

Bestemmingsplan Spoorzone midden & oost

Vastgesteld d.d. 9 december 2009



TOELICHTING



Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Plangebied en deelgebieden	8
1.3 Doel.....	9
1.4 Geldende bestemmingsplannen	9
1.5 Leeswijzer	10
2. Beschrijving plangebied	11
2.1 Ontstaansgeschiedenis/ historische context.....	11
2.2 Bestaande situatie.....	13
3. Beleidskader	15
3.1 Ruimtelijk beleid.....	15
3.2 Woonbeleid	18
3.3 Cultuurhistorisch beleid (archeologie en monumenten)	19
3.4 Verkeersbeleid.....	23
3.5 Groenbeleid	25
3.6 Milieubeleid	25
3.7 Waterbeleid	27
3.8 Economisch beleid.....	29
3.9 Horecabeleid.....	31
4. Ontwikkeling Spoorzone midden & oost	33
4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur	33
4.2 Programma en fasering	34
4.3 Deellocaties	35
4.4 Verkeer en vervoer	39
4.5 Water.....	43
4.6 Inrichting openbaar gebied	48
4.7 Beschermde natuurwaarden.....	48
4.8 Energie en duurzaamheid	51
4.9 Overige thema's	52

5. Milieuopzet	55
5.1 Aanleiding	55
5.2 Milieueffectrapportage Stadsproject Gouda	55
5.3 Geluid	56
5.4 Luchtkwaliteit	60
5.5 Bedrijven en milieuzonering	60
5.6 Externe Veiligheid	61
5.7 Bodem	62
6. Juridische opzet	65
6.1 Planmethodiek.....	65
6.2 Digitale uitwisseling.....	65
6.3 Toelichting op de planregels	65
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
7.1 Inspraak.....	69
7.2 Overleg met instanties.....	69
7.3 Overige communicatie.....	69
7.4 Tervisielegging	69
8. Economische uitvoerbaarheid.....	71
 Bijlage 1 Masterplan WKO Spoorzone	 75
Bijlage 2 Brief Hoogheemraadschap	77
Bijlage 3 Plasbrandaandachtsgebied	79

1. Inleiding

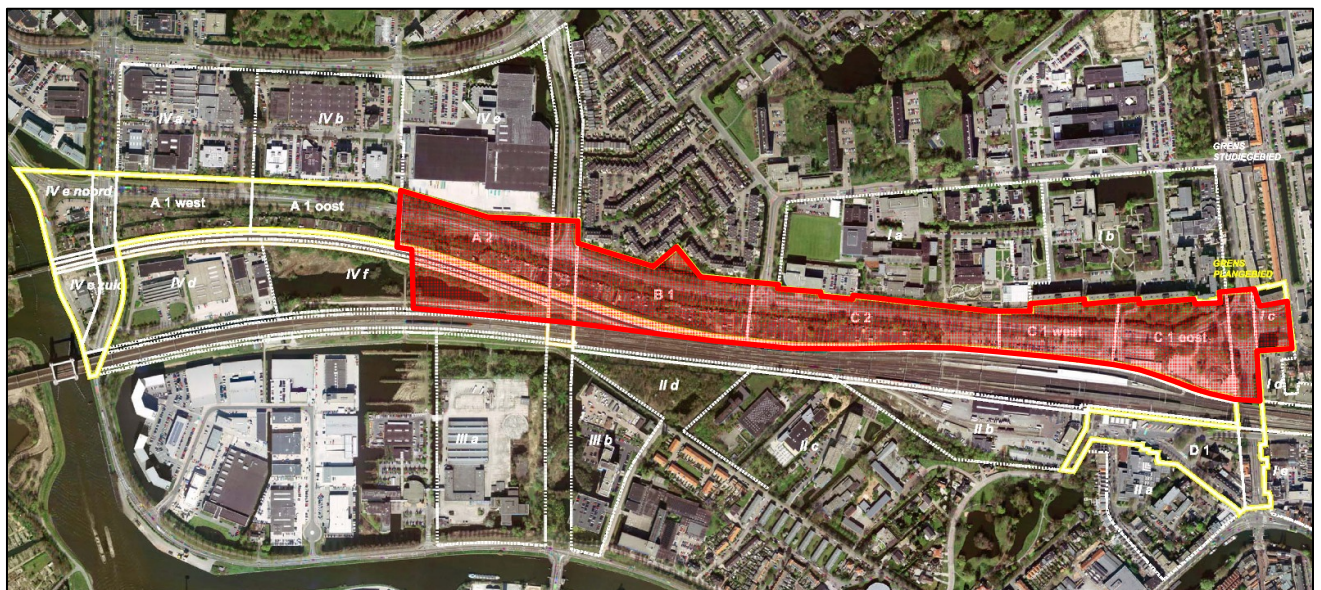
1.1 Algemeen

De gemeente Gouda is bezig met de ontwikkeling van de Spoorzone. Het project Spoorzone Gouda heeft tot doel het verbinden van het NS-station en de historische binnenstad, Gouda-Noord en Gouda-Zuid, het versterken van de centrumfunctie van Gouda in de zich snel ontwikkelende regio (Zuidplaspolder) en het verbinden van Gouda met het stedelijke netwerk van de zuidelijke Randstad. In de Spoorzone zijn diverse centrumfuncties gepland, waaronder een nieuw stadskantoor (het Huis van de Stad), een nieuwe stationshal met bijbehorende commerciële voorzieningen en kantoren. Een van de elementen van het project is de verlegging en herprofilering van een deel van de Burgemeester Jamessingel. Daarnaast is de aanleg en ligging van de RijnGouwewijk (RGL) van belang. Deze lightrailverbinding tussen Gouda, Alphen aan den Rijn en Leiden wordt toegevoegd aan het huidige spoortracé.

De aanzet voor deze binnenstedelijke ontwikkeling is vastgelegd in het Basisdocument Spoorzone Gouda (2003). Het motto luidt: 'de verbindende schakel'. In augustus 2004 is het Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda uitgebracht dat richting geeft aan de ruimtelijke uitwerking van het gebied. Voor het projectgebied is een Beeldkwaliteitsplan (november 2005), opgesteld, waarin uitgangspunten en randvoorwaarden zijn vastgelegd ten aanzien van de beoogde ruimtelijke (beeld)kwaliteit. Op grond van het stedenbouwkundig voorkeursmodel is vervolgens een voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone opgesteld, dat in januari 2006 is gepubliceerd.

Wijzigingen in de plannen

Het huidige bestemmingsplan 'Spoorzone midden & oost' kent een aantal belangrijke wijzigingen ten opzicht van het voorontwerpbestemmingsplan. Een deel van de ambities voor de Spoorzone bleek op basis van voortschrijdende financiële inzichten niet meer haalbaar. Er is daarom gezocht naar manieren om de uitvoerbaarheid van het plan te verbeteren met handhaving van een aantal belangrijke ambities. Een van de manieren om de financiële haalbaarheid van het plan te vergroten was het faseren van de ontwikkeling. Voor het meest westelijk gelegen deel van het voorontwerpbestemmingsplan is vervolgens het bestemmingsplan 'Spoorzone deelgebied A1' opgesteld. Dit bestemmingsplan 'Spoorzone deelgebied A1' is op 29 januari 2009 in werking getreden.



Afbeelding 1 Ligging plangebied (rood gearceerd)
Bestemmingsplan Spoorzone midden & oost

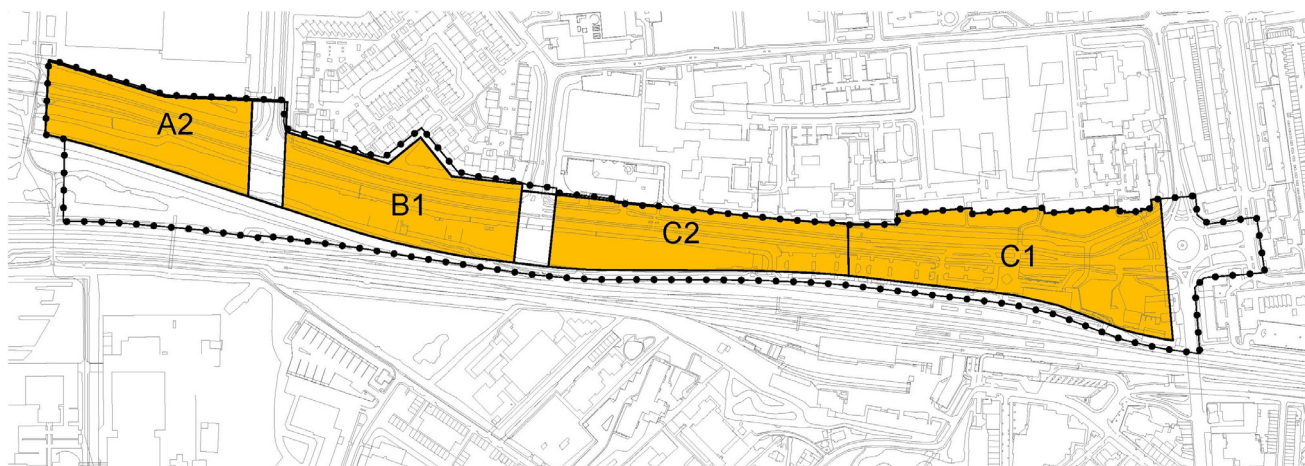
Het overige deel van het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan 'Spoorzone midden & oost'. Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van de stationslocatie mogelijk en is gebaseerd op het Masterplan C1 dat hiervoor is opgesteld. Andere belangrijke wijziging ten opzichte van het voorontwerp is dat het doortrekken van de Mijssingel en de bebouwing van de ontwikkelingslocaties in het middengebied (A2, B1) en in C2) in dit bestemmingsplan *niet* mogelijk worden gemaakt. De RijnGouwelijn wordt wel mogelijk gemaakt in het plangebied. In tegenstelling tot eerder plannen wordt de RijnGouwelijn echter niet naar maaiveld gebracht, maar blijft deze het tracé van de spoordijk volgen.

Verder zijn in het voorliggende bestemmingsplan wijzigingen aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Belangrijkste wijziging betreft de mogelijkheid om in het woongebouw in C1 tevens kantoren toe te staan, de mogelijkheid om het Albert Plesmanplein in de huidige vorm te laten liggen en enkele wijzigingen aan de westzijde van de locatie C1. Voor een volledig overzicht van de wijzigingen wordt verwezen naar de Nota Zienswijzen bestemmingsplan Spoorzone midden & oost.

1.2 Plangebied en deelgebieden

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan 'Spoorzone midden & oost' is een smalle strook langs de bestaande spoorlijn Rotterdam – Utrecht van het westen tot het midden van het stedelijke gebied van de gemeente Gouda (zie afbeelding 1). Het bestemmingsplan behelst de gronden ten noorden van de bestaande spoorlijn, tussen het Winterdijkviaduct tot en met Albert Plesmanplein. De noordelijke plangrens wordt globaal gevormd door de huidige bebouwing aan de Burgemeester Jamessingel.

Het project Spoorzone is opgedeeld in meerdere deelgebieden, waarvan de beoogde ontwikkeling varieert in de tijd. In afbeelding 2 zijn alle deellocaties weergegeven. Het onderhavige bestemmingsplan Spoorzone midden & oost heeft betrekking op de deelgebieden A2, B1, C2 en C1. Hieronder wordt per deelgebied van dit bestemmingsplan een korte beschrijving gegeven; meer informatie per deelgebied staat in paragraaf 4.3.



Afbeelding 2 Deelgebieden

Deelgebied C1

Door een mengeling van functies in dit deelgebied te realiseren ontstaat een nieuw stedelijk centrum in aansluiting op het oude historische centrum. Het plangebied, en dan met name deelgebied C1, vormt een uitbreiding van het historische stadscentrum. Deelgebied C1 wordt het belangrijkste openbaar vervoerknooppunt van Gouda met een hoogwaardig stationsentree voor het intercity treinstation, de eindhalte voor de RijnGouwelijn, een grote fietsenstalling en een Park & Ride voorziening. Verder worden op deze deellocatie onder meer een nieuw Stadskantoor (het Huis van de Stad), een bioscoop, een hotel, woningen en kantoren mogelijk gemaakt.

Deelgebied C2

Ten zuiden van de Burgemeester Jamessingel – die hier op zijn plaats blijft liggen – is ruimte gemaakt voor parkeervoorzieningen. Deze parkeervoorzieningen zijn zowel bestemd voor de ontwikkelingen nabij het station als de toekomstige ontwikkelingen op het Driestar terrein ten noorden van de Burgemeester Jamessingel.

Dit deelgebied zou aanvankelijk na verlegging van de Burgemeester Jamessingel worden ingericht als onderwijspark. Nu deze verlegging financieel niet haalbaar is gebleken is besloten een plan te ontwikkelen waarbij de onderwijsfaciliteiten van 'Driestar Educatief' op eigen terrein worden uitgebreid met een nieuw gebouw, buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Tevens wordt de huidige studentenflat vervangen door een nieuwe studentenwoontoren. Ook deze ontwikkeling vindt plaats buiten het plangebied. Voor deze ontwikkelingen zal een aparte planologische procedure worden gevolgd.

Deelgebied A2 en B1

Voor deze deelgebieden zijn in het bestemmingsplan geen nieuwe bebouwingsmogelijkheden opgenomen. Dit deelgebied is conserverend bestemd: het huidige gebruik (verkeer, groen en water) blijft in stand. Wel vinden in deze deelgebieden maatregelen plaats in het kader van de externe veiligheid (vluchtroutes etc.). Voor mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in deze deelgebieden zal een nieuw planologisch kader nodig zijn.

1.3 Doel

Het doel van het bestemmingsplan is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor het plangebied ten behoeve van de realisering van de beoogde ontwikkelingen. De beoogde activiteiten passen niet in de geldende bestemmingsplannen, waardoor een nieuw juridisch-planologisch kader nodig is.

In december 2005 is hiervoor het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone 2005 opgesteld en in procedure gebracht, waarna het bestemmingsplan in afwachting van de verdere planuitwerking enige tijd heeft stilgelegen. Aangezien de ontwikkeling van deellocatie A1 (kantoren) is versneld, is hiervoor een separaat bestemmingsplan opgesteld.

Aansluitend op het bestemmingsplan voor deellocatie A1 vormt voorliggend bestemmingsplan de juridisch-planologische basis voor de overige deellocales van de Spoorzone, met uitzondering van deellocatie D1. De naam van het bestemmingsplan is aangepast tot "Spoorzone midden & oost".

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden momenteel de volgende bestemmingsplannen:

- Nieuwe Park e.o. (1984)
- Noord en Noordwest (1954)
- Ouwe Gouwe (1999)
- Bloemendaal West (1985)

Bovengenoemd(e) bestemmingsplan(nen) komen, voor gronden die zijn gelegen binnen onderhavig bestemmingsplan, te vervallen bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Spoorzone midden & oost'.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de historische ontwikkeling en de huidige situatie van het plangebied beschreven. Hoofdstuk 3 behandelt rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

De beoogde ontwikkeling van de Spoorzone komt aan bod in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 worden de relevante milieuaspecten beschreven. Het gaat hier om daadwerkelijke hinder als gevolg van geluid, luchtkwaliteit, bodem, externe veiligheid, geur en stof.. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische planopzet. Hier is de keuze voor de opzet van de regels en de verbeelding toegelicht.

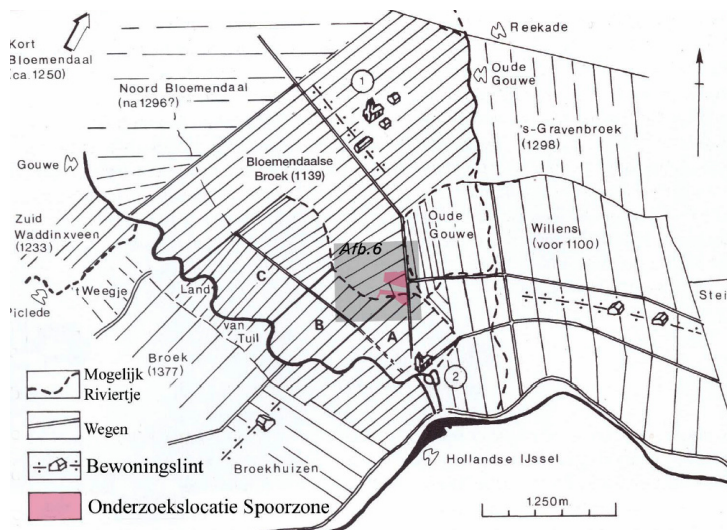
De maatschappelijke uitvoerbaarheid is beschreven in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 is de economische uitvoerbaarheid uiteengezet.

2. Beschrijving plangebied

2.1 Ontstaansgeschiedenis/ historische context

Met betrekking tot de cultuurhistorische waarde van het plangebied is in 2003 de gemeentelijke notitie Waardenanalyse Spoorzone Gouda opgesteld. Deze notitie is meegenomen bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Kader. De passages hieronder zijn in hoofdzaak uit deze stukken afkomstig en waar nodig geactualiseerd en zijn aangevuld met het verkennend archeologisch onderzoek (bureauonderzoek) Spoorzone te Gouda: Archeomedia, rapport A05-394-F, M. van Dasselaar, 2007.

Het Hollands-Utrechtse veengebied, waarin Gouda ligt, is gevormd in de geologische periode die we nu als Holocene aanduiden (na de laatste ijstijd, 10.000 jaar geleden). Door de stijging van de zeespiegel kon zich in het westen een moerasvegetatie ontwikkelen en vond veenvorming plaats omdat meer plantenresten werden afgezet dan verteerd. Rond 3800 voor Christus ontstond er een uitgestrekt veenmoeras en een metersdik veenpakket. De veenvorming ging door tot na het begin van onze jaartelling. In Bloemendaal, het gebied waarin de Spoorzone ligt, vinden we voornamelijk bosveen. De dikte van de veenlaag in Bloemendaal varieert van circa 6 tot meer dan 10 m. Er zijn aanwijzingen dat zich in het gebied verlandde waterlopen bevinden.



Afbeelding 3: verkavelingspatroon in de omgeving van Gouda
(bron: naar Van Dasselaar 1997)

Tot 1350, de prestedelijke fase

Het veengebied langs de Gouwe en de Hollandsche IJssel, dat oorspronkelijk vrijwel onbewoonbaar was, werd gedurende de 11^e tot 14^e eeuw op grote schaal bewoonbaar gemaakt, als onderdeel van 'de grote ontginning' van het Hollands-Utrechtse veengebied. Hierbij werd het veen ontwaterd door het graven van parallel lopende sloten. Via deze sloten werd op de rivieren afgewaterd. De Spoorzone ligt in een gebied dat afwaterd op de Gouwe of wellicht een ander klein verdwenen riviertje, dat kan worden gereconstrueerd uit het onregelmatige verkavelingspatroon in het gebied tussen de Gouwe en de Kleiweg (zie afbeelding 3). Een exacte datering van de ontginningen is niet te geven, maar deze zal in de 11^e of 12^e eeuw hebben plaatsgevonden. De oudste bron die ons informeert over het gebied rondom Gouda dateert uit 1139, als de bisschop van Utrecht 'het nieuw ontgonnen land langs de Gouwe' in leen geeft aan het kapittel van Oudmunster.

