen (art. 9 Besluit ruimtelijke ordening).

Onderzoek en resultaten

De plaats waar de fietsenstalling/aanlegsteiger aangelegd wordt (zie figuur 1) bestaat uit een stijl naar beneden lopende groenstrook (met gazonbegroeiing) en een stuk van een watergang. Aan de rand van de watergang zijn stukken kade muur aanwezig. In de groenstrook staan twee grote platanen. Deze blijven behouden. Er is geen sprake van een natuurlijke oever



Figuur 4.2: locatie beoogde fietsenstalling/aanlegsteiger

De locatie ligt niet in de EHS. Gezien de beperkte lokale effecten van de ontwikkeling en de afstand tot Natura 2000-gebieden kan uitgesloten worden dat de fietsstalling/aanlegsteiger significante effecten heeft hierop.

In het water kunnen vogelnesten van bijvoorbeeld knobbelzwaan, meerkoet, e.d. aanwezig zijn. Deze mogen nooit verstoord worden. Het is daarom raadzaam om pas na het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen. Sommige vogels gaan voor een tweede of derde legsel en rekken zo het broedseizoen tot na de algemeen aangehouden verwachte datum van 15 augustus.

Eventuele beschermde muurplanten langs de stukken kademuur dienen bij de werkzaamheden ontzien te worden. Indien wordt gewerkt in de waterbodem kunnen beschermde vissen worden verstoord.

Om overtredingen te voorkomen dienen werkzaamheden te worden uitgevoerd met een ecologisch werkprotocol op basis van een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet. Deze maatregel dient bij opdrachtverlening in het bestek te worden opgenomen, om te borgen dat er juist wordt gewerkt. De code van het waterschap kan hiervoor als model dienen. In de gedragscode is opgenomen dat voorafgaand aan het uitvoeren van het werk een ter zake kundige de situatie m.b.t. planten, vissen en

andere beschermde natuurwaarden in kaart brengt.

Conclusie

Indien in het bestek een ecologisch werkprotocol op basis van een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet voorgeschreven wordt, beperken beschermde planten en dieren de ontwikkeling niet.

4.1.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt) vormen het wettelijk kader voor het omgaan met deze risico's. Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (woningen, kantoren, scholen, enz.) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- *Plaatsgebonden risico (PR)*

Als "harde" afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

- *Groepsrisico (GR)*

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedsgebied. Als binnen het invloedsgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd, geldt voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Visie Externe Veiligheid gemeente Gouda

In deze visie staat de samenhang tussen ruimtelijke ordening, beheersbaarheid en verantwoording van risico's centraal. Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen geeft de visie planologische kaders voor de procedures. Waar nodig worden aan deze kaders voorwaarden gekoppeld die het risiconiveau beheersbaar houden of risico's uitsluiten.

Onderzoek en resultaten

De fietsenstalling/aanlegsteiger is geen activiteit met gevaarlijke stoffen. De locatie ligt niet binnen een PR 10^{-6} contour. De locatie ligt op de grens van het invloedsgebied van het spoor. Er wordt met de fietsenstalling geen verblijfsfunctie ((beperkt) kwetsbare object) gecreëerd. De aanlegsteiger zal slechts een beperkt aantal mensen binnen het invloedsgebied brengen. De aanlegsteiger zal voldoende (vlucht)wegen van het spoor af hebben en is bij calamiteiten goed bereikbaar. Doordat de locatie aan de rand van het invloedsgebied ligt waar het risico het laagst is, de geringe publiekstrekkende werking van de aanlegsteiger, de aanwezigheid van voldoende vluchtwegen en de goede bereikbaarheid bij calamiteiten zorgen ervoor dat de risico's niet onaanvaardbaar verhoogd worden.

De ontwikkeling van de fietsenstalling/aanlegsteiger heeft geen onaanvaardbare invloed op de risico's als gevolg van omgaan met gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid werpt geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

4.2 Milieu Effect Rapportage

De wet- en regelgeving voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in de AMvB Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de Wet milieubeheer zijn vooral de procedurele verplichtingen opgenomen. In Besluit m.e.r. is opgenomen wanneer een m.e.r. verplicht is. Globaal zijn er 3 soorten m.e.r.

Ruimtelijke onderbouwing Fietssteiger Kop van de Kleiweg

1. Een plan-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
Het plan kaders stelt voor activiteiten die genoemd zijn in kolom 1 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r.
De activiteiten in het bestemmingsplan leiden tot mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden (passende beoordeling noodzakelijk).
2. Een project- of besluit-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
De activiteit genoemd is in Bijlage C van het Besluit m.e.r.
De initiatiefnemer of het bevoegd gezag besloten hebben dat voor een activiteit uit Bijlage D van het Besluit m.e.r. een milieueffectrapport opgesteld wordt, c.q. moet worden.
3. Een m.e.r.-beoordeling is wettelijk verplicht voor de activiteiten in kolom 1 van Bijlage D van het Besluit m.e.r.
Indien de activiteit groter is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D dient de in de Wm beschreven m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen te worden.
Indien de activiteit kleiner is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D dient beoordeeld te worden of de in de Wm beschreven m.e.r.-beoordelingsprocedure al dan niet nodig is. Dit noemt men vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Onderzoek

Een Wabo-vergunning wordt in Besluit m.e.r. niet gerekend onder een plan waarvoor plan-m.e.r.-plicht geldt. De aanleg van een fietsenstalling is niet opgenomen in Besluit m.e.r. De aanlegsteiger valt onder Bijlage D10 van Besluit m.e.r. (aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven). De activiteit is kleiner als de getalsmatige drempelwaarde in kolom 2 (100 ligplaatsen). De ontwikkeling is hiermee vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De omvang van de aanlegsteiger is gering ten opzichte van een gemiddelde jachthaven. In de omgeving zijn reeds aanlegsteigers aanwezig. Het totale aantal aanlegplaatsen zal vergeleken met die van een gemiddelde jachthaven, klein blijven. Cumulatie zal niet leiden tot ernstige milieugevolgen. Voor de aanleg en het gebruik van de steiger zijn geen schaarse natuurlijke hulpbronnen nodig. Er komt eenvoudig te verwerken afval vrij. Zoals in § 4.1.3 en § 4.1.4 is aangegeven zal de ontwikkeling van de aanlegsteiger niet leiden tot onaanvaardbare hinder. In § 4.1.2 en § 4.1.7 is aangegeven dat de ontwikkeling niet zal leiden tot onaanvaardbare verhoging van de concentratie van luchtverontreinigende stoffen of risico's met gevaarlijke stoffen. De ontwikkeling zal, zoals in § 4.1.1. is aangegeven, niet leiden tot contact van mensen met eventuele bodemverontreinigingen. De aanlegsteiger heeft geen significante effecten op Natura 2000-gebieden (zie § 4.1.6). Met het voorschrijven van een ecologisch werkprotocol in het bestek wordt voorkomen dat beschermde planten en dieren bedreigd worden. Omdat er niet gegraven wordt zullen de effecten op archeologische waarden minimaal zijn.

Er zijn als gevolg van de ontwikkeling geen belangrijke negatieve gevolgen te verwachten die een m.e.r.-(beoordelings)procedure nodig maken.

Conclusie

De ontwikkeling van de aanlegsteiger is vormvrij m.e.r.-beoordelingsplicht. Er zijn als gevolg van de aanlegsteiger geen belangrijke negatieve gevolgen te verwachten die een m.e.r.-(beoordelings)procedure nodig maken. Hiermee zijn er met betrekking tot de m.e.r. regelgeving geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Waterhuishouding

4.3.1 (inter)Nationaal beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken gemaakt in de Europese Kaderrichtlijn Water. De uitvoering van de KRW schept de nodig verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld voor de planperiode van 2009-2015 en dient tevens als structuurvisie op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening. Het waterplan gaat in op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en op het investeren in een duurzaam waterbeheer. Een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkómen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn basisvoorwaarden voor welvaart en welzijn. Het zijn verworvenheden die Nederland voor een belangrijk deel te danken heeft aan het water, aanzijn gunstige ligging en een uitstekende zoetwatervoorziening. Het Nationaal Waterplan geeft een eerste uitwerking van het Deltaprogramma, hetgeen als doel heeft om een duurzame waterveiligheid en zoetwatervoorziening te realiseren. Met het Deltaprogramma wordt een doelmatige, daadkrachtige en integrale aanpak voor de grote wateropgaven voor Nederland in de komende decennia nagestreefd.