1350-1844, 'buiten de Kleiwegspoort'

Op het bovenstaande kaartje (afbeelding 3) is te zien dat het karakter van het gebied oorspronkelijk niet verschilde van het stadsgebied van Gouda. In een weidegebied lagen verspreid enkele boerenbedrijven, geconcentreerd in een aantal bewoningslinten. Na de aanleg van de stadsgrachten omstreeks 1350 veranderde dat echter drastisch. Het stadsgebied kreeg zijn eigen rechten en de bevolking nam toe, waardoor de stad qua structuur en bebouwing van het platteland ging verschillen.

Hoewel het terrein van de Spoorzone niet binnen de eigenlijke stad Gouda lag, behoorde het gebied langs de rand van de stad wel tot de stadsvrijheid. In de bronnen van het Streekarchief Hollands Midden wordt regelmatig gesproken over eigendom van de stedelingen van land, tuinen en zelfs huizen, waarvan de ligging wordt omschreven als 'buiten de Kleiwegspoort'.

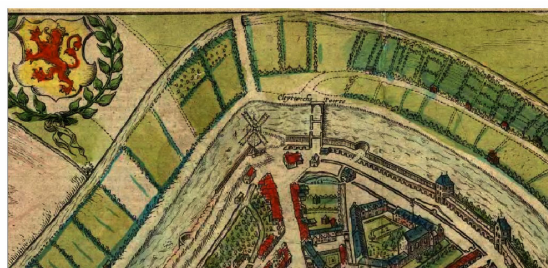
De ontwikkeling van de bebouwing is vanaf het einde van de 16^e eeuw te volgen aan de hand van de stadsplattegronden en andere oude kaarten, zie afbeelding 4. Op alle kaarten is de Kleiweg (de huidige Spoorstraat), die vanuit de stad naar het noorden loopt, duidelijk herkenbaar. De Spoorzone ligt globaal gezien ten westen daarvan. Op de kaart van Van Deventer is het einde van de middeleeuwse periode zichtbaar. Aan beide zijden van de Kleiweg ligt aaneengesloten bebouwing, die bij de Kleiwegspoort ook langs de stadssingels doorloopt. In vergelijking met deze situatie lijkt de volgende kaart, die van Braun en Hogenberg, een geheel andere toestand te laten zien. Behalve het feit dat de Kleiwegspoort ontbreekt, is er langs de Kleiweg buiten de singels geen bebouwing te zien. In het strijdgewoel van de Tachtigjarige Oorlog werd omstreek 1570 besloten dat alle bebouwing buiten de stadspoorten moest worden afgebroken. Langs de Kleiweg wordt door Bleau nog geen bebouwing getekend. Latere kaarten laten een langzame toename zien van de bebouwing. In de 17^e en 18^e eeuw worden er langs de singels echter met name bedrijven gevestigd, die geen ruimte vonden binnen de stad. De grens met het omringende platteland wordt zeer duidelijk gevormd door een waterloop, die evenwijdig aan de singels liep, de Jan Verzwollewetering.

19^e en 20^e eeuw

Op de kadastrale kaart van 1832 is het grondgebruik aangegeven, aan de hand van de beschrijvingen van de perceelsnummers in de kadastrale Atlassen van Gouda en Waddinxveen en Broek. Opvallend is de tweedeling in het gebied ten noorden en ten zuiden van de Jan Verzwollewetering. In de gemeente Broek, ten noorden van de wetering, bestaat het overgrote deel van de percelen uit weiland, en heeft de bebouwing een duidelijk landelijk karakter, met grote boerderijen en hooibergen. De korenmolen blijkt nu, net als de andere voormalige molen uit het gebied, midden onder de spoorlijn te liggen. In dit geval ligt de molen zelfs onder het station, vermoedelijk ter hoogte van perron 5. Ten zuiden van de wetering bevindt zich de rand van de stad met langs de Kattensingel kleinere woonhuizen, afgewisseld door blekerijen en pakhuizen. De twee blekerijen, omschreven als 'spoel- en washuis', zijn te herkennen aan het stukje weiland achter de gebouwen van de blekerij, dat als bleekveld werd gebruikt.



van Deventer, 1562



Braun en Hogenberg, 1585



Bleau, 1649

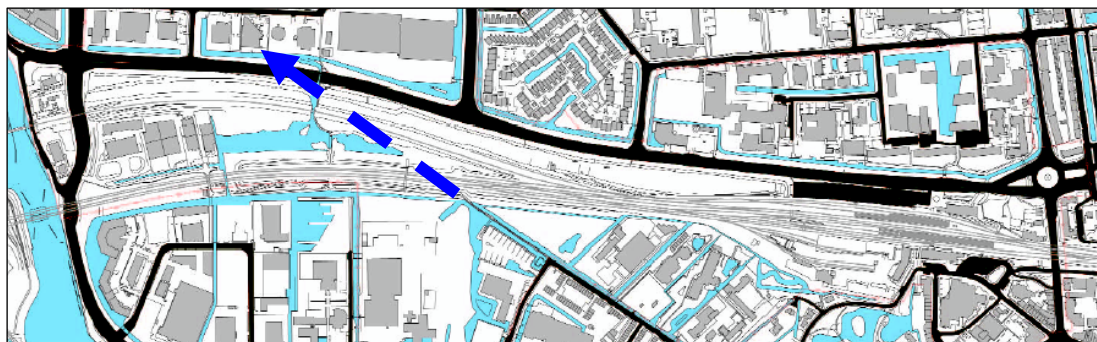
Afbeelding 4: historische kaarten

Bron: rapport A05-394-F, Van Dasselaaar 2007

Met de sloop van de Kleiwegspoort in 1843 begint voor de Spoorzone de 'Moderne Tijd'. De aanleg van de spoorlijn door de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij in 1855 zorgde al snel voor het opschuiven van de tweedeling in het gebied. Het platteland werd teruggedrongen tot boven de spoorlijn. Het stukje tussen de Jan Verzwollewetering en de nieuwe spoorlijn werd langzamerhand bij de stad getrokken. In 1872 werd de Crabethstraat aangelegd en omstreeks 1900 het Van Bergen-IJzendoornpark, met de luxueuze huizen in het groen. Aan de noordzijde van de binnenstad zijn rond 1900 allerlei relatief grootschalige en ruim opgezette complexen / functies ontwikkeld. Door de slechte grondslag is het gebied pas rond 1900 tot ontwikkeling gebracht en zelfs nu nog zijn grote delen onbebouwd. Het gebied kan daardoor ruimtelijk getypeerd worden als groen met veel water.

Grote delen van het gebied zijn in de jaren zestig en zeventig ten behoeve van de nieuwbouw opgehoogd. Ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn Rotterdam-Utrecht in 1855 en de verbindingen die daarna tot stand kwamen, werd door ophoging met zand een spoorweginet in het gebied aangelegd. Vanaf 1869 kwamen meer spoorlijnen, een volwaardig station, het Crabethpark en de Crabethstraat tot stand. In 1947-1949 werd het station door de bekende architect Sybold van Ravesteyn herbouwd. Bij dat plan hoorde een nieuwe stedenbouwkundige aanleg waarbij de doorbraak van de Kattensingelwand ten behoeve van de aanleg van de Vredebest de meest in het oog springende ingreep was.

De Winterdijk is een restant van de oude polderstructuur die deels behouden is gebleven. Ten zuiden van het plangebied is deze nog herkenbaar in de weg met dezelfde naam. De plas tussen beide spoorlijnen is, komende uit het westen vanuit het Weegje, de voortzetting van een groene as die via de Winterdijk en het Van Bergen IJzendoornpark bijna tot in het hart van de stad doorloopt. Ten noorden van het bestaande spoor is deze ter hoogte van het plangebied niet meer als zodanig herkenbaar in het bestaande landschap.

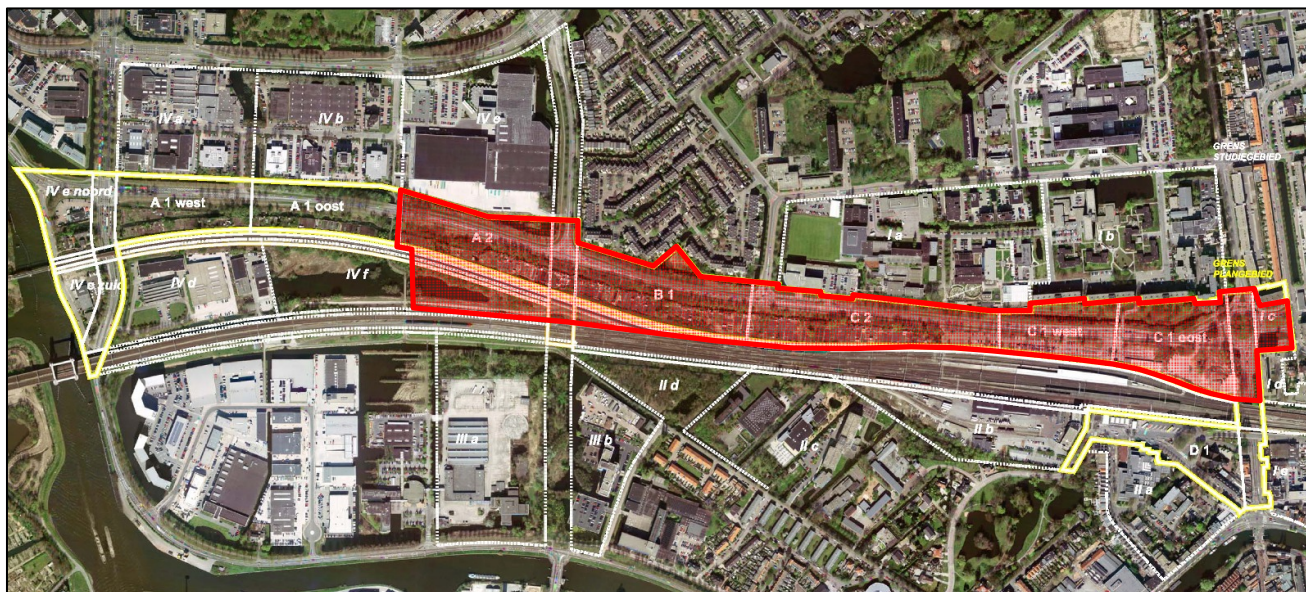


Afbeelding 5: Winterdijk

2.2 Bestaande situatie

2.2.1 Bovengronds

Het plangebied is een langgerekte strook van onbebouwde gebieden ten noorden van de sporen. Deze strook is gemiddeld zo'n 75 tot 100 m breed en loopt in oost-westelijke richting parallel aan de Burgemeester Jamessingel. De Burgemeester Jamessingel is een weg met twee rijstroken, die tussen het Hamstergat en het Albert Plesmanplein vier aftakkingen heeft. Dit zijn de Rijsselseweg (ontsluiting kantoren Antwerpseweg), Burgemeester Mijssingel, Dreef (ontsluiting Boerhavekwartier) en Burgemeester Jamesplein (ontsluiting stationsplein). De overige delen van dit gebied zijn in gebruik als parkeerterrein, fietsenstalling, stationsplein, of liggen braak als te ontwikkelen terrein.



Afbeelding 6: Luchtfoto bestaande situatie

Ten noorden van het plangebied liggen bebouwde gebieden die zijn ontstaan vanaf de jaren zestig van de 20^e eeuw. Deze zone is opgedeeld in het woonzorggebied Ronsseveld, het scholencluster ingekaderd door de Burgemeester Jamessingel, Dreef, Bleulandweg en Ronsseweg, het woongebied rondom de Anna van Hensbeeksingel en het meest zuidoostelijke deel van het bedrijventerrein Goudse Poort, bestaande uit de grootschalig ingerichte en bebouwde opslag- en expeditiebedrijven.

In het oosten grenst het plangebied aan de bestaande bebouwing langs het Albert Plesmanplein en de Spoorstraat. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan het bestaande spoor. Westelijk van het plangebied is de deellocatie A1 aanwezig, met nieuwe kantoorlocaties.



Afbeelding 7: Huidig verloop Burgemeester Jamessingel

2.2.2 Ondergronds

Vanwege de zeer slappe bodem en de hoge waterstand in het gebied moet bij alle bouwwerkzaamheden rekening worden gehouden met specifieke condities (verzakking / zetting). Dit geldt voor zowel de terreininrichting als de inrichting van de openbare ruimte. Voor intensief gebruikte terreindelen is grondverbetering nodig.

In de meest westelijke punt van het plangebied liggen belangrijke leidingtracés in de ondergrond. Parallel met de Burgemeester Jamessingel en lopend aan de oostzijde vanaf de Goudse Poort tot aan de Gentseweg ligt een ondergrondse aardgastransportleiding van de Gasunie.

In hoofdstuk 4 is nader ingegaan op deze leidingen en de consequenties voor het plangebied.

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk is het voor dit bestemmingsplan relevante beleid uiteengezet. Daarbij wordt per beleidsthema ingegaan op achtereenvolgens het rijks-, provinciale, regionale en/of gemeentelijke beleid. De uitwerking van het beleid in de ontwikkeling Spoorzone midden & oost is vormgegeven in hoofdstuk 4.

3.1 Ruimtelijk beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

Het landelijk ruimtelijke beleid ligt vast in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte richt zich voor steden en netwerken op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Daarbij kiest het rijk voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking staat daarbij centraal als de ruimtelijke uitwerking van deze doelen. In het beleid en de uitvoering daarvan is het van belang dat een goede koppeling tussen verstedelijking, economie, infrastructuur, groen, recreatie, natuur, waterhuishouding, milieu en veiligheid wordt gelegd.

Om Nederland mooier te maken en te houden streeft het kabinet samen met provincies en gemeenten naar bundeling, verdichting en concentratie van nieuwe bebouwing binnen de ruimtelijke hoofdstructuur. Door bebouwing te bundelen, kunnen meer open en waardevolle landschappen behouden blijven. Het kabinet streeft er naar om tussen de 25-40% procent van alle nieuwe woningen, winkels en kantoren binnen de bestaande steden en dorpen te bouwen. De ontwikkelingen in Spoorzone passen binnen dit streven.

In de Nota Ruimte worden 7 nationale Stedelijke Netwerken benoemd met de Randstad als het belangrijkste netwerk. Bij de uitwerking van de opgaven van de Randstad wordt onderscheid gemaakt tussen een Noord- en Zuidvleugel. Stedenbaan is een initiatief van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel als antwoord op de integrale visie die nodig is op samenhangende mobiliteit en op de samenhang van die mobiliteit met de verstedelijkingsopgave. Het idee is eenvoudig: benut het bestaande spoor beter door het om te bouwen tot een eenvoudiger, frequenter en regionaal systeem met een metro-achtige dienstregeling.

Om dit te bereiken heeft Stedenbaan gekozen voor een integrale benadering: een combinatie van de verbetering van het regionale openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling. De doelen van de integrale benadering van Stedenbaan is dat er meer treinen vaker en sneller gaan rijden over bestaand spoor; dat de stations beter bereikbaar zijn met openbaar vervoer, fiets en auto; dat de stations en hun omgeving veilig en uitnodigend zijn; dat er meer aantrekkelijke kantoren en woningen komen in de omgeving van stations. Deze doelen wil Stedenbaan bereiken door de samenwerking tussen overheden (Zuidvleugelregio's en gemeenten), OV-bedrijven en vastgoedsector in de Zuidvleugel te versterken. De NS en de betrokken regio's (Holland Rijnland, Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Midden-Holland en Drechtsteden) hebben in april 2006 een intentieovereenkomst getekend voor de verdere ontwikkeling van de Stedenbaan.

In de structuurvisie Randstad 2040 is Stedenbaan opgenomen als voorloper voor het werken aan ruimte en mobiliteit in de Randstad. De uitvoeringsalliantie centrum- en knooppuntontwikkeling die ter uitvoering van Randstad 2040 start zal zich mede gaan baseren op de ervaringen van Stedenbaan.

Met de ontwikkeling van de spoorzone geeft Gouda haar invulling aan het stedenbaanconcept. Binnen Gouda is geen andere locatie te vinden die net zo geschikt is als het huidige plangebied voor de verwezenlijking van een dergelijk hoogintensief knooppunt.

3.1.2 Provinciaal beleid

Streekplan (2003)

Het streekplan Zuid-Holland Oost is op 12 november 2003 vastgesteld door Provinciale Staten. De planperiode loopt tot 2015. Een belangrijk punt dat in het kader van dat streekplan wordt uitgewerkt is de nadruk op de bundeling van nieuwe verstedelijking op locaties aan of nabij belangrijke weg-, spoor- en/of waterverbindingen door middel van een knopen- en vestigingslocatiebeleid. Tegelijk met de voorbereiding van het streekplan is het Ruimtelijk Beeld Zuid-Holland 2015+ opgesteld. Het doel van die laatste nota is de ruimtelijke besluiten die samenhangen met de streekplannen, deelstroomgebiedsvisies en sectorale visies op hoofdlijnen te integreren in een samenhangend ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor de hele provincie. Deze nota is vastgesteld als Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.



Afbeelding 8: Uitsnede streekplankaart (Bron: Streekplan Zuid-Holland Oost)

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening die op 1 juli 2008 in werking is getreden is de rol en positie van de provincie in de ruimtelijke ordening wezenlijk veranderd. De provincie zal een nieuwe Structuurvisie opstellen. Voor de periode tussen 1 juli 2008 en de vaststelling van de nieuwe provinciale structuurvisie heeft de provincie Zuid-Holland interim-beleid geformuleerd.