4.3.2 Provinciaal Waterplan 2010-2015

In het Provinciaal Waterplan 2010-2015 staat uitgebreid beschreven hoe de provincie, samen met waterschappen en andere partners, een duurzame en klimaatbestendige delta zal realiseren en behouden, waar het veilig en aangenaam wonen, werken en recreëren is.

In het Provinciaal Waterplan zijn de opgaven van de Europese Kaderrichtlijn Water, het Nationaal Bestuursakkoord Water en het Nationale Waterplan vertaald naar strategische doelstellingen voor Zuid-Holland. Het Waterplan heeft vier hoofdopgaven:

1. waarborgen waterveiligheid;
2. zorgen voor mooi en schoon water;
3. ontwikkelen duurzame zoetwatervoorziening;
4. realiseren robuust en veerkrachtig watersysteem.

4.3.3 Beleid Hoogheemraadschappen

Het oppervlaktewater binnen de gemeente Gouda wordt door twee hoogheemraadschappen beheerd. Het hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het waterbeheer ten oosten van de Gouwe en ten noorden van de Hollandse IJssel. Het onderhavige project ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR).

Waterbeheerplannen 2010-2015 van de Hoogheemraadschappen

Voor de planperiode 2010-2015 zijn de Waterbeheerplannen (WBP) van de hoogheemraadschappen van toepassing. In deze plannen geven de waterbeheerders aan wat hun ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De nieuwe WBP's leggen meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij willen de waterbeheerders dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De waterbeheerplannen sorteren voor op deze ontwikkelingen.

- Het Waterbeheerplan 2010-2015 van Rijnland is te vinden op de website: <http://www.rijnland.net/plannen/waterbeheerplan>

Keur en Beleidsregels

Per 2009 zijn bij de waterbeheerders een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat de Hoogheemraadschappen hun taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kunnen uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als de waterbeheerder daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van de waterbeheerder nader uitgewerkt.

- De Keur en Beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website: http://www.rijnland.net/regels/keur_algemene

Riolering en afkoppelen

Overeenkomstig het rijksbeleid geven de waterbeheerders de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van de bescherming van het milieu vereist dat:

- a. het ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- b. verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- c. afvalwaterstromen gescheiden worden gehouden, tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van afvalwater;
- d. huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting getransporteerd;
- e. ander afvalwater dan bedoeld in onderdeel d:
 - zo nodig na zuivering bij de bron, wordt hergebruikt;
 - lokaal, zo nodig na retentie of zuivering bij de bron, in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor Hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijzen de waterbeheerders op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen. Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen van het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect optreedt op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel. Ook kan de gemeente in overleg met het waterschap kiezen voor een generieke 'end-of-pipe' aanpak. Deze keuze moet dan expliciet gemaakt worden in het GRP.

Resultaat Watertoets

Over de fietssteiger is overleg gepleegd met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Er zijn geen bezwaren vanuit het oogpunt van waterbeheer tegen de ontwikkeling. Het bouwplan moet voldoen aan de regels geformuleerd in de Keur. Op basis van de Keur valt dit onder de zorgplicht en geldt geen vergunning- of meldingsplicht.

4.3.4 Gemeentelijk beleid

In 2002/2003 stelden de gemeente Gouda en meerdere hoogheemraadschappen het eerste Waterplan voor Gouda vast. In 2008 hebben gemeente Gouda en het hoogheemraadschap van Rijnland de uitvoering van dat Waterplan geëvalueerd. Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard was als agendalid bij dit proces betrokken. Deze evaluatie heeft geleid tot een actualisatie van het Waterplan. In de actualisatie zijn de gezamenlijke ambities vastgelegd en wordt de gezamenlijke onderzoeksagenda vastgesteld. Concrete afspraken over de te nemen maatregelen, inclusief de financiering daarvan, worden gemaakt in het jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma. Het geactualiseerde Waterplan is op 25 mei 2011 door de gemeenteraad van Gouda vastgesteld.