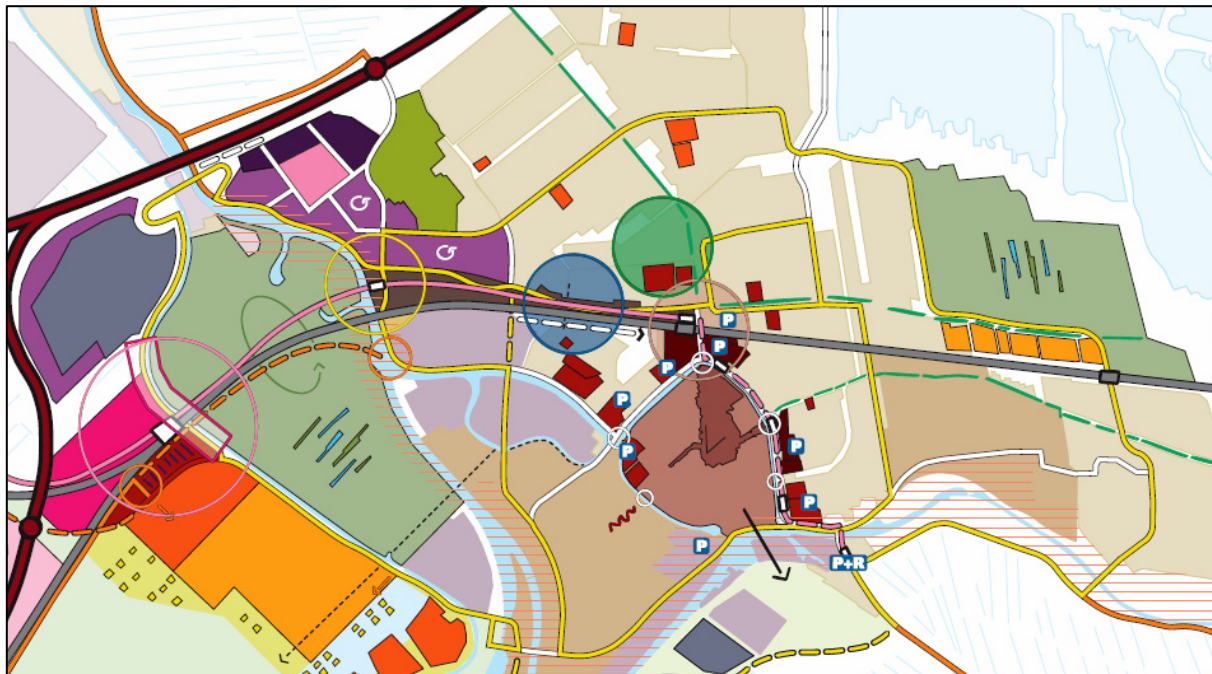
Het doel van het formuleren van interim-beleid is het aangeven hoe de provincie met het bestaand ruimtelijk beleid omgaat gedurende de interim-periode. Hierbij geldt dat het bestaand ruimtelijk beleid het vertrekpunt vormt voor het formuleren van interim-beleid. Daarbij worden de streekplannen evenals de nota Regels voor Ruimte gezien als de bestaande beleidskaders.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005-2030 (2005)

De gemeente Gouda heeft de structuurvisie 2005-2030 opgesteld om een kader te geven waar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Deze structuurvisie kan echter niet worden aangemerkt als een structuurvisie in het kader van de Wro, die op 1 juli 2008 in werking is getreden. De gemeente zal daarom opnieuw een structuurvisie vaststellen; tot die tijd dient de bestaande Ruimtelijke structuurvisie wel als ruimtelijk beleidskader.

Eén van de ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad is het ontwikkelen van stedelijke knooppunten, waarbij de Spoorzone (samen met de binnenstad) wordt gezien als één van de drie Goudse knooppunten. De ontwikkeling van de Spoorzone is opgenomen als stedelijk (sleutel)project ten behoeve van wonen, werken en voorzieningen, zoals de ontwikkeling van kantoren en een centrum stedelijk woonmilieu.



Afbeelding 9: Uitsnede ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

Basisdocument Spoorzone Gouda (2003)/ Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda (2004)

De uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Spoorzone zijn vastgelegd in het Basisdocument Spoorzone Gouda en het Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda.

Nota Hoogbouw (2004)

In de gemeentelijke nota hoogbouw (2004) is het plangebied aangeduid als zone waarin bebouwing met een hoogte van 50-70 meter is toegestaan. Uitgangspunt in deze nota is dat hoogbouw moet passen bij het 'handschrift' van de wijk. Ook moet worden gestreefd naar variatie en differentiatie binnen gebieden.

Welstandsnota

In de gemeentelijke Welstandsnota (juni 2004) wordt Spoorzone concreet aangemerkt als een gebied met een grote dynamiek, waarvoor een passend (welstands)beleid vooralsnog niet valt te formuleren. In dergelijke gebieden wordt bij de uitwerking van stedenbouwkundige kaders verder vorm gegeven aan het welstandsbeleid (bijvoorbeeld via beeldkwaliteitplannen).

Beeldkwaliteitplan

Voor de Spoorzone is in 2005 een Beeldkwaliteitplan (BKP) opgesteld, waarin uitgangspunten en randvoorwaarden zijn vastgelegd ten aanzien van de beoogde ruimtelijke (beeld)kwaliteit. Het BKP definieert geen eindbeeld. De beoogde beeldambities zijn beschreven in voorbeelden, principebeelden, en waar mogelijk voorbeelduitwerkingen.

Masterplan Gouda Spoorzone C1 (2008)

Voor de deellocatie C1, die het eerst wordt ontwikkeld, is het Masterplan Gouda Spoorzone C1 in juni 2008 door de raad vastgesteld. Het Masterplan Gouda Spoorzone C1 geeft een nadere uitwerking van deze locatie ten opzichte van het Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda.

3.2 Woonbeleid

3.2.1 Rijksbeleid

Nota Wonen (2006)

In de Nota 'Mensen, Wensen, Wonen' heeft het toenmalige kabinet zijn visie op het wonen in de 21^e eeuw neergelegd. Onder het motto 'Mensen, Wensen, Wonen' stelt de nota de burger centraal in het woonbeleid. Dat is nodig, want uit onderzoek is gebleken dat de woonwensen van de burger nog onvoldoende worden bediend. De kernthema's van de Nota 'Mensen, Wensen, Wonen' zijn:

- meer zeggenschap voor burgers over woning en woonomgeving;
- kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities;
- maatwerk in wonen voor mensen die zorg nodig hebben;
- kwaliteit van wonen in steden vergroten;
- meer ruimte voor 'groene' woonwensen.

Visie op de Woningmarkt (2006)

In de Visie op de Woningmarkt focust het kabinet op drie elementen bouwen en nog eens bouwen, vergroten van de kwaliteit en leefbaarheid van het wonen en het dichten van het gat tussen huur- en koopwoningmarkten. Iedereen moet de vrije keuze krijgen tussen huur en koop.

Actieplan Woningproductie (2007)

Het huidige kabinet zet met haar Actieplan Woningproductie in op ruim 80.000 nieuwe woningen per jaar erbij. Woningproductie acht zij van groot belang voor een goede werking van de woningmarkt. De bouw van gewenste woningen leidt tot doorstroming en biedt kansen voor burgers die nu geen voor hen geschikte en betaalbare woning kunnen vinden, zoals starters op de woningmarkt, lagere inkomensgroepen en ouderen. Daarnaast is woningproductie van belang voor de wijkaanpak en het stedenbeleid. Door te bouwen voor de vraag en door variatie in het type woning en de prijsklasse kan in buurten en wijken segregatie worden tegengegaan.

3.2.2 Provinciaal beleid

Woonvisie Zuid-Holland 2005-2014

In de Woonvisie Zuid-Holland met de titel 'Samenhang en Samenspel' stelt de provincie Zuid-Holland het streven centraal dat alle bevolkingsgroepen kunnen beschikken over passende woningen. De komende tien jaar moeten er ongeveer 214.000 woningen in Zuid-Holland gebouwd worden, 159.000 woningen om de opgelopen tekorten in de voorraad in te lopen en 55.000 woningen ter vervanging van te slopen woningen. De nieuwbouwproductie moet de komende jaren flink omhoog.

Eén van de ambities is om minimaal 50% van de behoefte (nieuwe en vervanging) aan woningen door verdichting of inbreiding te bewerkstelligen. De overige behoefte dient op nieuwe uitleggebieden (bijvoorbeeld Zuidplaspolder) te worden gerealiseerd. De provincie maakt afspraken met de regio's over de regionale woningbouwproductie.

Van de gehele regionale woningbouwproductie moet circa 30% sociale woningbouw zijn. Bij een effectief geregeld doorstromingsbeleid mag dit teruglopen naar 25%. De provincie gaat daarbij uit van de bestaande regionale definities voor sociale woningbouw: in Midden-Holland gaat het om goedkope, betaalbare en bereikbare huurwoningen en goedkope woningen.

De belangrijkste prioriteit ligt bij het bouwen voor ouderen en starters op de woningmarkt. Jaarlijks moeten er zo'n 6.000 zogeheten nultredenwoningen gebouwd worden. In de prestatieafspraken zoals gemaakt in het Pact van Savelberg zijn woonzorgconcepten opgenomen. Deze woonzorgconcepten dienen in verschillende regio's te worden toegepast. Stedelijke woonmilieus moeten meer gedifferentieerd worden. Bij sloop van sociale woningvoorraad kan in de buurt meer gebouwd worden voor midden en hoge inkomensgroepen.

In het Zuidvleugeldocument is uitgesproken dat, bij een uitbouw van de kenniseconomie, het wonen van mensen in leidinggevende posities in het bedrijfsleven, de maatschappelijke organisaties en het wetenschappelijke onderzoek een belangrijke randvoorwaarde is. Er is een aantoonbaar tekort aan extreem stedelijke en landelijke luxe woonmilieus voor deze vermogende woningvragers. Afgesproken is om jaarlijks 1.500 woningen in het dure landelijke segment toe te voegen.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

Woonvisie Gouda (2003)

De "woonvisie Gouda, centrum in de Deltametropool", vastgesteld door de gemeenteraad op 20 oktober 2003, vormt het kader voor het woonbeleid in Gouda. De hoofdpoging van het Goudse woonbeleid is het zo adequaat mogelijk benutten en uitbreiden van de woningvoorraad, die de historie Gouda heeft opgeleverd, met het oog op een toekomst waarin Gouda zich ontwikkelt als een van de centra in de Deltametropool. De nadruk in het woonbeleid ligt bij het op gang brengen van de doorstroming om te komen tot een efficiënter gebruik van de woningvoorraad. Het toevoegen van woningen is prioriteit één. Binnenstedelijke locaties worden voortvarend ter hand genomen en de ontwikkeling van Westergouwe is cruciaal om de doorstroming in grote aantallen op gang te brengen. De grootste opgave in de bestaande woningvoorraad is de herstructurering van de voorraad in de wijkontwikkelingsgebieden Korte Akkeren en Gouda Oost. Hierbij staat het doorbreken van de eenzijdig samengestelde goedkope woningvoorraad en de transformatie van buitencentrumstedelijke woonmilieus naar meer centrumstedelijke of groenstedelijke woonmilieus voorop.

3.3 Cultuurhistorisch beleid (archeologie en monumenten)

3.3.1 Rijksbeleid

Wet op de archeologische monumentenzorg / Verdrag van Malta

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische 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.

Rijksmonumentenbeleid

In het plangebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig.

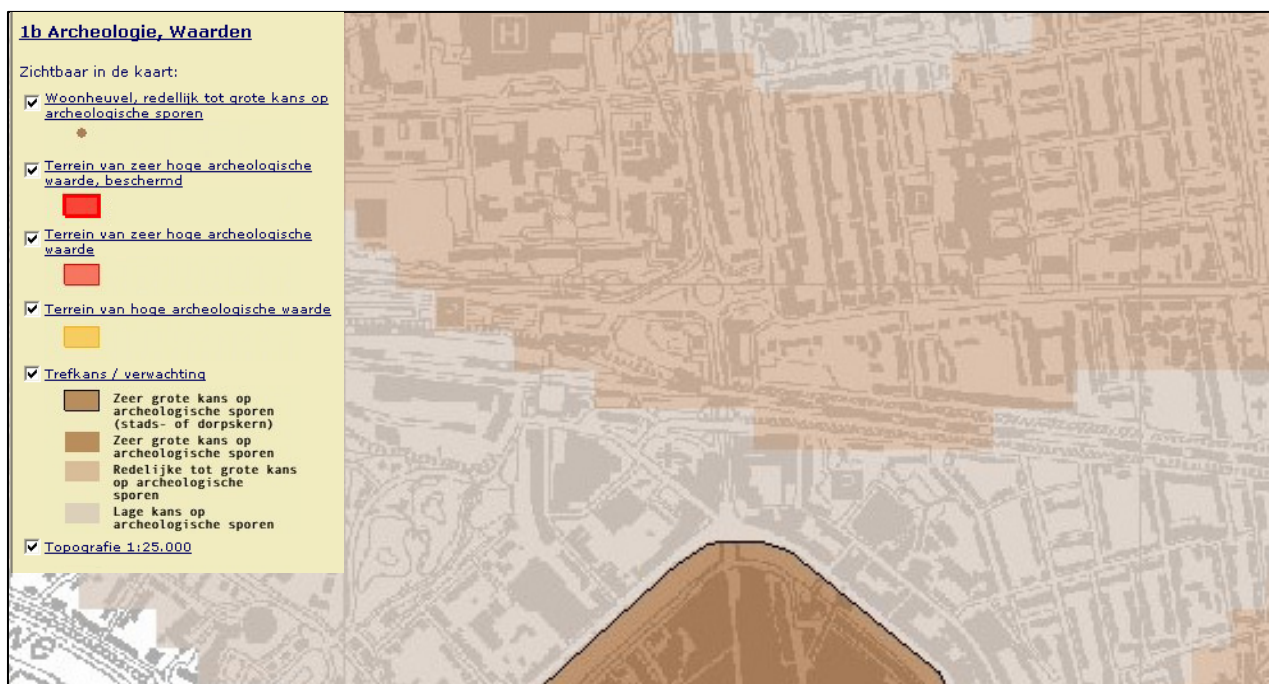
3.3.2 Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2003)

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

nederzettingen aan. Plannen ter plaatse van de gebieden met cultuurhistorische waarden vereisen een nadere analyse en afweging.

De kaart behorende bij de Cultuurhistorische Hoofdstructuur geeft aan dat er een redelijke tot grote kans bestaat op archeologische sporen in het plangebied.



Abbeelding 10: Uitsnede kaart historische archeologische waarden behorende bij Cultuurhistorische hoofdstructuur

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. Bij het ontwikkelen van plannen is het van belang de AMK en de IKAW te gebruiken. De provincie Zuid-Holland gebruikt beide kaarten bij advisering en beoordeling van (wijziging van) bestemmingsplannen, bij het verlenen van ontgrondingsvergunningen en bij advisering over aanlegvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten. Gouda heeft echter zelf beleid ontwikkeld (zie § 3.3.3).

3.3.3 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke archeologische basiskaart (2003)

In aanvulling op het rijks- en provinciaal archeologisch beleid heeft de gemeente Gouda de gemeentelijke archeologische basiskaart vastgesteld (ABK). Doelstelling van deze nota is het behoud van het archeologisch erfgoed.

In de ABK is aangegeven in welke gebieden binnen de gemeente archeologische waarden kunnen worden aangetroffen. De ABK bevat regels hoe met deze archeologische waarde om te gaan zoals:

- aanwijzing tot gemeentelijk archeologisch monument;
- een archeologievergunning voor bodemverstorende activiteiten in waardevolle gebieden;
- een onderzoekplicht voor overige gebieden.

Nota Cultuurhistorie (2004)

De Nota Cultuurhistorie geeft aan hoe de gemeente omgaat met de landelijke ontwikkelingen en nieuw rijks- en provinciaal beleid. Daarnaast vormt deze het cultuurhistorisch beleidskader voor de beoordeling van bouwinitiatieven.

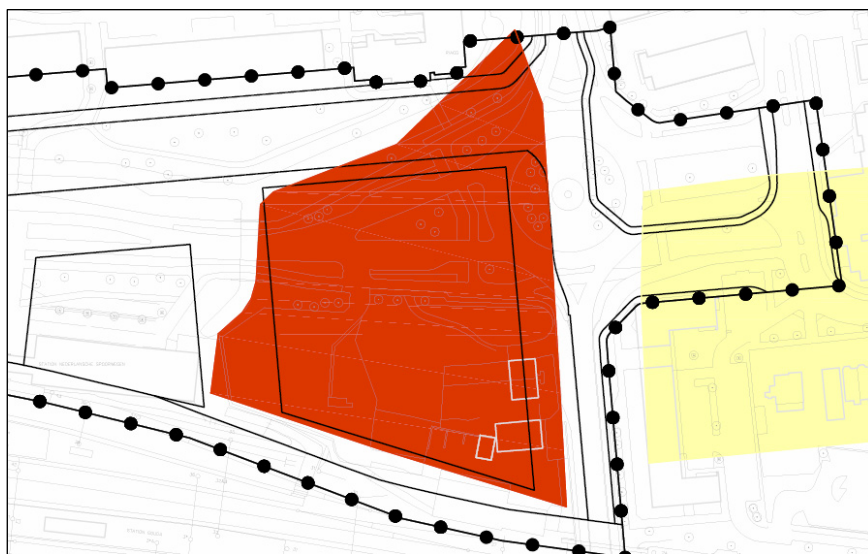
Voor het plangebied geldt dat een zone langs de Spoorstraat - Albert Plesmanplein - Ridder van Catsweg is aangegeven als gebied waar bij ontwikkelingen een Cultuur Historische Analyse wordt gevraagd. Door de gemeente is deze opgesteld, overigens voor het gehele plangebied, en meegenomen in dit bestemmingsplan.

In het plangebied zijn gebieden aanwezig die op de Archeologische Basiskaart van Gouda zijn aangegeven als terreinen met een hoge of middelhoge archeologische verwachting. In deze gebieden moet voorafgaand aan werkzaamheden of bouwplannen altijd een Bureauonderzoek en een Inventariserend Veldonderzoek plaatsvinden. Dit is uitgelegd in de Archeologische Basiskaart 2003 en vastgesteld in de Verordening inzake Monumenten en Archeologie 2004. De genoemde onderzoeken moeten uitgevoerd worden volgens een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van Eisen. Ook de resultaten van de onderzoeken moeten ter beoordeling aan het bevoegd gezag voorgelegd worden.

Wanneer archeologisch interessante sporen worden aangetroffen, moet hier bij de ontwikkelingen op de locatie rekening mee gehouden worden. In eerste instantie moet geprobeerd worden de archeologische resten in situ (ter plaatse) in de grond te bewaren. Wanneer er andere, zwaarder wegende argumenten zijn die behoud in situ onmogelijk maken, zal behoud ex situ worden toegepast. Dit betekent dat op de locatie een archeologische opgraving plaats moet vinden, volgens een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van Eisen.

In het plangebied hoeft over het algemeen op weinig plaatsen rekening te worden gehouden met objecten die vanuit archeologisch oogpunt waardevol kunnen zijn. Een deel van het noordelijke stationsgebied (deelgebied C1) is in de gemeentelijke archeologische basiskaart aangeduid als 'locatie met een hoge verwachting' (dit is het rode gebied op afbeelding 11). Een deel is ook aangewezen als gebied met een 'middelhoge verwachting' (dit is het gele gebied op de afbeelding). Dit zijn gebieden waar op basis van geologische, historische en andere gegevens aanwijzingen bestaan dat er archeologisch waardevolle objecten aanwezig zijn.

Als gevolg van deze archeologische verwachtingswaarde moet er een (archeologie) vergunning worden verkregen voordat met bepaalde (graaf- en hei)werkzaamheden kan worden begonnen.

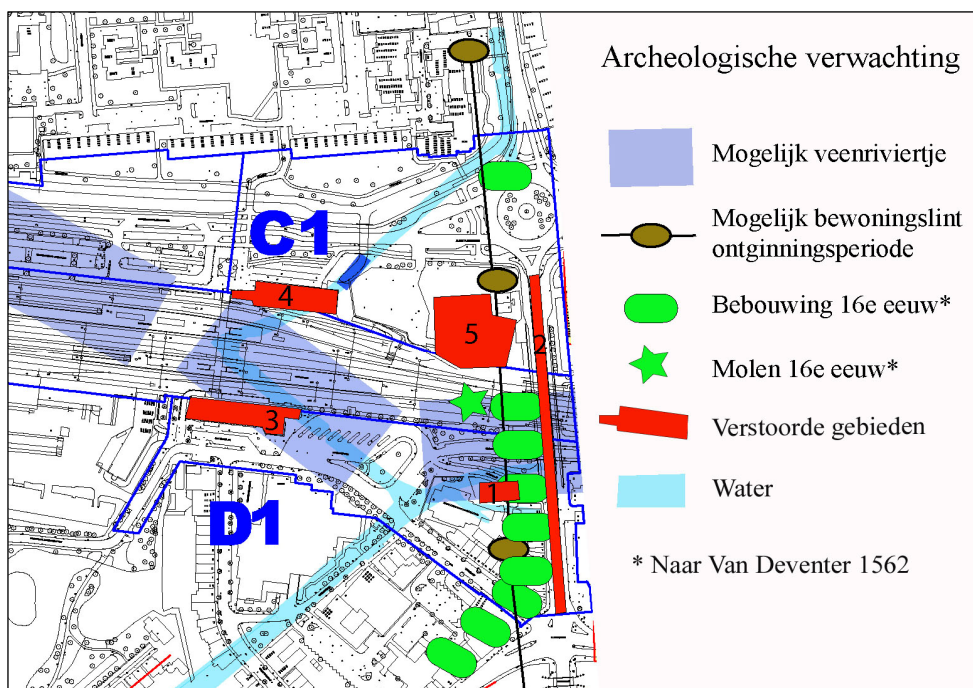


Afbeelding 11: Archeologische verwachtingswaarde (Bron: Archeologische Basiskaart Gouda)

Verkennd archeologisch onderzoek Spoorzone te Gouda (Rapport A05-394-F)

Er is een archeologisch (bureau)onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat op specifieke plekken in het deelgebied C1 resten kunnen worden verwacht van historische bebouwing en waterlopen (zie afbeelding 12). Op basis van de voorgaande geologische, archeologische en historische gegevens kan de archeologische verwachting voor de Spoorzone worden opgesteld. De verwachting voor prehistorische of Romeinse vondsten en bewoningssporen is laag, vanwege de ligging in het veengebied, dat slechts zeer sporadisch bewoond zal zijn geweest. De hoogste kans hierop is langs de oevers van het veenriviertje, dat mogelijk door het gebied heeft gelopen. Vanaf de ontginning van het gebied in de 11^e of 12^e eeuw is de archeologische verwachting op te delen in drie perioden. Het minst zekere beeld bestaat van de prestedelijke periode. Hiervoor geldt de verwachting

dat de oudste bebouwing langs de voormalige Kleiweg heeft gelegen, of wellicht ook langs de oevers van het hypothetische veenriviertje. In afbeelding 12 is dit schematisch aangegeven met het bruine symbool. Hiermee wordt bedoeld dat er ergens langs deze lijn 1 of wellicht 2 plaatsen zijn, waar een boerderij uit de ontginningsperiode is gelegen, dit hoeft echter niet op de plek van de ellips te zijn.



Afbeelding 12: Archeologische verwachting (Bron: Archeologisch onderzoek Spoorzone te Gouda)

Op grond van de kaart van Van Deventer kan met redelijk grote zekerheid worden aangenomen dat de bebouwing aan het einde van de 16^e eeuw inderdaad langs de Kleiweg geconcentreerd was. In afbeelding 12 is dit aangegeven met het groene symbool. Hiervan is de ligging met veel grotere nauwkeurigheid bekend dan van de mogelijke boerderijen uit de ontginningperiode. Omstreeks 1570 is vermoedelijk alle bebouwing buiten de stadspoorten van Gouda gesloopt, waarna er pas na enige jaren weer bebouwing is teruggekeerd. De bebouwing bestond vermoedelijk eerst uit blekerijen en andere bedrijfjes. In de 18^e en 19^e eeuw is deze bebouwing gevolgd door tuinhuisen en woonhuizen. Het deel ten noorden van de spoorlijn is tot in de 20^e eeuw landelijk gebied gebleven, met enkele boerderijen.

Het uitgevoerde bureauonderzoek is de eerste stap van het archeologisch proces in de ontwikkeling van de Spoorzone in Gouda. In het bureauonderzoek is aandacht besteed aan een aantal bijzondere elementen, structuren en gebouwen uit verschillende perioden, die archeologische sporen in de bodem kunnen hebben achtergelaten. Hoewel er voor de overige deelgebieden van de Spoorzone op de Archeologische Basiskaart Gouda een lage verwachting geldt, blijkt uit het uitgevoerde bureauonderzoek dat ook daar wellicht archeologische resten verwacht kunnen worden, met name in verband met een veenriviertje dat mogelijk door het gebied liep.

Als gevolg hiervan wordt voorafgaand aan de beoogde bouw- / graafwerkzaamheden meer gedetailleerd archeologisch onderzoek verricht ter plaatse van de specifieke plekken die in het onderzoek worden aangehaald. Deze onderzoeken zijn van belang voor het al dan niet verkrijgen van de vergunning.

De overige gronden in het plangebied hebben een lage archeologische verwachting.

3.3.4 Monumenten

Monumenten zijn panden of objecten met een (officieel erkende) belangrijke cultuurhistorische waarde. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen rijksmonumenten en (provinciale en gemeentelijke) monumenten die deel uitmaken van het monumenten-inventarisatieproject (MIP) en/of het monumentenselectie-project. De laatste zijn aangeduid als monumentaal waardevolle panden of objecten. Er zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten in het plangebied.

3.4 Verkeersbeleid

3.4.1 Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal, nationaal en Europees) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Een aantal van deze uitgangspunten is:

- Sterkere economie door de bereikbaarheid te verbeteren;
- Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- Meer publiek-private samenwerking;
- Op de korte termijn onderhoudsachterstanden inhalen;
- Een start maken met een eerlijker vorm van betalen voor mobiliteit;
- Openbaar vervoer: een gerichte, ambitieuze en integrale benadering;
- Ruimte voor betrouwbaar, veilig en duurzaam goederenvervoer;
- De veiligheid permanent verbeteren;
- Kwaliteit leefomgeving verbeteren.

Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

3.4.2 Provinciaal beleid

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP) is de RijnGouwelijn (RGL) voor het Groene Hart één van de belangrijkste projecten. De lightrailverbinding tussen (in eerste instantie) Leiden en Gouda moet er niet alleen voor zorgen dat meer reizigers van het openbaar vervoer gebruik gaan maken, maar wordt ook gezien als een 'structurende' voorziening. De verwachting en de bedoeling is dat verschillende ruimtelijke ontwikkelingen vooral langs deze spoorverbinding van de grond zullen komen. Dat geldt bijvoorbeeld voor woningbouw, bedrijventerreinen en recreatieve voorzieningen.

De provinciale Planstudie RGL is de basis waarop de minister in 2003 heeft besloten over de financiële bijdrage aan de RGL in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Tevens bevestigt en versterkt de planstudie de betrokkenheid van de verschillende partijen.

Hierna is de Planstudie gebruikt voor de herzieningen van provinciale streekplannen. Ook kan deze worden gebruikt voor de herziening van gemeentelijke bestemmingsplannen en eventuele andere besluiten. Op die manier wordt niet alleen de aanleg van de RGL mogelijk gemaakt maar worden ook de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden opgepakt en ingevuld.

3.4.3 Gemeentelijk beleid

Mobiliteitsplan 2007-2020 (2007)

In het verleden is een Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) en een VerkeersCirculatiePlan (VCP) voor Gouda aangekondigd. Het Mobiliteitsplan met het bijlage rapport 'Verkeersmodelanalyse hoofdwegennet Gouda' is de invulling daarvan.

In het Mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een RijnGouwelijn op maaiveld. Ook wordt in het Mobiliteitsplan nog rekening gehouden met een doortrekking van de RijnGouwelijn via de Spoorstraattunnel naar de binnenstad. De slappe ondergrond ter plaatse heeft tot gevolg dat er hoge investeringen nodig zijn voor het naar maaiveld brengen van de RijnGouwelijn en het opnemen hiervan in het verlegde tracé van de Burgemeester Jamessingel. De kosten hiervan bleken zodanig op te lopen, dat de gemeente dit financieel niet haalbaar acht. In voorliggend bestemmingsplan wordt de RijnGouwelijn daarom mogelijk gemaakt ten noorden van het huidige spoor, op de spoordijk.

Een ander onderdeel van het mobiliteitsplan is het op termijn doortrekken van de burgemeester Mijssingel onder het spoor door. Er bestaan op dit moment geen concrete plannen voor de aanleg van de Mijstunnel, zodat dit niet is opgenomen in het huidige bestemmingsplan.

Parkeerbeleidsplan 2005 - 2015 (2004)

In het Parkeerbeleidsplan wordt de verkeersproblematiek in Gouda beschreven en wordt aangegeven welke maatregelen kunnen leiden tot een verbetering. Door de sterke groei van het autoverkeer is de vraag naar parkeerplaatsen de afgelopen jaren fors gestegen.

Het parkeerbeleid kent drie centrale beleidsuitgangspunten:

- Voorzien in de parkeerbehoefte nu en in de toekomst;
- De gemeente reguleert bestaande en stimuleert nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen en reguleert het gebruik (tariefheffing, belanghebbenden);
- Alle kosten die aan het parkeren zijn toe te rekenen worden in rekening gebracht bij de gebruiker.

Randvoorwaarden daarbij zijn:

- Kostendekkende tarieven zodat het voor investeerders interessant wordt te investeren in parkeervoorzieningen;
- De gemeente draagt zorg voor de exploitatie van parkeerfaciliteiten in het openbaar gebied;
- Parkeren op eigen terrein (uitgangspunt is dat zowel in de bestaande situatie als in nieuwbouwsituaties de parkeerruimte op eigen terrein wordt benut);
- Uitbreiding van parkeervoorzieningen mag niet leiden tot meer verhard oppervlak ten koste van openbaar groen (dus gestapelde parkeervoorzieningen).

Ook worden parkeernormen vastgesteld, onderscheiden naar gebied (Centrum, Schil en overige gebieden) en functie, waarbij de parkeernota 'maatwerk' toestaat. Op basis van het parkeerbeleidsplan kan het in voorkomende belangwekkende situaties mogelijk zijn om een maatwerkvoorstel te ontwikkelen voor de te hanteren parkeernormering.

Met ingang van 1 oktober 2009 is een wijziging van de in de bouwverordening opgenomen parkeernormen ter inzage gelegd.

In paragraaf 4.4.6 is aangegeven hoe dit in het bestemmingsplan is uitgewerkt.

Gouda fietst beter door! (2007)

Het gemeentelijke beleidskader voor fietsverkeer "Gouda fietst door" dat in 1999 werd vastgesteld heeft vooral ingezet op het aanbrengen en verbeteren van de fietsinfrastructuur op hoofdfietsroutes en het veiliger maken van een aantal ongevallenlocaties (black spots) voor langzaam verkeer. In "Gouda fietst beter door!" van 11 april 2007 wordt in grote lijnen voortgeborduurd op het fietsbeleid uit "Gouda fietst door", waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de directheid van fietsroutes, het comfort, het oponthoud en de verkeersveiligheid van het onderliggend fietsnetwerk en regionale

routes. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van het stalen van fietsen en de voorlichting en gedragsbeïnvloeding op het gebied van fietsverkeer en nieuwe initiatieven. Voor Spoorzone zijn met name relevant de maatregelen op het gebied van stalen, fietsendiefstal, de wachttijden voor verkeerslichten of oversteekplaatsen, de directheid van routes, en aanvullende voorzieningen zoals huurfietsssystemen.

3.5 Groenbeleid

3.5.1 Rijksbeleid

Het nationaal ruimtelijke beleid voor groene ruimte is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte en richt zich op borging en ontwikkeling van natuurwaarden, de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit, en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

3.5.2 Provinciaal beleid

Volgens het streekplan liggen in de omgeving van Gouda enkele beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en beschermd wetland) – met name ten oosten bij de Reeuwijkse Plassen - en ecologische verbindingzones (Ecologische Hoofd Structuur, EHS).

Het bovenstaande betreft gebieden; de bescherming van soorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet.

3.5.3 Gemeentelijk beleid

Groenstructuurplan 2007 - 2015

In het Groenstructuurplan is het gemeentelijk beleid voor het groen in Gouda vastgelegd. 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. Belangrijke doelstellingen hierin zijn het minimaal gelijk laten blijven van het totale openbaar groenoppervlak en het aantal bomen in Gouda.

3.6 Milieubeleid

3.6.1 Rijksbeleid

Voor het milieubeleid zijn het Nationale Milieubeleidsplan 3 (NMP3; VROM, 1998) en Nationale Milieubeleidsplan 4 (NMP4; VROM, 2001) van belang.

Het NMP3 bevat de strategie voor het milieubeleid. Hierin staan onder meer de volgende thema's uitgewerkt:

- verbetering van het milieu: zuinig omgaan met energie en natuurlijke grondstoffen;
- gebruik maken van wetenschap en technologie;
- centraal stellen van de kwaliteit van de omgeving;
- vergroten van integratie, maatwerk en flexibiliteit.

Voor energiezuinigheid en klimaatbeleid gelden verschillende wettelijke kaders en beleidsuitgangspunten.

Energie-eisen

De energie-eisen die landelijk worden gesteld aan de bebouwing zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. De EPC (energieprestatiecoëfficiënt) voor woningen is in het Bouwbesluit 0,8. Voor utiliteitsbouw geldt sinds 1 januari 2009 een EPC van 1,1. Het kabinet heeft beleid vastgesteld om de EPC voor woningen aan te scherpen tot EPC=0,6 in 2011 en EPC=0,4 in 2015. Tot 2020 zullen ook de EPC's

voor verschillende utiliteitsfuncties worden aangescherpt. Vanaf 2020 dienen alle nieuwe woningen en bedrijfsgebouwen energieneutraal te worden opgeleverd.

Europese richtlijn inzake de EPBD

Per 1 januari 2008 is de EPBD-richtlijn in Nederland ingevoerd. De Energy Performance of Buildings Directive is de Europese richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, die tot doel heeft het stimuleren van een verbeterde energieprestatie voor gebouwen in Europa, daarbij rekening houdend met de klimatologische en plaatselijke omstandigheden buiten het gebouw, de eisen voor het binnenklimaat en de kosteneffectiviteit. Onderdeel van de EPBD is de energiecificering van gebouwen. Bij bouw, verkoop of verhuur is de eigenaar vanaf 1 januari 2008 verantwoordelijk voor de aanwezigheid van een energieprestatiecertificaat. Voor openbare gebouwen met publieksfunctie gelden nadere eisen.

3.6.2 Gemeentelijk beleid

Beleidsplan Milieu en water, plan van aanpak leefomgevingkwaliteit

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH) heeft per gebied(-stype) in kaart gebracht wat de actuele milieusituatie is voor tenminste de aspecten bodem, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het is de bedoeling deze milieusituatie af te zetten tegen het wettelijke minimumniveau (wettelijk verplichte grenswaarden), het gewenste niveau en het optimale niveau.

Doel is een gebiedsgerichte benadering door te voeren waarbij het milieu betrokken wordt in de ruimtelijke planvorming zodat de leefbaarheid, duurzaamheid, kwaliteit en uitvoerbaarheid van het plan aanzienlijk vergroot kunnen worden.

Om deze doelstellingen te bereiken is in juni 2007 de Regionale handreiking Milieukwaliteiten gepubliceerd en vastgesteld door de Bestuurscommissie Milieudienst. Deze handreiking biedt de gemeenten praktische handvatten en een kader om de eigen gewenste milieukwaliteiten vast te stellen.

Klimaatbeleid

De gemeente Gouda kent vastgesteld klimaatbeleid, uitgewerkt in haar klimaatprogramma. Hierin is opgenomen dat bij grootschalige nieuwbouw- en herstructureringsprojecten voor woonwijken en bedrijventerreinen een energievisie wordt opgesteld, waarbij voor het gehele gebied gestreefd wordt naar een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van minimaal 7,5. Daarnaast geldt voor gebouwen een minimaal streven om 10% van het energieverbruik te dekken uit duurzame bronnen en de EPC aan te scherpen met minimaal 10% ten opzichte van het geldende Bouwbesluit.

Duurzaamheid

Duurzaam bouwen (dubo) is het op dusdanige manier bouwen, dat gedurende de gehele levensloop van het gebouw en de gebouwde omgeving zo min mogelijk (milieu-)belasting ontstaat. Duurzame stedenbouw is een belangrijk en voorwaardenscheppend onderdeel van dubo. Verschillende nieuwe, maar zeker ook al bestaande initiatieven en/of maatregelen worden in het kader van dubo samengevoegd tot een duurzaam geheel.

Het verduurzamen van de samenleving kent nog geen wettelijke kaders. Wel zijn verschillende partijen, waaronder gemeenten, al vele jaren actief met het ontwikkelen en implementeren van lokaal beleid en stimuleringsinstrumenten inzake duurzaamheid.

Gemeentelijk beleid inzake duurzaam bouwen

In 2005 is in de regio Midden-Holland een overkoepelend integraal Regionaal Beleidskader Duurzaam Bouwen vastgesteld door de Bestuurscommissie Milieudienst. In januari 2006 heeft het College van burgemeester en wethouders van Gouda ingestemd met dit nieuwe beleidskader. Hierin wordt duurzaamheid in een integrale aanpak gekoppeld aan gezondheid en veiligheid van de leefomgeving.