Toelichting op hoofdlijnen van het geactualiseerde Waterplan Gouda

In Gouda bestaat een kwetsbaar evenwicht tussen te natte en te droge omstandigheden. Enerzijds mag bij een regenbui geen wateroverlast ontstaan en anderzijds moet het waterpeil juist hoog genoeg zijn om houten funderingen te conserveren en om extra daling van de bodem te voorkomen. Dit uit zich in een relatief geringe drooglegging en weinig mogelijkheden voor peilfluctuaties.

Voor de kans op overstroming gelden sinds 2009 provinciale normen. Deze normen vormden geen uitgangspunt in het Goudse Waterplan van 2003. Uitgangspunt voor Gouda is dat woningen droog moeten blijven. Om aan een norm van maximaal 1 keer per 100 jaar wateroverlast te voldoen, moeten veel wegen uit de hoofdinfrastructuur van Gouda eerder worden opgehoogd dan nu geraamd. Vanwege de grote financiële gevolgen wil Gouda met instemming van Rijnland afwijken van de provinciale normen. Uitgangspunt is wel dat we accepteren dat wegen soms onder water staan. Gemeente en Rijnland gaan hierover in gesprek met de provincie Zuid Holland.

Water is en blijft een belangrijke belevingswaarde in Gouda

Van belang bij beleving van water zijn kwaliteit, zichtbaarheid, schoon water, cultuurhistorische waarden en bekendheid met het watersysteem en haar geschiedenis. In Gouda is er enthousiasme bij inwoners voor het waterrijke karakter van de stad, maar er blijkt nog veel onbekend over het watersysteem en het beheer van water in de woonomgeving van mensen. Tevens bestaat de wens om het water schoner en aantrekkelijker te maken voor inwoners en bezoekers van de stad. Gouda en Rijnland ontplooiën daarom activiteiten op het gebied van voorlichting en educatie. Tevens wordt uitgesproken welke voorstellen vanuit het project Hollandse Waterstad in het waterplan als actiepunten worden opgenomen.

Onderhoud en beheer vragen om afstemming tussen betrokken organisaties.

Het onderhoud van het watersysteem binnen Gouda is verdeeld onder twee instanties. De waterschappen onderhouden de primaire wateren. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van de overige wateren en heeft dit onderhoud uitbesteed aan Cyclus. Het overgrote deel van de klachten van burgers over waterbeheer gaat over onderhoud, in het bijzonder zwerfvuil. Gouda en Rijnland nemen deze klachten ter harte; de samenwerking tussen beide wordt geïntensiveerd, waarbij ook Cyclus wordt betrokken.

Hoofdstuk 5 Projectbeschrijving

5.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het project

Net als in veel binnensteden in Nederland heeft ook de binnenstad van Gouda te maken met leegstand. De verbetering van de uitstraling, de beleving en de aankleding van de winkelstraten kan een bijdrage leveren aan het terugdringen van die leegstand. In onze binnenstad springt de locatie Kop van de Kleiweg in het oog. De kop van de Kleiweg is de entree naar de binnenstad vanuit het station. In die zin is de kop van de Kleiweg bepalend voor de eerste indruk die bezoekers aan de binnenstad krijgen.

Het pleintje oogt rommelig door talloze geparkeerde fietsen, het plein heeft geen verbinding met de Kleiwegbrug, er is een fors hoogteverschil tussen de beide kanten, daardoor komen de looproutes niet goed uit en de invulling van de panden lukt mede daardoor niet. Daarnaast is in de afgelopen tijd de leegstand toegenomen, ondanks de aanpak van enkele panden. Dit alles is er aanleiding toe geweest dat er een werkgroep in het leven is geroepen bestaande uit eigenaren en gemeente met als doel om te onderzoeken of en hoe een maatwerk aanpak om het gebied op te knappen vorm kan krijgen.