Het nieuwe Regionaal Beleidskader Duurzaam Bouwen biedt uitgangspunten voor bestaande en nieuwe woningbouw, gemeentelijke gebouwen, utiliteitsbouw, bedrijventerreinen, stedenbouw en GWW. Onderdeel van het beleidskader is een regionale projectaanpak, die aansluit bij de projectmatige aanpak van gemeenten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het instrument GPR-Gebouw, waarmee gedurende de bouwontwikkeling op gebouwniveau prestaties op het gebied van duurzaam en toekomstgericht bouwen gemonitord worden. Op de volgende thema's wordt de kwaliteit van de gebouwen met behulp van rapportcijfers beoordeeld: energie, water, afval, materialen, woonkwaliteit en gezondheid. Hierin zijn labels als woonkeur en politiekeurmerk veilig wonen verwerkt. Duurzaamheid wordt zo meegenomen als een van de aspecten van de totale woningkwaliteit. GPR-scores worden weergegeven in een schaal van 5 tot 10. In de regio wordt een minimumniveau van 6,5 gehanteerd voor alle thema's. Gouda hanteert voor energie een hogere GPR-score.

3.7 Waterbeleid

3.7.1 Rijksbeleid

Het nationaal ruimtelijk beleid voor water richt zich op borging van veiligheid tegen overstromingen, voorkoming van wateroverlast en watertekorten en verbetering van water- en bodemkwaliteit. In de 4e Nota Waterhuishouding (1998) worden als belangrijke elementen van duurzaam stedelijk waterbeheer genoemd: herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) stedelijke gebieden, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem en 'waterbesparende' maatregelen in bedrijven en woningen.

Door middel van de zogenaamde 'watertoets' moet in een vroeg stadium van het ontwerpproces overleg worden gevoerd met de waterbeheerders om wat betreft het water tot optimale afstemming te komen.

3.7.2 Provinciaal en regionaal beleid

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006-2010

In dit beleidsplan wordt het provinciaal beleid voor milieu en water, en ook voor natuur en landschap geïntegreerd. Het plan bestaat zoals de titel aangeeft uit een groen-, water- en milieudeel en een visie. Het beleidsplan geeft de kaders en doelstellingen voor de periode 2006-2010 en geeft een doorkijk tot 2020, en voor enkele onderwerpen tot 2040. Het plan omvat het Milieubeleidsplan (Wet milieubeheer) en het Waterhuishoudingsplan (Wet op de waterhuishouding). Het Waterdeel beschrijft het kader voor het regionaal waterbeheer en vormt, samen met de andere delen, het toetsingskader voor de waterbeheersplannen van de waterschappen. De Beleidsnota Water (in november 2005 vastgesteld door Provinciale Staten) vormt het uitgangspunt voor het Waterdeel. De provincie tracht het waterbeleid te sturen middels een filosofie. Centraal binnen deze filosofie staat het maken van afspraken en het stellen van kaders tussen de waterschappen, de gemeenten en de waterschappen. In navolging van het in de Nota Ruimte geïntroduceerde ontwikkelingsplanologie streeft de provincie tevens naar het stellen van strategische kaders die voorwaarden stellen en condities scheppen voor de invulling en uitvoering van waterbeleid.

In het plan wordt beschreven wat de rol van de provincie is in het waterbeleid. Aan de hand van drie thema's, waterveiligheid, waterbeheersing en waterkwaliteit, schets de provincie het voorgenomen en bestaande beleid alsmede de taken van de provincie en haar partners. Specifiek voor beleid aangaande stedelijk waterbeheer hebben provincie en gemeenten afgesproken dat gemeenten stedelijk waterplannen opstellen die als instrument dienen voor de ruimtelijke ordening.

Waterbeheerplan Rijnland

Op 1 maart 2006 heeft het algemeen bestuur van het hoogheemraadschap van Rijnland een nieuw waterbeheerplan, "Waterwerk Rijnland 2006-2009" vastgesteld. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem én het verbeteren van de waterkwaliteit. De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De maatregelen in "Waterwerk Rijnland 2006-2009" bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen.

Keur

Het waterschap heeft een vergunningstelsel, Rijnlands Keur genaamd voor werkzaamheden onder, boven of nabij oppervlaktewater of een waterkering. In de keur wordt ook het onderhoud van watergangen en keringen geregeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om werken in of nabij boezem en polderwateren; te denken valt aan steigers, dempen, graven, bruggen, duikers, kabels en leidingen, maar ook het vrijhouden van onderhoudstroken langs watergangen (o.a. bomen en schuttingen).

In het plangebied zijn geen waterkeringen. Voor de boezem- en polderwateren gaat het om werkzaamheden in het water tot een afstand van 2 tot 5 meter vanaf de waterkant. De meeste polderwateren in het plangebied zijn als waterdoeleinden bestemd op de verbeelding (hoofdstelsel). Ook hier geldt dat voor werkzaamheden contact opgenomen moet worden met de waterbeheerder.

3.7.3 Gemeentelijk beleid

Waterplan Gouda 2003

Het beleid ten aanzien van het oppervlaktewater in Gouda is verder uitgewerkt in het "Waterplan Gouda". Gouda ligt midden in het Groene Hart, een waterrijk veengebied. De stad Gouda en het water zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Historisch gezien heeft Gouda haar ontstaan en ontwikkeling voor een groot deel aan het water te danken. Waterbeheer is van oudsher cruciaal voor de leefbaarheid van Gouda. Niet alleen om de veiligheid tegen overstroming en de afvoer van afvalwater te garanderen, maar ook om gezond en aantrekkelijk water in de woon-, werk- en leefomgeving te hebben.

De gemeente heeft in samenspraak met de waterbeheerders het Waterplan Gouda opgesteld. Hierin is integraal waterbeheer een sleutelbegrip voor de wijze waarop Gouda met het water omgaat. Een goed voorbeeld van integraal waterbeheer is de afvoer van schoon regenwater naar het oppervlaktewater in plaats van naar het rioolstelsel, waardoor er zomers minder inlaat van 'gebiedsvreemd water' nodig is om het waterpeil in de polder te handhaven en minder schoon water naar de zuivering wordt gebracht. Een tweede voorbeeld is goed overleg met de waterbeheerder(s) bij ontwikkelingen.

Voor de Spoorzone kan uit het waterplan het volgende worden afgeleid:

1. Voorkomen van wateroverlast:

- Het totaal aanwezige oppervlaktewater moet gehandhaafd blijven en zo mogelijk worden vergroot.
 - Toevoeging van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door 20 % daarvan aan extra wateroppervlak te creëren. In het ontwerp moet duidelijk gemaakt zijn dat dit water in de directe omgeving een plaats krijgt en behoort tot hetzelfde beheergebied.
- #### 2. Aanleg van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel dan wel beperken van de afvoer van hemelwater via het riool.
- #### 3. Aansprekend water voor de leefomgeving
- Nieuwe waterpartijen moeten minimaal één openbaar toegankelijke oever hebben, in verband met de beleevingswaarde.
 - Verbindingen tussen waterpartijen moeten zoveel mogelijk zichtbaar zijn, zodat het watersysteem duidelijk is. Een brug heeft daarom de voorkeur boven een duiker.
 - De inrichting en beheer moeten zoveel mogelijk natuurlijk zijn: er wordt gebruik gemaakt van natuurvriendelijke oevers of harde oevers, gras.

4. Voor het natte ecologische netwerk wordt ter hoogte van het plangebied uit gegaan van een aaneengesloten (hoofd- en sub)verbinding in de richting van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Water is in Gouda een gezichtsbepalend element. De afgelopen jaren wordt meer en meer vormgegeven aan het integraal waterbeheer in Gouda. Om de samenhang en de afstemming met de waterbeheerders verder te verbeteren, is in het waterplan een overkoepelende visie geschreven. In het waterplan speelt de gemeente Gouda samen met de waterbeheerders in op actuele beleidsontwikkelingen in het (stedelijk) waterbeheer. Het waterplan geeft niet alleen een gezamenlijke visie, maar ook een uitvoeringsprogramma van maatregelen die nodig zijn om de visie te realiseren. Belangrijke elementen van de visie zijn het houden van droge voeten, gezond water met een goede kwaliteit voor mens en natuur en water om naar te kijken en van te genieten. Daarnaast vraagt waterbeheer in de stad om een goede communicatie met de bewoners.

Integraal waterbeheer

Integraal waterbeheer is een sleutelbegrip in het waterplan. Integraal waterbeheer blijft de aanpak voor 'een veilig en woonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen' (Vierde Nota Waterhuishouding). Centraal in het waterplan staan de volgende drie kenmerken van integraal stedelijk waterbeheer:

1. Samenhang binnen het waterbeheer

Het watersysteem is een samenhangend systeem van riolering (afvalwater), oppervlaktewater (zowel kwaliteit als kwantiteit), grondwater en natuur. Het is nodig om met deze samenhang rekening te houden, omdat ingrijpen in één onderdeel van dit systeem effecten kan hebben op de andere delen.

2. Samenhang met andere functies

Open water in de stad wordt meer en meer gewaardeerd; het is een wezenlijk onderdeel van de dagelijkse woon-, werk- en leefomgeving. Het is van belang water mede als sturend principe te hanteren bij de toekenning van functies en bij de inrichting en het beheer van het stedelijk gebied.

3. Samenwerking en samenspraak

De waterhuishouding raakt vele belangen: wonen, recreatie, natuur en toerisme. Een optimale samenwerking tussen gemeente en waterbeheerders in samenspraak met buurgemeenten en verschillende maatschappelijke groeperingen is nodig om de diverse functies van het water te versterken. Daarnaast moeten intenties, ambities en doelstellingen afgestemd worden op die van andere beleidsterreinen, zoals milieu, ruimtelijke ordening, wonen en verkeer. In paragraaf 4.4 (waterparagraaf) is beschreven hoe het beleid uit het gemeentelijk waterplan is vertaald in dit bestemmingsplan.

3.8 Economisch beleid

3.8.1 Rijksbeleid

Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (1999)

Deze Nota beschrijft het landelijk economische beleid. De centrale vraag in deze nota is hoe er voor kan worden gezorgd dat het Nederlandse vestigingsklimaat voor bedrijven goed blijft. Het kabinet heeft dit meegenomen bij de herziening van het ruimtelijk beleid in de Nota Ruimte. Hierin is onder meer een versoepeling van het locatiebeleid opgenomen.

3.8.2 Regionaal beleid

Structuurvisie detailhandel en leisure Midden-Holland (2003)

Deze structuurvisie is een regionale visie opgesteld in opdracht van het Regionaal Economisch Overleg (REO) Midden-Holland. Gouda wordt hierin aangemerkt als de enige stad in de regio met een regionaal verzorgend karakter. De Structuurvisie richt zich voor Gouda enerzijds op het versterken van bestaande kwaliteiten en anderzijds op het toevoegen van nieuwe kwaliteiten. De Spoorzone is meegenomen als locatie voor mogelijke nieuwe ontwikkelingen met een bovenlokale

functie voor retail (kleinschalig retailaanbod / traffic-aanbod) en retail / leisure (bioscoop, hotel en congresfaciliteiten en een discotheek).

Als mogelijk interessante, nieuwe ontwikkeling met betrekking tot retailvoorzieningen wordt traffic-aanbod genoemd. Dit betreft commerciële voorzieningen op traffic locaties (zoals NS-stations). Meestal gaat het hierbij om zogenaamde "gemakswinkels". Daarnaast kan het gaan om een drogisterij, cd-, bloemen-, tijdschriftwinkel, reisbureau et cetera. Deze voorzieningen worden – mits kleinschalig en gericht op de momentbehoefte van de consument – geacht nauwelijks een bedreiging te vormen voor de bestaande verzorgingsstructuur.

3.8.3 Gemeentelijk beleid

Nota strategische grondbeleid

De gemeentelijk Nota strategisch grondbeleid biedt inzicht in beleidsinstrumenten, randvoorwaarden en uitgangspunten van het gemeentelijke grondbeleid. Deze algemene nota gaat niet in op specifieke ontwikkelingen, alhoewel de ontwikkeling van de Spoorzone wel in de nota is aangehaald.

Economische Visie Gouda 2005-2010 (2005)

Het Goudse economisch beleid zet in op een drietal onderdelen. Eén van deze onderdelen betreft het benutten van groeikansen in de clusters kantoorhoudende diensten, vrijetijdsbesteding en zorg & welzijn. Doel is een veelzijdige werkgelegenheidstoename tot stand te brengen. Dit moet worden bereikt door het:

- zorgdragen voor (her)ontwikkelingsmogelijkheden voor een aansprekend kantooraanbod op verschillende locaties en voor verschillende soorten kantoorgebruikers;
- stimuleren en ondersteunen van initiatieven die het aanbod aan detailhandel, horeca, toeristische en recreatieve attracties en cultuur versterken, verbreden en vernieuwen, zodat verblijfsklimaat, -duur en bestedingen in Gouda toenemen;
- versterken en verbreden van het gezondheids- en welzijnszorgcluster door uitbreiding, toevoegingen van aanverwante bedrijvigheid en aanvullende, nieuwe activiteiten, gericht op de toenemende zorgbehoefte en de uitbouw van Gouda's positie als zorg- en welzijncentrum.

Concept Detailhandelsnota Gouda 2009-2015: "Eerst (vooruit) kijken dan kopen"

Gouda stelt zich tot doel:

- "realisatie van een toekomstvaste en dynamische detailhandelsstructuur die aansluit bij de behoeften en bezoekmotieven van consumenten en die voldoende ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor ondernemers om in te spelen op marktontwikkelingen."

Naast dit hoofddoel is er nog een aantal subdoelen:

- het versterken van de koopkrachtbinding en -toevloeiing van Gouda als koopcentrum van Midden-Holland om de bestedingen in de detailhandelssector te doen toenemen;
- consolideren van de werkgelegenheid in de detailhandelssector en gerelateerde sectoren;
- het stimuleren van de aantrekkingskracht en wederzijdse versterking tussen detailhandel, warenmarkt, toerisme, cultuur en horeca, als belangrijke onderdelen van het totaalproduct 'binnenstad'.

Gouda kiest voor een regionaal sterke positie. Het onderscheidend vermogen van Gouda is gezien de regionale ontwikkelingen van groot belang. Een benadering naar koopmotief is hierbij richtinggevend. Dit biedt duidelijkheid voor de consument, en ook duidelijkheid bij het maken van beleidskeuzes als het gaat om het toewijzen van locaties voor nieuwe aanbieders.

De indeling van de branches naar koopmotieven geeft inzicht in de samenstelling van het detailhandelsaanbod. Dit inzicht biedt een belangrijk houvast als het gaat om de aansluiting van koopgedrag op het detailhandelsaanbod. Het koopgedrag wordt bepaald door koopmotieven.

We onderscheiden drie typen:

- gemak: deze aankopen worden gedaan voor de dagelijks benodigdheden, de dagelijkse voorzieningen. Deze aankopen worden vooral bij wijk- en buurtgerichte centra gedaan, of bij solitair gevestigde detailhandel;
- doelgericht / run: deze aankopen worden gedaan vanuit een doelgericht motief. De keuze voor de aankoop is als het ware vooraf al gemaakt. De consument gaat doelgericht naar de betreffende winkel. Detailhandel die dit kenmerk heeft is vooral geconcentreerd gevestigd in buitengebieden (bedrijventerreinen) of solitair gevestigd;
- vergelijkend / fun: deze aankopen worden gedaan vanuit een recreatieve achtergrond. Men spreekt in dit opzicht ook wel van recreatief of vergelijkend winkelen. Recreatief of vergelijkend winkelen kan in een centrum of gebied waar de consument keuze heeft uit verschillende typen aanbod en kan kijken en vergelijken. Het gaat hier vooral om binnensteden en grote hoofdwinkelcentra. In beperkte mate treffen we dit type aanbod aan in de grotere wijkwinkelcentra.

De onderstaande ruimtelijke indeling geeft aan dat Gouda gelijktijdig wil investeren op 3 gebieden:

- Centrumgebied (binnenstad, Spoorzone en schil): is vergelijkend winkelen / fun: is water, horeca, cultuur, toerisme, recreatief winkelen;
- Goudse Poort: is doelgerichte aankopen / run: is alles in en om het huis, gericht winkelen;
- Wijkvoorzieningen: is dagelijkse aankopen / gemak: is dagelijkse behoeften, boodschappen doen.

3.9 Horecabeleid

Horecanota Gouda – Eten, drinken en overnachten in Gouda

De hoofddoelstelling van de gemeente aangaande horeca is:

- “Gouda wil meer inzetten op de economische en maatschappelijke potentie van horeca, zonder de balans met de leefbaarheid en het woonklimaat van de binnenstad uit het oog te verliezen.”

Naast dit hoofddoel kent de horecavisie meerdere subdoelen:

- verhogen van de bestedingen en verlengen van de verblijfsduur in de horeca en andere vrijetijdssectoren (detailhandel, toerisme, cultuur en vermaak);
- ruimte bieden voor realisatie van een aantrekkelijk horeca-aanbod dat aansluit bij de wensen van consumenten;
- ruimte bieden voor dynamiek in de horecasector met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers;
- versterken van de werkgelegenheid in de horeca en gerelateerde vrijetijdssectoren.

Het gebruik maken van *gebiedsprofielen* vormt het startpunt voor: het ruimtelijk mogelijk maken van verbreding, vernieuwing en versterking horeca-aanbod; het ruimtelijk grip houden op ongewenste situaties; duidelijkheid geven aan ondernemers, bezoekers en bewoners; aansluiting zoeken bij bezoekmotieven (consumentenbehoeften) en doelgroepen; het stimuleren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor horeca.

Prostitutiebeleid

Het beleid ten aanzien van prostitutie is neergelegd in het facetbestemmingsplan "Prostitutie", vastgesteld door de gemeenteraad in maart 2001. Dit beleid is nog steeds actueel en geldt ook voor het plangebied.

Momenteel zijn er in Gouda drie seksinrichtingen aanwezig. Geen van deze inrichtingen is gesitueerd in het plangebied. In het onderhavige plan is een regeling opgenomen die voor heel het plangebied de vestiging van seksinrichtingen verbiedt.



4. Ontwikkeling Spoorzone midden & oost

4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Voor de beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur zijn drie elementen van belang: de Burgemeester Jamessingel, de deellocaties en de groen-/ waterstructuur. De Burgemeester Jamessingel is de drager van de hoofdstructuur. Deze structureert en stuurt de verkeersruimte en de ontwikkelingsruimte ten behoeve van de deellocaties. Ter hoogte van C1 wordt de weg in noordelijke richting verlegd.

De bebouwing moet voldoen aan een aantal ruimtelijke kenmerken. Zo moet de bebouwing het karakter van de nieuwe Burgemeester Jamessingel als representatieve publieks- en verblijfruimte versterken. Gebouwen dienen zich met hun gevels, publieksfuncties en entrees te richten op de Burgemeester Jamessingel. Op enkele plekken krijgen gebouwen een bijzondere karakteristiek toegedicht, ze moeten plekken markeren of visuele verbanden tot stand brengen. De gebouwen op de overige delen hebben bij wijze van spreken een neutraler uiterlijk.