Doelen van het project zijn:

- in algemene zin een meer aantrekkelijke entree van de binnenstad en een betere verblijfskwaliteit van het projectgebied;
- het realiseren van meer samenhang tussen de Kop van de Kleiweg, de Kleiwegbrug, het Kleiwegplein, de Korte Vest en het Regentesseplantsoen, door onder andere profielkeuze en materiaal- en kleurgebruik;
- de auto zal te gast moeten zijn, maar vanwege de verkeersfunctie van Korte Vest en Regentesseplantsoen wordt geen “shared-space” formule gebruikt;
- het verplaatsen van de aanwezige fietsvoorzieningen zodat deze niet langer als obstakel fungeren voor winkelend publiek en hulpdiensten.

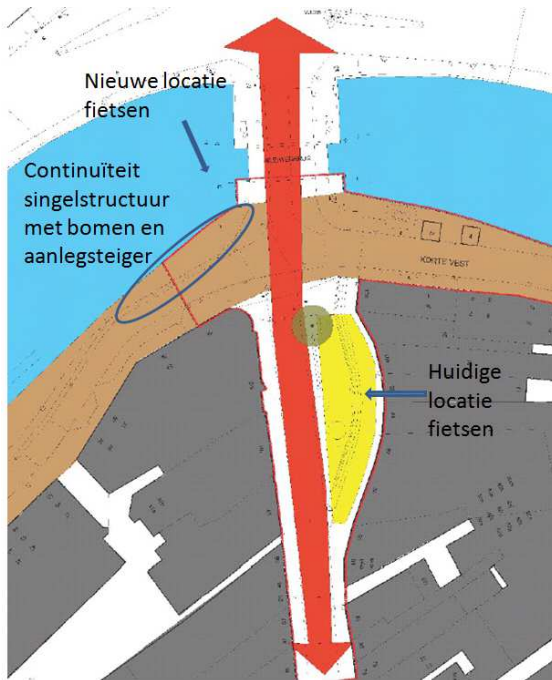
Andere maatregelen, zoals het opknappen van de gevels van de panden, het daadwerkelijk invullen van de leegstaande panden en de mogelijkheid bieden voor horeca maken geen onderdeel uit van de onderhavige omgevingsvergunning en ruimtelijke onderbouwing.

5.2 Ruimtelijke hoofdropzet

De huidige fietsparkeerplaatsen aan de Kop van de Kleiweg zijn belangrijk voor het winkelgebied. Hier begint het winkelgebied en het is dan ook hier dat bezoekers hun fiets parkeren. Nu de wens bestaat het huidige ‘pleintje’ vrij te maken moet een alternatieve fietsparkeerplek in de directe nabijheid worden gerealiseerd, dit om te voorkomen dat elders in het winkelgebied fietsen worden geparkeerd waar dit niet gewenst is. Waar de bezoeker het winkelgebied binnenkomt, moet ook direct de fiets geparkeerd kunnen worden.

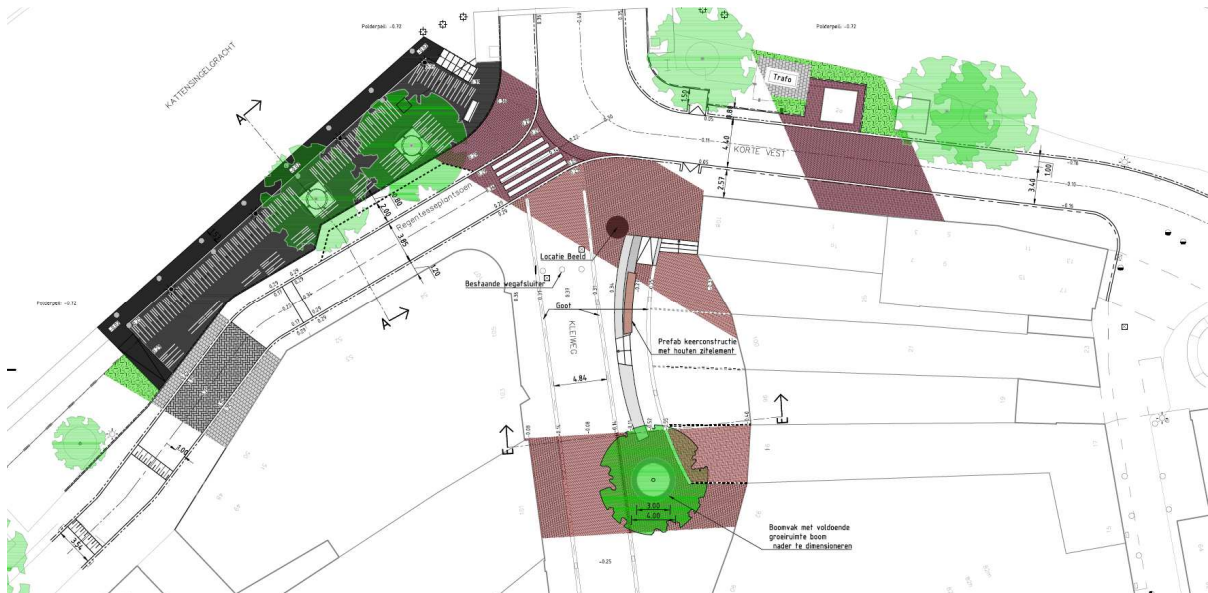
Als oplossing is daarom een fietsparkeervoorziening in het water van de singel ontworpen, direct aan de westkant van de brug. Een oplossing aan de oostkant van de brug brengt het nadeel met zich mee dat fietsers, komend vanaf de brug, de weg moeten oversteken. De keuze voor fietsparkeren op het water heeft als voordeel dat direct bij de entree van het winkelgebied geparkeerd kan worden. Deze keuze vraagt echter wel om een specifiek ontwerp dat een evenwicht vindt tussen de verschillende belangen, namelijk de benodigde maat van de fietsparkeervoorziening, het snel en gemakkelijk kunnen parkeren van de fiets, de continuïteit van het groene singelbeeld en een beeldkwaliteit die harmonieert met de omgeving.

De fietssteiger biedt ook de mogelijkheid om de bezoekers meer contact met het water te laten maken en een lagere steiger geeft de mogelijkheid om recreatiebootjes aan te leggen en te wandelen. Kortom een nieuw punt om de gracht te beleven en een aantrekkelijke verblijfsplek op de Kop van de Kleiweg.



Daarom is niet gekozen voor een boot of ponton, maar voor een goed met de omgeving geïntegreerde oplossing. Deze bestaat uit twee delen. Vanaf de hoek Kleiweg-Regentesseplantsoen gezien wordt op hetzelfde niveau als de straat een vlonder gebouwd, die de mogelijkheid biedt om zonder obstakels en vanzelfsprekend de fiets te parkeren. De vlonder continueert in feite de straat. Aan de waterzijde van de vlonder wordt op een iets lager niveau de aanlegsteiger in de singel doorgetrokken. Daarmee ontstaat continuïteit in het beeld van de singel. Met het oog op dat laatste is in het ontwerp ook gekozen voor het integreren van de twee bestaande platanen. In de vlonder wordt hiervoor een ruimte uitgespaard.

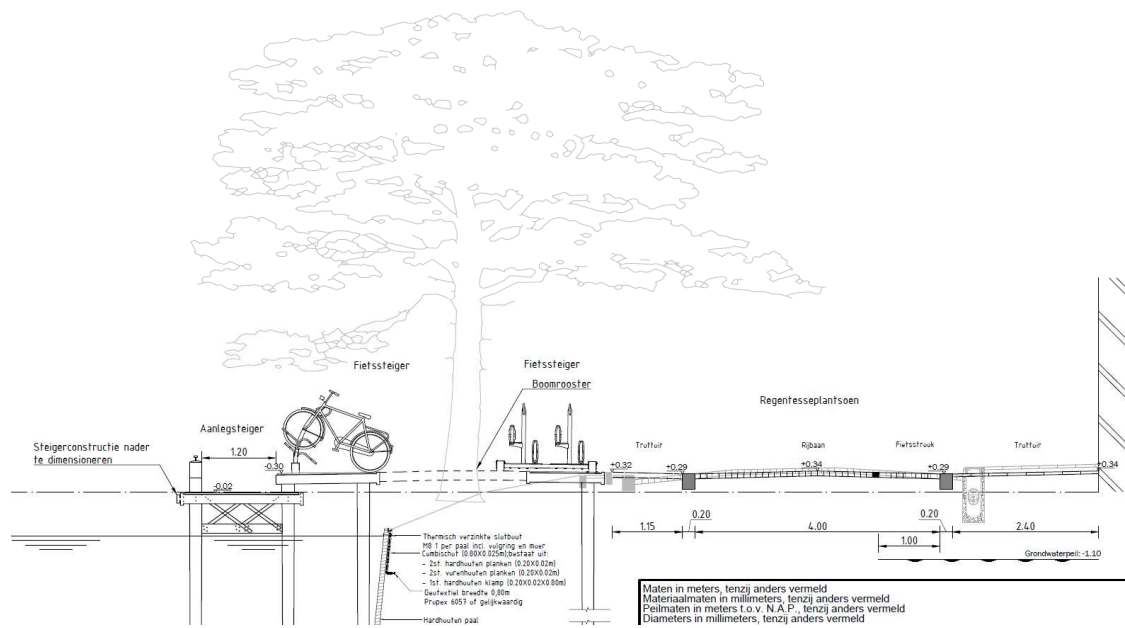
Met het ontwerp ontstaat een beeld dat past bij het beschermd stadsgezicht.