Belangrijk onderdeel bij het bereiken van visuele effecten vormen hoogbouwaccenten. Ook de na te streven dichtheden in het gebied nopen daartoe. Op markante plekken worden hoogbouwaccenten aangebracht. Deze accenten zijn onderdeel van een groter verband of sluiten aan bij de gebouwen in de nabijheid en leggen zo verbanden met de omgeving. Afhankelijk van de omgeving kan er gedacht worden aan bouwhoogtes tot maximaal 13 bouwlagen.

De oostzijde van deelgebied C1 is wat betreft de hoogteopbouw het meest interessant. Dit zijn immers de gebieden waar de schaal van de historische binnenstad overgaat in de schaal van de moderne stadsuitbreidingen. De hoogteopbouw vereist daarom een nauwgezette uitwerking.

Een ander beoogd effect is het tot stand brengen van visuele verbanden en zichtlijnen in noord-zuidelijke richting. Hiervoor is het noodzakelijk de bebouwing regelmatig te onderbreken. Zo kunnen zichtlijnen ontstaan vanaf het spoor en de Burgemeester Jamessingel naar de achterliggende gebieden of over het spoor heen naar de noordelijke of zuidelijke delen van de Spoorzone.

Het derde element van de ruimtelijke hoofdstructuur is de groen-/waterstructuur. Het gebruik van groen- en waterelementen is een belangrijk middel om Spoorzone Gouda samenhang te geven.

4.2 Programma en fasering

Het programma dat met dit bestemmingsplan in C1 mogelijk wordt gemaakt wordt weergegeven in onderstaande tabel.

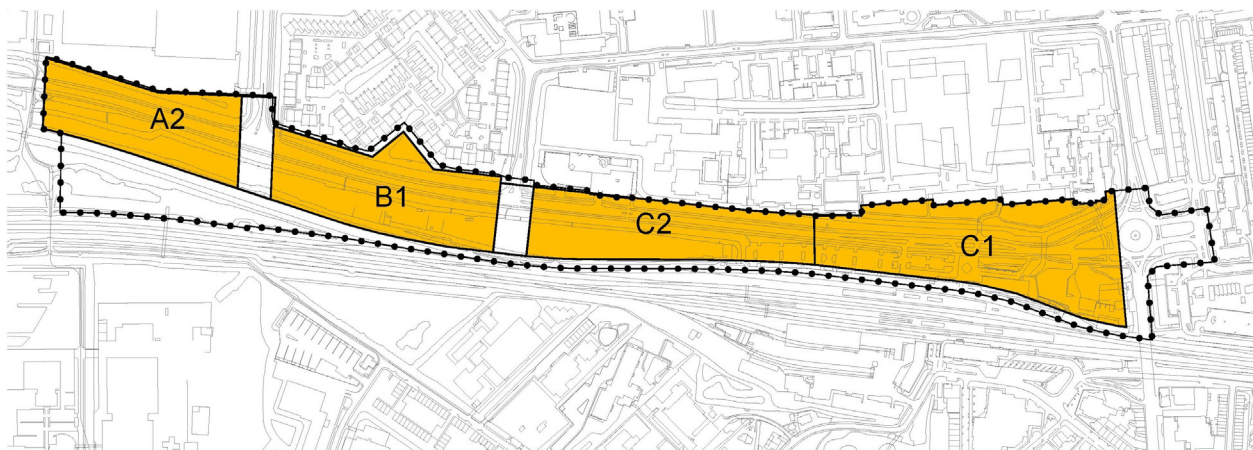
onderdeel	oppervlakte (m ² bvo)
Huis van de stad	max. 19.500 m ²
Wonen	max. 18.750 m ²
Bioscoop	max. 5.000 m ²
Hotel	max. 5.500 m ²
Commerciële ruimte	max. 5.200 m ²
Kantoren	max. 30.200 m ²

In de planregels zijn bovenstaande maximum brutovloeroppervlaktes (bvo's) opgenomen. Dit programma is gebaseerd op het maximale programma uit het vastgestelde Masterplan C1. Om een flexibele invulling van het programma mogelijk te maken, is voor een aantal functies ten opzichte van het Masterplan een hoger maximum opgenomen. De invulling wordt beperkt door een totaal maximum brutovloeroppervlakte, de maximum bouwhoogte en de bouwvlakken, in combinatie met een maximaal bebouwingspercentage. Het totale bouwprogramma van genoemde functies is maximaal 72.850 m² brutovloeroppervlakte.

In C2 is wordt parkeren, groen en water mogelijk gemaakt. Dit terrein biedt zowel de mogelijkheid om parkeren voor de ontwikkelingen in C1 te realiseren als parkeren voor de ontwikkeling van de Driestar ten noorden van de Burgemeester Jamessingel.

De eerste stap in de werkzaamheden wordt gevormd door het beschikbaar maken van het ontwikkelveld ten behoeve van het Huis van de Stad en het woongebouw. Het gaat daarbij om het verleggen van kabels en leidingen, een voorlopige verlegging van de Burgemeester Jamessingel en het verplaatsen van de fietsenstalling. Hierdoor ontstaan de bebouwingsmogelijkheden bij het station. In 2008 is een start gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden, waaronder het dempen van de sloot ten noorden van de huidige Burgemeester Jamessingel.

Naar verwachting kan in 2010 gestart worden met de bouw van het Huis van de Stad. De overige onderdelen van de locatie C1 volgen als de huidige Burgemeester Jamessingel is verlegd. Het betreft hier onder andere een bioscoop, kantoren, hotel, woningen, parkeren voor auto en fiets, een stationsplein en stationsvoorzieningen. Het tijdstip van de start van de bouw wordt onder andere bepaald door de doorlooptijd van het bestemmingsplan en de wijze van funding. De fasering en de daarbij behorende realisatie is daarnaast afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt.



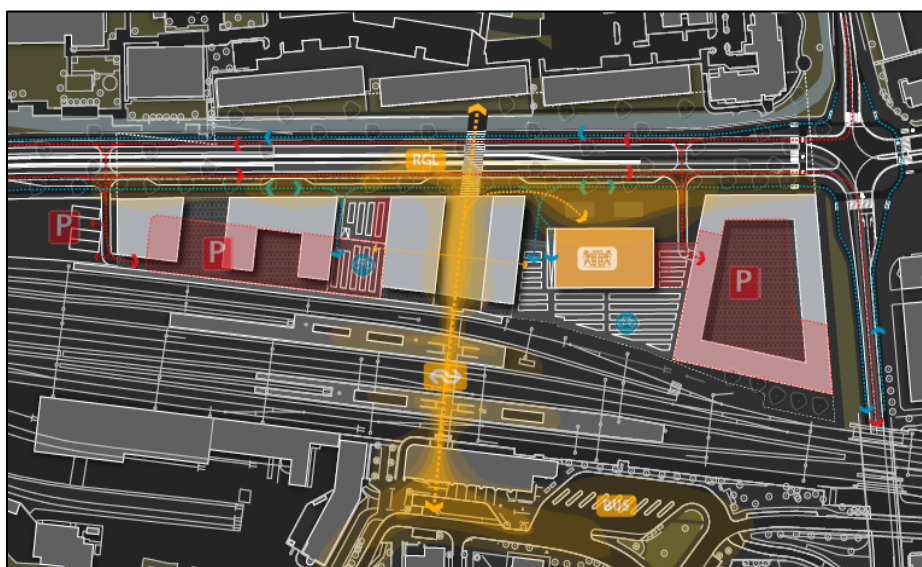
Afbeelding 13: deellocaties

4.3 Deellocaties

4.3.1 Locatie C1 - Stationsomgeving

Geplande ontwikkeling

Voor deze deellocatie is het Masterplan Gouda Spoorzone C1 opgesteld en vastgesteld door de raad. Dit deelgebied wordt het nieuwe centrum van Gouda, grenzend aan en aanvullend op het historische stadshart. Het deelgebied kenmerkt zich door een multifunctioneel karakter. In C1 krijgen alle functies die met het station te maken hebben en andere grote publiekstrekkers een plek. De kracht van dit gebied is de ligging aan het grootste vervoersknooppunt van Gouda, gelegen op een steenworp afstand van de binnenstad met alle commerciële en recreatieve voorzieningen. C1 is een ideale plek voor het nieuwe stadhuis. Dit gebied is ook uitermate geschikt voor kantoren en voorzieningen met een (boven)regionale uitstraling. De bioscoop past eveneens goed op deze locatie en ook andere voorzieningen op het gebied van ontspanning die grote passantenstromen aantrekken zijn zeer geschikt. Tevens zijn op deze locatie parkeervoorzieningen voorzien voor auto en fiets. Het plan voor de deellocatie is in 2009 aangepast ten opzichte van het Masterplan. Omdat de RijnGouwelijn hoog blijft (op de spoordijk), is er in C1 ruimte nodig voor de aanlanding op het station. De bebouwing in de westpunt van C1 is ten opzichte van het Masterplan C1 aangepast om dit mogelijk te maken. Dit heeft tot gevolg gehad dat een deel van het benodigde parkeren van C1 daar niet meer te realiseren is en verplaatst is naar C2.



Afbeelding 14: Impressie overzicht deellocatie C1 (Bron: Masterplan Gouda Spoorzone C1) NB: in deze afbeelding uit het masterplan ligt de RGL nog in het profiel van de Burgemeester Jamessingel, dit is inmiddels aangepast
 Bij de beoogde dichtheid en menging van mensen en activiteiten en bij de gewenste kwaliteit van looproutes en verblijfsruimten hoort een passende architectuur. De nagestreefde architectuur is er een van multifunctionele stedelijke bouwblokken met formele voorkanten en voorzien van markante hoeken en een gevarieerde gevelopbouw. Ook van essentieel belang voor de stedelijkheid en het centrumkarakter van dit deelgebied zijn de parkeerfaciliteiten en grote fietsenstallingen in dit deelgebied.

Voor de invulling van dit gebied wordt uitgegaan van de volgende opbouw:

onderdeel	max. hoogte	max. aantal bouwlagen
Huis van de stad	50 m	13 bouwlagen
Wonen	26,5 m	7 bouwlagen
Bioscoop	30 m	
Hotel	30 m	
Commerciële ruimte	10 m	2 bouwlagen in de plint
Kantoren	48 m / 30 m	13 / 8 bouwlagen

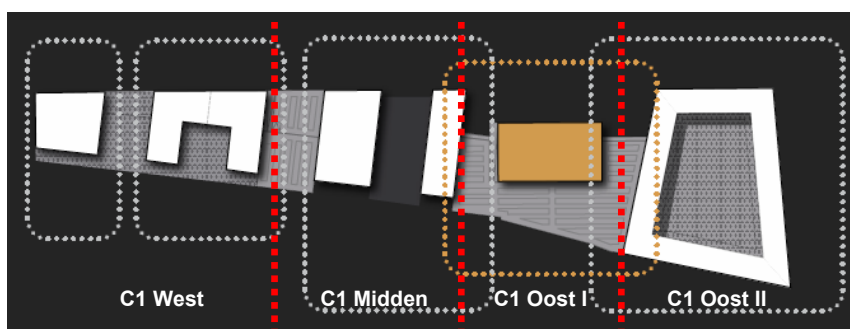
Het stedenbouwkundig plan voor C1 is te karakteriseren als duurzaam, hoogwaardig, flexibel en haalbaar. De bijzondere kwaliteiten van de locatie, centrale ligging en zeer goede bereikbaarheid, worden optimaal benut middels een hoogwaardig en gemengd programma.

In het plangebied komt de eindhalte van de RijnGouwelijn. Het gaat om een verbreding van het huidige meest noordelijke perron en de aanleg van een extra spoor 12, direct ten noorden hiervan. De reiziger kan direct overstappen op de andere spoorlijnen of doorlopen naar de overdekte stationshal met de daarbij behorende voorzieningen. Naast commerciële ruimten worden ook fietsenstallingen en openbare parkeergarages gerealiseerd. Het diverse programma zorgt voor activiteit gedurende het grootste deel van het etmaal.

Het plan betekent voor de Burgemeester Jamessingel een forse verbetering omdat deze over de volle lengte van C1 wordt begeleid door entrees en etalages. Daarmee wordt de Burgemeester Jamessingel een levendige straat, die niet alleen gericht is op het afwikkelen van autoverkeer. De transparante plint wordt slechts onderbroken voor een groot plein als entree van het Huis van de Stad, dat in het plangebied een prominente plaats inneemt. Naast het Huis van de Stad verrijzen boven de doorgaande transparante plint vijf fraai vormgegeven gebouwen.

Het is van belang dat de plint, die zich uitstrekt over de eerste twee bouwlagen, openbare functies krijgt, gekenmerkt door publieksgerichte activiteiten. Hierbij wordt gedacht aan detailhandel en dienstverlening, horeca, kantoren met een baliefunctie, ambachtelijke bedrijven.

De bebouwing varieert in hoogte, om geen lange wand van bebouwing te laten ontstaan voor de bewoners en gebruikers in de nabijheid van het plangebied. Tevens ontstaan op deze wijze openingen/ onderbrekingen gezien vanaf de spoorlijn. Voor de beschrijving van de afzonderlijke kavels in C1 wordt aangesloten op het Masterplan Gouda Spoorzone C1.



Afbeelding 14: Impressie overzicht deellocatie C1 (Bron: Masterplan Gouda Spoorzone C1)

C1-Oost II: woongebouw/kantoren

Op de meest oostelijke punt van de locatie wordt een woonfunctie voorzien in combinatie met commerciële ruimten in de plint. Het woongebouw telt 7 bouwlagen met een maximale hoogte van 26,5 m en wordt waarschijnlijk gebouwd als een gesloten bouwblok. Dit heeft ondermeer te maken met de akoestische situatie. De woningen en/of wooneenheden worden gebouwd vanaf de tweede bouwlaag. Binnenin het bouwblok is een groot binnenhof gedacht met een goede oriëntatie op de zon. Maximaal is op de bovenste bouwlagen in totaal 18.750 m² aan woonruimte voorzien (max. 150 woningen).

Op de eerste twee bouwlagen is daarnaast sprake van commerciële ruimten, parkeervoorzieningen, entrees naar de bovenliggende woningen alsmede een fietsenberging. De diverse functies in de plint zorgen ervoor dat er op de onderste bouwlaag langs de Burgemeester Jammersingel een levendig beeld ontstaat. De entrees van de parkeervoorzieningen worden ontsloten vanaf de Burgemeester Jammersingel, aan de zijde van het Huis van de Stad.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is de mogelijkheid toegevoegd om in C1-Oost II ook kantoren mogelijk te kunnen maken. Dit om de mogelijkheid te bieden in te spelen op de veranderende marktomstandigheden. Daarbij wordt voor het maximaal toegestane bvo aangesloten op de overige kantoor mogelijkheden in C1. In totaal is maximaal 30.200 m² aan kantoren toegestaan in C1. Het bvo aan kantoren dat in C1-Oost II wordt gerealiseerd, kan niet meer worden gerealiseerd in de overige delen van C1.

Een andere wijziging is dat het bestemmingsplan nu de mogelijkheid open laat om het Albert Plesmanplein op de huidige locatie te laten liggen. Dit biedt meer ruimte bij de definitieve keuze voor een inrichtingsalternatief op deze plek. Wanneer de huidige rijbanen hier blijven liggen dan betekent dit een aanpassing van de vorm van het gebouw. Mocht het verkeersplein toch een kruispunt worden, dan is het door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk om het woon/kantoorgebouw in zijn oorspronkelijke vorm te realiseren.

C1-Oost I: Huis van de Stad

Het Huis van de Stad neemt een prominente plaats in. Er is gekozen voor een efficiënte gebouwvorm, wat een hoog, compact gebouw oplevert. De bouwhoogte bedraagt hier maximaal 50 m. De entree van het Huis van de Stad ligt op het maaiveld aan de Burgemeester Jammersingel. Voor het Huis van de Stad is sprake van een openbaar plein. Tussen het Huis van de Stad en het spoor zijn de overdekte en niet-overdekte fietsenstallingen gepland. Op de begane grond is sprake van bewaakte fietsenstallingen en op het dek van onbewaakte. De toegangen bevinden zich aan de westzijde van het Huis van de Stad. Aan de oostzijde van het Huis van de Stad bevindt zich de laad- en loslocatie voor het Huis van de Stad. Aan de oostzijde ligt ook de entree van de parkeergarage onder het woongebouw.

C1-West en Midden: mengeling van functies

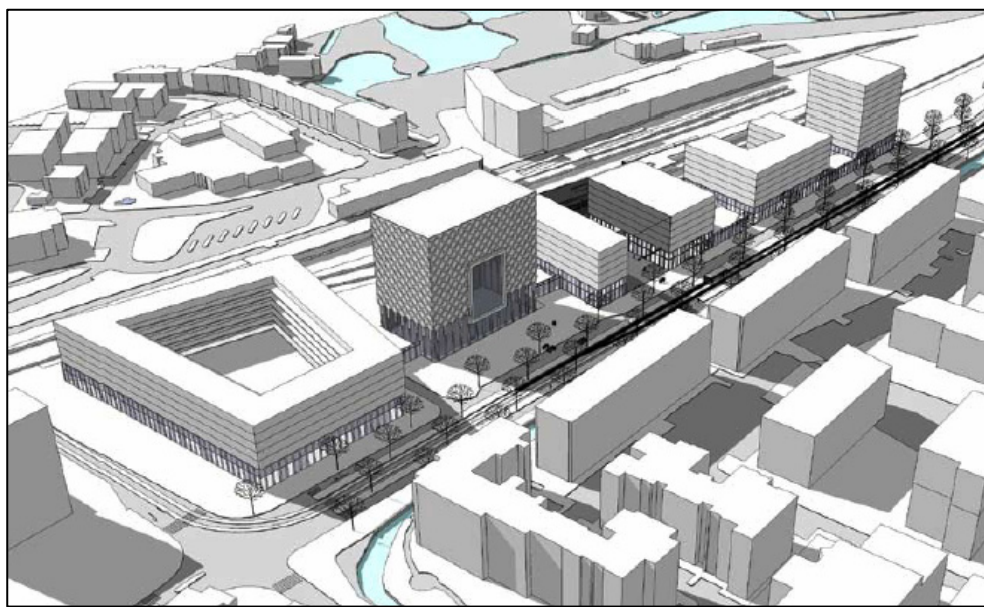
In C1-West en Midden is een groot aantal centrumfuncties voorzien. Een belangrijk onderdeel vormt de stationshal. De entree is aan de Burgemeester Jammersingel en de breedte bedraagt maximaal 24,5 m en minimaal 16 m. Op de eerste twee bouwlagen is aan weerszijden van de hal ruimte voor commerciële ruimten (stationswinkels en stationshoreca). De stationshal vormt een belangrijke verbinding tussen het noordelijk gelegen Boerhaavekwartier en de Goudse wijken ten zuiden van het station. Vanuit de stationshal moet het ook mogelijk zijn de parkeervoorzieningen ten westen van de hal te bereiken. Ook komt er een doorsteek van de stationshal richting de fietsenstallingen achter het Huis van de Stad.