Ontwerptekening



Impressie vogelvlucht



Doorsnede

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

In dit geval is sprake van een gemeenschappelijk plan van de gemeente Gouda en de vastgoedeigenaren van panden in de kop van de Kleiweg. De gemeente en de betrokken private partijen hebben op ... een intentieovereenkomst gesloten, waarbij ook de financiële bijdrage van de afzonderlijke partijen is vastgesteld. Vanuit de provinciale. Vanuit de provincie is een subsidie beschikbaar gekomen voor de fietsvoorziening. De gemeente zal zorgen voor de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden in de openbare ruimte.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van het bestuurlijke vooroverleg (conform artikel 3.1 Bro) met de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn. Het genoemde overleg zal plaatsvinden aan de hand van het voorontwerp bestemmingsplan. De eventuele inspraakreacties en zienswijzen zullen in dit hoofdstuk verwoord worden.

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Met het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie is vooroverleg wordt gevoerd. Hieruit zijn geen bezwaren tegen de verwezenlijking van het project gekomen. Beide partijen zullen in de gelegenheid worden gesteld op de ontwerp-omgevingsvergunning te reageren.

6.2.2 Communicatie

De plannen zijn ontwikkeld in overleg tussen gemeente en de betrokken vastgoedeigenaren en de SOG (Samenwerkende ondernemers Gouda). Dit heeft geleid tot de ondertekening van een intentieovereenkomst op 12 maart 2015. Enkele kleinere vastgoedeigenaren (1 pand) hebben niet actief geparticipeerd.

Daarnaast is er afstemming geweest met de 'werkgroep binnenstad'. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van horeca- en retailondernemers, vastgoedeigenaren, makelaars, en bewoners. Tevens is overleg gepleegd met de Bomenstichting Gouda..

Over de gesloten intentieovereenkomst is op 12 maart een artikel in het Algemeen Dagblad verschenen. Tevens is over de plannen. gecommuniceerd op de gemeentepagina in de Goudse Post van 18 maart 2015.

Het platform Binnenstad en haar randen en het Bewonersplatform Binnenstad hebben bij brief van 7 juli 2015 aangegeven afwijzend te staan tegenover de voorgenomen fietssteiger. In bijlage 1 zijn de argumenten van deze partijen weergegeven en is gemotiveerd waarom de gemeente toch de plannen wil voortzetten.

6.2.3 Vervolgprocedure en gelegenheid tot zienswijzen

De ontwerp-omgevingsvergunning met bijbehorende stukken zal gedurende 6 weken voor eenieder ter inzage worden gelegd. In de periode kunnen zienswijzen worden ingediend. Van de zienswijzenprocedure wordt te zijner tijd in deze paragraaf verslag gedaan. Na de zienswijzenprocedure zullen de eventueel aangepaste of aangevulde stukken worden aangeboden aan de gemeenteraad met het verzoek om een verklaring van geen bedenkingen af te geven. Wanneer de raad deze verklaring afgeeft kan het college vervolgens de omgevingsvergunning voor de activiteiten verlenen.