Bij het station komt ook de eindhalte van de RijnGouwelijn. Het gaat om een vergroting van het huidige meest noordelijke perron en de aanleg van een extra spoor 12, direct ten noorden hiervan. Verder zijn in dit gebied kantoren, een bioscoop, een hotel, commerciële voorzieningen en de bijbehorende parkeergelegenheid voorzien. De commerciële ruimten komen in de onderste twee bouwlagen aan de zijde van de Burgemeester Jammersingel. Voor dit plint geldt een maximale hoogte van 10 m.

Op de meest westelijke hoekkavel van C1 is bebouwing mogelijk tot een hoogte van 48 m. Dit kavel ligt prominent ten opzichte van de westelijke verkeersstromen, wat deze hoogte als zichtlocatie rechtvaardigt. De overige bebouwing is maximaal 30 meter.

Vertaling in bestemmingsplan

De ontwikkelingen in C1 zijn zover uitgekristalliseerd dat hiervoor in het bestemmingsplan directe bestemmingen op zijn genomen. In de bestemmingen is voldoende flexibiliteit geboden om het programma uit het Masterplan te realiseren.



Afbeelding 16: Impressie overzicht deellocatie C1 (Bron: Masterplan Gouda Spoorzone C1) NB: in deze afbeelding uit het masterplan ligt de RGL nog in het profiel van de Burgemeester Jamessingel, dit is inmiddels aangepast

4.3.2 Locatie C2 - parkeervoorzieningen

Geplande ontwikkeling

De ligging van de Burgemeester Jamessingel wordt in dit deelgebied niet gewijzigd. Wel wordt een aansluiting gemaakt op de verlegde weg in C1. Ten zuiden van de weg zijn in C2 parkeervoorzieningen gepland. Een deel hiervan is bedoeld voor de ontwikkelingen in C1. Hier is ook de mogelijkheid geboden een gebouwde parkeervoorziening (parkeerdek) te maken met een maximum hoogte van 5 m. Of het nodig is hiervan gebruikt te maken hangt af van de omvang van het programma dat in C1 wordt gerealiseerd.

Verder is in dit gebied ruimte gereserveerd voor parkeren ten behoeve van de ontwikkeling van de onderwijsfuncties van de Driestar, ten noorden van de Burgemeester Jamessingel. Nu de Burgemeester Jamessingel in C2 niet meer wordt verlegd ontwikkelt de Driestar een uitbreidingsplan op eigen terrein. Deze ontwikkeling wordt via een eigen planologische procedure mogelijk gemaakt. Uit de voorlopige plannen is wel duidelijk geworden dat parkeerruimte ten zuiden van de Burgemeester Jamessingel nodig zal zijn.

Parallel aan de bestaande spoorlijnen zal in C2 de RijnGouwewijk komen te liggen. Verder wordt het gebied ingericht met groenvoorzieningen en waterpartijen.

Vertaling in bestemmingsplan

De beschreven ontwikkelingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

4.3.3 Locatie B1

De omgeving van deze deellocatie bestaat hoofdzakelijk uit het woongebied aan en om de Anna van Hensbeeksingel. In tegenstelling tot de eerder ontwikkelde plannen voor dit gebied, waar sprake was van 26.500 m² aan appartementen in een groenstedelijke omgeving, zijn voor deze locaties geen ontwikkelingsgerichte regelingen in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. Voorlopig wordt afgezien van deze ontwikkelingen. De Burgemeester Jamessingel blijft liggen. Het gebied zal verder ingericht worden met groen en water.

water. Wel worden hier maatregelen genomen voor het aspect externe veiligheid. Ondermeer worden in dit gebied vluchtroutes/ toegangswegen voor de hulpdiensten aangelegd.

Vertaling in bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt voor deze gronden de bestaande situatie opgenomen. Voor mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in deze deelgebieden zal een nieuw planologisch kader nodig zijn.

4.3.4 Locatie A2

De ontwikkelingen in deellocatie A2 worden te zijner tijd afgestemd op de ontwikkelingen in de omgeving en de economische vraag. Ook moet de ontwikkeling passen in de marketingstrategie van de Spoorzone. Net als voor B1 zijn voor deze locatie geen ontwikkelingsgerichte regelingen in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. De Burgemeester Jamessingel blijft liggen. Het gebied zal verder ingericht worden met groen en water.

Net zoals in locatie B1 worden in dit gebied maatregelen genomen voor het aspect externe veiligheid (vluchtroutes/ toegangswegen voor hulpdiensten).

Vertaling in bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt voor deze gronden de bestaande situatie opgenomen. Voor mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in deze deelgebieden zal een nieuw planologisch kader nodig zijn.

4.4 Verkeer en vervoer

4.4.1 Toename autoverkeer

De ontwikkeling van Spoorzone en andere grote Goudse projecten zoals Goudse Poort is meegenomen bij het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2007-2020. Duidelijk is dat het autoverkeer in de periode tot 2020 toeneemt, enerzijds vanwege de autonome groei, anderzijds vanwege de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. In het mobiliteitsplan is aangegeven dat er in de periode tot 2020 maatregelen nodig zijn om de mobiliteit in Gouda in goede banen te leiden. Het mobiliteitsplan bevat een opsomming van gewenste maatregelen.

Niet al deze maatregelen hoeven bij de start van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Spoorzone gerealiseerd te zijn. Er is sprake van een stapsgewijze toename van het verkeer in Gouda, die onder andere afhankelijk is van het tempo van de realisatie van de ontwikkelingen. Daarbij spelen economische factoren een belangrijke rol. Dit geldt zowel voor de ontwikkelingen in Spoorzone zelf als daarbuiten. Binnen Spoorzone geldt dat in dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in A2 en B1. Voor Goudse Poort wordt momenteel rekening gehouden met een toename tot 2020 van de bedrijvigheid met 125.000 m² bvo. In het structuurplan Goudse Poort werd nog uitgegaan van een programma 190.000 m² en in het rapport 'PlanMER stadsproject Gouda' van maximaal 251.000 m². De verkeerstoeiname in deze hoek van de stad is daardoor minder dan geraamd in het Mobiliteitsplan.

Binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan zijn de volgende verkeersmaatregelen van belang:

- de realisatie van de RijnGouwelijn, waardoor de openbaar vervoer-bereikbaarheid van Goudse Poort en Spoorzone aanzienlijk wordt verbeterd;
- de herinrichting van het Albert Plesmanplein, waardoor de afwikkeling van het verkeer hier wordt verbeterd. De nieuwe inrichting zal bijdragen aan de overzichtelijkheid, de verkeersveiligheid (het gaat hier om een zogenaamde 'black spot'¹) en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer;
- het nieuwe ontwerp van de Burgemeester Jamessingel in C1, waarbij gebruik wordt gemaakt van de vrijgekomen ruimte door het vervallen van de RijnGouwelijn.

Maatregelen buiten het plangebied zijn:

- de realisatie van de Zuidwestelijke randweg;
- de herinrichting en verbreding bij het kruispunt Hamstergat;
- het reguleren van het vrachtverkeer waardoor de overlast hiervan in woongebieden wordt beperkt (nota Grote Voertuigen);
- de optimalisatie van de verkeerslichten om de doorstroming op kruispunten (o.a. Kleiwegplein) te verbeteren;
- het onderbreken van de doorgaande route door de wijk Nieuwe Park.

Dit zijn maatregelen die momenteel door de gemeente Gouda worden voorbereid of waarvan uitvoering binnen afzienbare tijd wordt verwacht. Daarnaast zullen op termijn ook andere maatregelen nodig zijn om de mobiliteit in heel Gouda op het gewenste niveau te krijgen en te houden. Het beleidskader hiervoor wordt gegeven in het genoemde mobiliteitsplan.

De gemeente zal bij het ontwerp en inrichting van de aangepaste infrastructuur zo goed mogelijk zorgdragen voor een optimale verkeersafwikkeling. Hiernaar wordt verkeerskundig onderzoek verricht. Omdat het ontwerp en de inrichting niet geregeld worden in het bestemmingsplan, is het niet nodig de procedure van het bestemmingsplan te laten wachten tot dit onderzoek afgerond is.

4.4.2 Burgemeester Jamessingel

De Burgemeester Jamessingel maakt conform het Mobiliteitsplan deel uit van de zogenaamde Binnenring en heeft een lokale verkeersfunctie. Deze Binnenring vormt een relatief korte route rond het centrumgebied, waarop de doorstroming van autoverkeer wel wordt gestimuleerd, zij het dat kruisende fietsroutes en Openbaar Vervoerroutes prioriteit hebben.

De hoofdfunctie van de weg is een ontsluitende functie naar de stadsring en een verbindende functie tussen de wijken onderling voor alle verkeerssoorten. Doordat de binnenring geen functie heeft voor doorgaand verkeer ten opzichte van Gouda heeft deze dus geen (door)stroomfunctie, waardoor het ontwikkelingsniveau ten opzichte van de stadsring lager ligt. Dit komt ten gunste van de oversteekbaarheid voor het langzame verkeer, de ontsluiting van woningen, kantoren, winkels en parkeren. Voorzieningen voor het langzame verkeer bestaan uit trottoirs en fietspaden.

Ter hoogte van C1 wordt de Burgemeester Jamessingel naar het noorden verlegd om ruimte te bieden aan de ontwikkelingen nabij het station. De Burgemeester Jamessingel voorziet in twee enkele rijbanen voor autoverkeer, één in iedere richting. Daarnaast is er ruimte voor een groene middenberm, servicestroken en opstelstroken ten behoeve van de aansluiting op het Albert Plesmanplein. De aftakkingen van de Burgemeester Jamessingel ten behoeve van de ontsluiting van de parkeergarages vormen nog onderwerp van studie.

In het voorontwerpbestemmingsplan bestemmingsplan Spoorzone was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de doortrekking van de Burgemeester Mijssingel mogelijk te maken. Deze doortrekking is ook als maatregel opgenomen in het Mobiliteitsplan 2007 – 2020. In het Mobiliteitsplan staat dat deze doortrekking noodzakelijk is wanneer het maximale programma van het project Goudse Poort wordt gerealiseerd, en wanneer er sprake is van éénrichtingsverkeer in de

¹ Beleidsnota kruisingen (2005): locatie met 12 of meer ongevallen of zes of meer letselongevallen gedurende de laatste drie jaar.

Spoortunnel. Op dit moment is niet duidelijk of binnen de horizon van dit bestemmingsplan (10 jaar) deze voorwaarden vervuld worden. Daarom is besloten deze doortrekking niet in voorliggend bestemmingsplan mee te nemen. Wanneer op termijn toch een doortrekking van de Mijssingel noodzakelijk blijkt, dan is hiervoor een afzonderlijke procedure nodig.

4.4.3 Albert Plesmanplein

Als gevolg van de verlegging van de Burgemeester Jamessingel en de ontwikkelingen in de Spoorzone zal het Albert Plesmanplein moeten worden aangepast. In de huidige situatie is het Albert Plesmanplein een verkeersplein met verkeerslichten. Door de vormgeving van het plein in combinatie met het gebruik van verkeerslichten wordt de capaciteit van het plein niet goed benut en kunnen de wachttijden, met name voor langzaam verkeer, oplopen. Daarnaast blijkt uit ongevallanalyses dat er relatief veel ongelukken plaatsvinden op het Albert Plesmanplein. Dit heeft te maken met de onoverzichtelijke inrichting van het plein. Doel van een nieuwe inrichting is dat de verwerkingscapaciteit toeneemt en dat het verkeer veilig kan worden afgehandeld. Omdat er nog discussie is of het verkeersplein mogelijk toch in de huidige vorm gehandhaafd kan worden houdt het bestemmingsplan deze mogelijkheid nog open.

De reconstructie van het plein is één van de drie maatregelen die in het Actieplan Luchtkwaliteit Spoorstraat is opgenomen. Het is dus ook een maatregel die tot gevolg heeft dat de luchtkwaliteit verbetert en er mede voor zorgt dat het knelpunt Spoorstraat wordt opgelost.

4.4.4 NS-station

In 2007 is Gouda Intercitystation geworden. In de richtingen Den Haag, Rotterdam en Utrecht rijden er vier keer per uur Sprinters. Dit laatste zou gezien kunnen worden als een eerste stap op weg naar realisatie van het Stedenbaanconcept, waarbij uiteindelijk, als het aanbod van reizigers in het zuidelijk deel van de Randstad verder toeneemt, een nog hogere frequentie wordt nagestreefd.

Het aantal in- en uitstappers op station Gouda bedroeg in 2008 ongeveer 19 duizend per etmaal. Voorziene groei in de periode tot 2015 is 40%. Het aantal in- en uitstappers op station Gouda Goverwelle bedroeg ruim twee duizend. Voorziene groei in de periode tot 2015 is 20%.

4.4.5 RijnGouwewijn

De RijnGouwewijn maakt, komend vanuit westelijke richting, gebruik van het huidige spoor dat op het spoorwegtalud ligt. Het spoor ligt aanmerkelijk hoger dan de Burgemeester Jamessingel. Aanvankelijk was het de bedoeling om de RijnGouwewijn te laten afdalen naar maaiveld en op te nemen in het profiel van de Burgemeester Jamessingel. Inmiddels is echter gebleken dat deze maaiveldligging financieel niet haalbaar is. Daarom wordt in het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een RijnGouwewijn die 'hoog' ligt, op de spoordijk, en dus aankomt op het centraal station. Binnen C2 en C1 is hiervoor een ruimte gereserveerd van 10,68 meter breed.

Aan de vormgeving en materialisering van de perrons/ haltes dient kwalitatief bijzondere aandacht te worden besteed.

4.4.6 Parkeren

In het Parkeerbeleidsplan Gemeente Gouda 2005 - 2015 zijn in bijlage 5 de parkeernormen voor alle functies opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de deelgebieden:

- binnenstad;
- schil om de binnenstad;
- overige woon- en werkgebieden.

Het plangebied valt daarbij in het deelgebied 'de schil om de binnenstad', waarbij de volgende parkeernormen gelden:

Functie	Norm	Eenheid
Woning duur	1,7	woning
Woning midden	1,6	woning
Woning goedkoop	1,4	woning
Winkels	2	100 m ² bvo*
Kantoren met baliefunctie	2	100 m ² bvo
Kantoren zonder baliefunctie	1,5	100 m ² bvo
Hotel	1	100 m ² bvo
Bioscoop	20	100 m ² bvo

* bvo staat voor brutovloeroppervlakte

Het parkeerbeleidsplan biedt de mogelijkheid voor maatwerk als daar goede argumenten voor zijn. Aangezien deellocatie C1 een sterk openbaar vervoer-knooppunt betreft, zijn hier afwijkende parkeerkentallen toegepast ten opzichte van het gemeentelijke parkeerbeleidsplan. Voor de parkeernormen is uitgegaan van landelijke kentallen van het CROW-ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Daarbij is aangesloten bij specifieke locatietekenen: ligging op een ov-knooppunt, sterk stedelijk gebied en centrumzone. Voor C1 zijn de geprojecteerde functies, de ligging bij een openbaar vervoerknooppunt alsmede de mogelijkheden voor dubbelgebruik nader onderzocht. Hiervoor is een specifieke parkeerbalans² opgesteld, die uitgaat van een bepaalde fasering.

Functie	Norm	Eenheid
Woning duur	1,4	woning
Woning midden	1,3	woning
Woning goedkoop	1,2	woning
Stationwinkels/ -shops/ - horeca	0,4	100 m ² bvo
Kantoren met baliefunctie	1,5	100 m ² bvo
Kantoren zonder baliefunctie	0,8	100 m ² bvo
Hotel	0,5/ kamer + 0,5/ medewerker	100 m ² bvo
Bioscoop	0,2 / stoel	100 m ² bvo

In genoemde parkeerbalans is geconcludeerd dat de beschikbare parkeercapaciteit voor deellocatie C1 in de eindsituatie nagenoeg in de maximale parkeerbehoefte voorziet. Voor het basisscenario is rekening gehouden met de capaciteit van C1, het terrein aan de Vossenburchkade buiten het plangebied en de op de westelijke punt van C1 te realiseren parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan wordt het ook mogelijk gemaakt in C2 te parkeren. Bij realisering van het maximale scenario/bebouwingsprogramma van het Masterplan Gouda Spoorzone C1 dient NS Poort aanvullende parkeergelegenheid te realiseren binnen het plangebied. Het mogelijke parkeertekort treedt alleen op op werkdagen overdag, waarbij moet worden opgemerkt dat op dat moment voor de bioscoop een normatief hoog aantal parkeerplaatsen beschikbaar is. Mits voldoende onderbouwd kan voor dit mogelijk optredende parkeertekort ontheffing worden verleend.

Op het moment dat de aanwezigheid van het openbaar vervoer een beperkende werking heeft op het autobedrijf, en de gehanteerde kentallen te royaal blijken, treedt er mogelijk helemaal geen tekort op. De termijn tot ingebruikname van de laatste fase van deellocatie C1, medio 2016, geeft ruimte om de gehanteerde kentallen te beoordelen. Indien dan uit ervaring blijkt dat er extra parkeercapaciteit nodig is, kan alsnog worden besloten tot uitbreiding van de parkeercapaciteit (op de Vossenburchkade door de bouw van een parkeerdek). De Vossenburchkade heeft 150 parkeerplaatsen, de gemiddelde bezetting hiervan varieert van 10 - 15% doordeweeks tot 40% in het weekend. In het zoeken naar een goede parkeeroplossing voor Spoorzone C1 en de beperkte ruimte in C1 zelf is daarom gekeken naar de capaciteit die over is op Vossenburchkade. Daar het tekort aan parkeerplaatsen in C1 vooral speelt op de middagen doordeweeks is er gekeken naar de capaciteit die op die momenten beschikbaar is. Gezien de bezetting van 10-15% is er dus nog 85% beschikbaar; van de 150 parkeerplaatsen zijn er dus dan nog 128 beschikbaar. In dit geval heeft de gemeente besloten de capaciteit die over is op de Vossenburchkade in te zetten voor het oplossen van de parkeerbehoefte die ontstaat bij de eigen werknemers door het realiseren van het Huis van de

² Parkeerbalans: Gouda, Spoorzone deelgebied C1; SPARK, d.d. 22 mei 2008

Stad. De uitbreiding van de Vossenburchkade is opgenomen in het bestemmingsplan Noord, waarvan het ontwerp ter inzage heeft gelegen vanaf 25 juni 2009.