Bijlage 1 **Reactie Platform Binnenstad en haar randen en Bewonersplatform Binnenstad plus antwoord gemeente**

Reactie	Antwoord gemeente
De eerste aanblik van de historische binnenstad komend vanaf het station kan toch geen fietsenberging worden.	Juist in de huidige situatie wordt de aanblik voor een belangrijk deel bepaald door de gestalde fietsen. Het verplaatsen van de fietsen is een belangrijke maatregel om de aantrekkelijkheid van de kop van de Kleiweg te verhogen. Tegelijk dient een nieuwe fietsvoorziening zo dicht mogelijk bij het begin van het winkelgebied gesitueerd te zijn, omdat fietsers ander geen gebruik zullen maken van de voorziening en de voorziening niet kan dienen als bronpunt voor de Kleiweg. Wij zijn het met u eens dat een slecht vormgegeven oplossing de aanblik van de binnenstad zou kunnen verstoren. Het huidige ontwerp is echter zeer zorgvuldig opgesteld en ingepast en houdt voldoende rekening met het beschermd stadsgezicht.
In de gesprekken die zijn gevoerd hebben wij als oplossing aangedragen om in één van de leegstaande panden in het gebied een fietsenberging te realiseren.	Dit is financieel niet haalbaar. Er is reeds een overdekte en betaalde fietsenstalling in de nabijgelegen Agnietenstraat.
We mogen als stad blij zijn dat zoveel mensen op de fiets naar de binnenstad komen. Het is dan ook aan de stad om een integrale oplossing te bieden. Het is misschien tijd voor een fietsvisie. Zoals bekend zijn we altijd bereid om mee te denken en te zoeken naar oplossingen die de historische binnenstad ten goede komen.	De gemeente is bezig met het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan, waarbij ook het fietsbeleid integraal wordt meegenomen. Het opwaarderen van de Kop van de Kleiweg kan hier echter niet op wachten. De gemeente waardeert de inzet en betrokkenheid van het Platform Binnenstad en het Bewonersplatform Binnenstad en blijft graag in gesprek met deze en andere partijen.

Aan: Wethouder D. Bergman

cc. de heer W. Coppens

Gouda, 7 juli 2015

Betreft: Kop Kleiweg

Geachte mevrouw Bergman,

Hoeveel begrip wij ook kunnen hebben voor de noodzaak de kop van de Kleiweg te verbeteren blijft voor ondergetekende organisaties de oplossing voor de fietsenberging in het ontwerp niet acceptabel. Wij zullen ons blijven verzetten tegen elke oplossing de fietsenberging op het water te realiseren. Deze weg moeten wij in onze stad niet opgaan. Op papier ziet de oplossing er dan misschien niet slecht uit maar in de praktijk zal deze plek altijd gevuld zijn met fietsen. De eerste aanblik van de historische binnenstad komend vanaf het station kan toch geen fietsenberging worden. In de gesprekken die zijn gevoerd hebben wij als oplossing aangedragen om in één van de leegstaande panden in het gebied een fietsenberging te realiseren. Het probleem van de vastgoedeigenaren c.q. winkeliers kan en mag niet worden afgewenteld op de stad en op een wijze die de entree van de binnenstad en het zicht op de singels teniet doet.

We mogen als stad blij zijn dat zoveel mensen op de fiets naar de binnenstad komen. Het is dan ook aan de stad om een integrale oplossing te bieden. Het is misschien tijd voor een fietsvisie. Zoals bekend zijn we altijd bereid om mee te denken en te zoeken naar oplossingen die de historische binnenstad ten goede komen.

Voor wat betreft het beoogde kunstwerk zijn wij groot voorstander hiermee de historie van de stad te benadrukken in plaats van het thema 'kaas'. De historie van deze specifieke plek levert vast voldoende inspiratie op voor een kunstenaar.

Hopend op een vervolg in het zoeken naar een oplossing, verblijven we

met vriendelijke groet

Platform Binnenstad en haar Randen

Gerard Overkamp

Bewonersplatform Binnenstad

Rob Schröder