In de planregels van dit bestemmingsplan zijn voor alle ontwikkelingen parkeernormen opgenomen, waaraan bij bouwvergunning moet worden voldaan. Deze wijken af van de parkeernormen in het parkeerbeleidsplan om bovengenoemde redenen. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies. Tevens is voor een gedeelte van de locatie C1-West binnen de bouwvlakken een hogere bouwhoogte opgenomen, zodat gebouwde parkeerdekken tot de mogelijkheid behoren om eventuele parkeerdruk het hoofd te kunnen bieden. In C2 is grotendeels sprake van parkeren op maaiveld. Voor een deel van C2, aansluitend op C1, is mogelijk gemaakt dat ook hier een parkeerdek wordt gerealiseerd.

Wijziging parkeernormen

Met ingang van 1 oktober 2009 ligt een wijziging van de in de bouwverordening opgenomen parkeernormen ter inzage. In deze wijziging zijn de normen voor het plangebied Spoorzone meegenomen.

4.4.7 Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is hét kenmerk van de Spoorzone. Ook is de Spoorzone bereikbaar per auto, fiets en te voet.

In Gouda is de fiets één van de meest vanzelfsprekende en meest gebruikte vervoermiddelen. Door de compacte opzet van de stad leent Gouda zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. In 2000 bleek uit de Fietsbalans van de Fietzersbond dat in Gouda 47 % van de ritten tot 7,5 kilometer met de fiets gemaakt werd, tegen 38% gemiddeld in alle gemeenten. Langs de noord-zuid routes en in oost-westelijke richting langs de vernieuwde Burgemeester Jamessingel worden vrijliggende fietspaden aangelegd die de woon-, werk-, en voorzieningengebieden direct met elkaar verbinden.

Voor auto's geldt dat de Spoorzone via de Goudse Poort en de route Burgemeester van Reenensingel-Burgemeester Mijssingel aansluiting heeft op de snelwegen A12 en A20. Twee noord-zuidverbindingen verzorgen de aansluiting van het gebied op het fijnmaziger stedelijk netwerk van autoroutes: het tracé Goudse Poort-Hamstergat-Nieuwe Gouwe Oostzijde en het tracé Statensingel-Plesmanplein-Spoorstraat.

De twee haltes van de RijnGouwelijn maken de Spoorzone extra toegankelijk. Eén daarvan ligt ter hoogte van het bestaande treinstation Gouda. Het (hoofd-)station Gouda heeft in 2007 de Intercitystatus gekregen.

Het NS station is tevens het eindstation van de regionale RijnGouwelijn. Deze regionale lightrail krijgt binnen de Spoorzone een tweede halte in deelgebied A1 (halte Goudse Poort).

Met het NS-station Gouda en haltes van de RijnGouwelijn vallen de ontwikkelingsgebieden van de Spoorzone vrijwel geheel binnen de invloedsgebieden van deze haltes: een straal van circa 500 meter rondom de halte. Deze afstand wordt gezien als aanvaardbare loopafstand voor potentiële reizigers.

4.5 Water

In de waterparagraaf worden de belangrijkste aandachtspunten rondom het water- en rioleringssysteem in beeld gebracht. Dit heeft betrekking op de ontwikkelingen in de deelgebieden C1 en C2. De waterparagraaf beschouwt ook deelgebied A1, waarvoor eerder het bestemmingsplan Spoorzone deelgebied A1 is opgesteld. Dit bestemmingsplan is inmiddels in werking getreden.

Binnen de Spoorzone wordt een deel van het bestaande watersysteem gedempt, terwijl er aan de andere kant ook nieuw oppervlaktewater gerealiseerd wordt. Verder worden de nieuwe

ontwikkellocaties voorzien van een rioleringssysteem, dat zorg draagt voor de afvoer van afvalwater en overtollig hemelwater.

4.5.1 Watersysteem gemeentebreed

De Spoorzone maakt voor wat betreft het watersysteem deel uit van de polder Bloemendaal. Deze polder heeft een oppervlakte van 1.116 ha. Circa 60% van deze polder is bebouwd en hoort bij het stedelijk gebied van de gemeente Gouda. De grens tussen stedelijk gebied en landelijk gebied ligt op de rijksweg A12. Het polderpeil (waterpeil) in het landelijk gebied is NAP -2,27 meter. In het stedelijk gebied wordt een polderpeil van NAP -2,20 meter gehandhaafd. De afwatering van het stedelijk gebied vindt plaats via een automatische klepstuw bij de Winterdijk onder de rijksweg A12. Hier stort het wateroverschot uit het stedelijk gebied over op het landelijk gebied. In situaties met extreme neerslag kunnen twee klepstuwen onder de rijksweg bij de Bloemendaalseweg ook worden gestreken voor extra afvoer.

De huidige waterkwaliteit in de polder Bloemendaal wordt negatief beïnvloed door te kleine en te lange duikers. Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

4.5.2 Watersysteem en riolering Spoorzone

Het ontwerp voor het watersysteem van de Spoorzone gaat uit van het realiseren van een watersysteem met een duidelijke structuur. Dat betekent dat er voldoende onderlinge verbindingen zijn en dat te dempen waterlopen of verbindingen elders worden teruggebracht. Daarnaast gaat het ontwerp uit van het realiseren van een watersysteem met voldoende omvang, zodanig dat aan de gestelde bergingseisen van de waterbeheerder wordt voldaan.

Bij het ontwerp is in eerste instantie zorggedragen voor voldoende verbindingen, zodat gesproken kan worden van een robuust goed functionerend watersysteem. In tweede instantie is bepaald of er voldoende berging beschikbaar is en of het watersysteem voldoende capaciteit heeft.

Ten aanzien van het rioleringssysteem is uitgegaan van een gescheiden stelsel voor de Burgemeester Jamessingel en de bouwblokken. Het afvalwater wordt afgevoerd uit het gebied, terwijl het hemelwater via een lokale filtervoorziening naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd.

4.5.3 Watersysteem bestemmingsplan

Het watersysteem voor het bestemmingsplan bestaat in hoofdzaak uit waterlopen aan de noord- en zuidzijde van de Burgemeester Jamessingel. Het totale watersysteem voor de Spoorzone strekt zich echter verder uit en is niet gebonden aan de grenzen van het deelgebied. De invloed van het watersysteem reikt verder.

Het oppervlaktewater in het scholengebied en rond het Ronsseveld is sinds de zomer van 2008 verbonden met het oppervlaktewatersysteem aan de noordzijde van de Bleulandweg. Via deze route vindt de waterafvoer plaats. Het oppervlaktewater bij het plangebied C1 en C2 wordt afgevoerd naar het westen richting het bedrijventerrein Goudse Poort.

Binnen het ontwerp van het watersysteem is er voor zorggedragen, dat het water deze route onbelemmerd kan volgen.

Waterlopen

De belangrijkste waterlopen binnen het bestemmingsplan worden in deze waterparagraaf van oost naar west benoemd, in lijn met de stromingsrichting van het watersysteem.

In deellocaties C1 wordt de waterloop voorlangs de Ronsseflats verlegd. Deze waterloop blijft min of meer dezelfde afmetingen houden. Wat belangrijk is, is dat er een verbinding gegarandeerd blijft voorlangs de Ronsseflats naar de waterloop langs de Ridder van Catsweg.

Aan de westzijde sluit deze nieuwe waterloop aan op de bestaande waterloop langs de Burgemeester Jamessingel. Deze waterloop vervolgt zijn weg achterlangs het gebouw van de Driestar Educatief.

Vervolgens wordt via een systeem van open waterlopen en duikers het water verder de polder Bloemendaal in afgevoerd.

Aan de zuidzijde van de Burgemeester Jamessingel komt een nieuwe waterloop vanaf deellocatie C2 tot aan deelgebied A2. Ten behoeve van de waterkwaliteit is het wenselijk aan de oostzijde van de waterloop een verbinding te maken met de noordelijk gelegen watergang nabij de Ronsseflats. Daarnaast wordt een aanvoermogelijkheid voor afstromend regenwater gerealiseerd in de vorm van een overstort vanuit het regenwaterstelsel of direct afgekoppeld verhard oppervlak.

Verbindingen

In de toekomstige situatie wordt gegarandeerd dat er een waterverbinding gehandhaafd blijft aan de zuidzijde van deelgebied C2 om te zorgen dat het water vanuit C1 afgevoerd kan worden. In de bestaande situatie ligt daar een waterloop. In de toekomst kan deze waterloop mogelijk worden verplaatst, ten gevolge van ontwikkelingen C2. De verbinding op zichzelf blijft echter gewaarborgd.

Daarnaast is de uitdrukkelijke wens opgenomen om tevens een noord-zuid verbinding in het scholengebied te realiseren, vanaf de waterloop langs de Burgemeester Jamessingel naar de bestaande waterloop in het scholengebied (Ronsseweg). Omdat dit deelgebied niet tot het bestemmingsplangebied behoort en er nog geen nieuwe inrichting bekend is, kan deze verbinding niet als verplichting worden opgelegd.

Een belangrijke nieuwe verbinding in het watersysteem is de duiker onder de Burgemeester Jamessingel door. Deze duiker verbindt de waterlopen aan de noord- en zuidzijde van de Burgemeester Jamessingel en zorgt ervoor, dat het water de nieuwe waterbergingslocaties in het natuurgebied en onder het spoorwegviaduct eenvoudig kan bereiken. In overleg met het Hoogheemraadschap is gezocht naar de beste manier om deze verbinding tot stand te brengen. Dit optimum ligt bij de overgang van de Burgermeester Jamessingel van deelgebied C1 naar C2. Op die overgang wordt de verlegde Burgemeester Jamessingel nog aangelegd en zal de weg in hoogte kunnen worden "gelift", zodat voldoende ontluchting van de duikerverbinding te realiseren is. Daarnaast is ter plaatse van deze overgang de voorziene duiker van minimale lengte (ingeschat 20-25 m).

Waterberging

Het watersysteem dient van voldoende omvang te zijn om maatgevende neerslagsituaties op te kunnen vangen. Voor het bepalen van de noodzakelijke waterberging worden de gebieden C1 en C2 beschouwd. In deze deelgebieden maakt het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Tevens wordt deelgebied A1 beschouwd, waarvoor het bestemmingsplan Spoorzone deelgebied A1 op 28 mei 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de overige gebieden verandert er niets in de omvang van de verharding.

De door het hoogheemraadschap van Rijnland gehanteerde eis voor de waterbergingsberekening is de zogenaamde 20%-eis. Deze houdt in, dat voor iedere vierkante meter toegevoegde verharding in de toekomstige situatie er 20% open water dient te worden gerealiseerd.

In de onderstaande tabel zijn de waterbergingsberekening en de uitgangspunten samengevat. Hierbij is voor de veiligheid uitgegaan van 100% verharding in de toekomstige ontwikkelingslocaties. Ook voor de Burgemeester Jamessingel is uitgegaan van volledige verharding in de 32 meter zone die daarvoor gereserveerd is. Voor deelgebied A1 is dit in werkelijkheid minder, maar is toch gekozen voor een veilige aanname en het consequent doorzetten van dit principe.

Gebied	Bruto oppervlak [ha]	Verharding bestaand [ha]	Verharding toekomstig [ha]	Toename verharding [ha]	20% toename = open water [ha]
A1 inclusief bestaande BJS	3,69	0,68	3,14	2,46	0,49
C1 inclusief BJS nieuw	4,58	2,42	3,68	1,26	0,25
C2 inclusief	2,46	0,69	1,67	0,98	0,2

bestaande BJS					
Totaal	10,73	3,79	8,49	4,70	0,94

Tabel 1: waterbergingsberekening 20%-eis

Uitgaande van de bovenstaande waterbergingsberekening is er voor de toename van het verhard oppervlak een extra hoeveelheid open water van 0,94 ha nodig. Deze hoeveelheid open water is de hoeveelheid water die nodig is bovenop de hoeveelheid water die reeds in de bestaande situatie aanwezig is.

Niet alleen op basis van de toegenomen verharding zal er extra open water moeten worden gerealiseerd. Als er waterlopen worden gedempt, zullen deze qua omvang één op één moeten worden teruggebracht. In de gebieden A1, A2, B1 en C2 geldt dit bijvoorbeeld voor de bestaande waterlopen aan de zuidzijde.

Gebied	oppervlak gedempte waterlopen [ha]
A1	0,30
A2	0,18
B	0,15
C1	0,25
C2	0,12
Totaal	1,00

Tabel 2: te dempen waterlopen

In totaal dient er in verband met het dempen en/of verleggen van waterlopen rekening te worden gehouden met een compensatie van nog eens 1,00 ha. Dit komt bovenop de eerder genoemde 0,94 ha volgens uit de 20%-eis.

Gebied	20% toename = open water [ha]	oppervlak gedempte waterlopen [ha]	Totaal te realiseren waterberging [ha]
A1	0,49	0,30	0,79
A2	0,00	0,18	0,18
B1	0,00	0,15	0,15
C1	0,25	0,25	0,50
C2	0,20	0,12	0,32
Totaal	0,94	1,00	1,94

Tabel 3: te realiseren waterberging

In totaal dient rekening te worden gehouden met het realiseren van 1,94 ha extra waterberging ten gevolge van demping en de 20%-eis voor toename van verharding. In het ontwerp voor het watersysteem zijn nieuwe waterbergingslocaties opgenomen. In totaal hebben deze een omvang van 2,02 ha. Vooruitlopend op nieuw beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland is voor droge waterberging een effectief oppervlak van 90% gerekend. De totale omvang van de nieuwe waterbergingslocaties bedraagt dan 1,96 ha. Daarmee is er voldoende waterberging beschikbaar. De omvang van de nieuwe voorziene waterbergingslocaties is weergegeven in tabel 4.

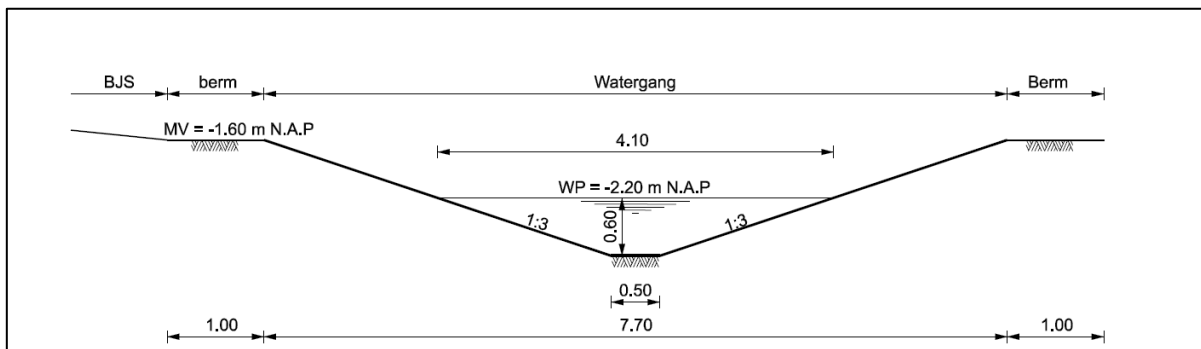
Waterbergingslocatie	Deelgebied	oppervlak nieuwe waterbergingslocatie [ha]
1	C1	0,19
2	C2	0,40
2b	B1	0,36
2a	A2	0,25
3	A1	0,21
4	gebied 4	0,55 (90%)
Totaal		1,96

Tabel 4: nieuwe waterbergingslocaties

In overleg met het Hoogheemraadschap zal gekeken worden naar de meeste optimale manier om de watercompensatie vorm te geven, rekening houdend met de laatste planwijzigingen.

Waterkwaliteit

In het kader van de waterkwaliteit wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd voor de aanleg van voorzieningen en voor de inrichting van waterlopen. Deze uitgangspunten zijn weergegeven in het onderstaande profiel voor overige waterlopen.



Abbeelding 17: Profiel overige waterlopen (watertoets Spoorzone Gouda, Royal Haskoning)

Indien er sprake is van een hoofdwaterloop, moet er een minimale waterdiepte van 1,10 meter beschikbaar zijn.

In geval van een duikerverbinding wordt getracht deze verbinding zo kort mogelijk te houden, conform de wens van het hoogheemraadschap van Rijnland. Als voorkeurslengte wordt maximaal 15 meter aangehouden. Daarbij wordt de duiker zo aangelegd, dat er voldoende lucht en lichtaanvoer is, zodat de waterkwaliteit het minste te leiden heeft.

Ten aanzien van veiligheid (inrichting) wordt waar mogelijk een plasberm toegepast om het ongemerkt te water raken van personen zoveel mogelijk tegen te gaan. Verder wordt er zorggedragen voor toegankelijkheid voor het uitvoeren van beheer en onderhoud.

4.5.4 Riolering

Voor de afvoer van afvalwater en overtollig hemelwater wordt een nieuw rioleringsstelsel aangelegd. Hierbij worden het afval- en hemelwater gescheiden van elkaar ingezameld en afgevoerd.

Het afvalwater wordt middels een vuilwaterriool ingezameld en afgevoerd naar nieuw te plaatsen rioolgemaal. Het afvalwater in het deelgebied C1 wordt afgevoerd via het aangepaste hoofdriool naar het nieuwe rioolgemaal aan de Graaf Florisweg. Het afvalwater van deelgebied A1 wordt afgevoerd via een aan te leggen persleiding naar het bestaande rioolgemaal Bloemendaal.

De neerslag die op het verhard oppervlak valt, zal worden ingezameld met een regenwaterstelsel en wordt vervolgens afgevoerd naar oppervlaktewater. Volgens de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken 2003" van de werkgroep Riolering west Nederland kan het verhard oppervlak grotendeels worden aangemerkt als matig verontreinigd oppervlak. Conform het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland is voor dit type verhard oppervlak een zuiveringstechnische voorziening vereist. Het regenwater zal daarom in eerste instantie worden afgevoerd naar een zuiveringstechnische voorziening. Zodra de capaciteit van de zuiveringstechnische voorziening niet meer toereikend is om al het regenwater te kunnen verwerken, zal het overige regenwater via overstorten ongezuiverd op oppervlaktewater worden geloosd.

Als zuiveringsvoorziening is gekozen voor een lamellenafscheider. Dit type zuiveringsvoorziening is op meerdere locaties in Gouda toegepast. Voor de deelgebieden C1 en C2 komt gezamenlijk één lamellenafscheider, evenals voor deelgebied A1. Het regenwater wordt via een pomp vanuit het riool naar de lamellenafscheider afgevoerd. De afvoercapaciteit van de pompen is zo bepaald, dat 90% van de gemiddelde jaarlijkse neerslag wordt afgevoerd via de lamellenafscidders. Aangezien het regenwaterstelsel wordt bemalen, kan de berging in het regenwaterstelsel worden benut, waardoor de benodigde afvoercapaciteit van de pompen en lamellenafscidders wordt beperkt.

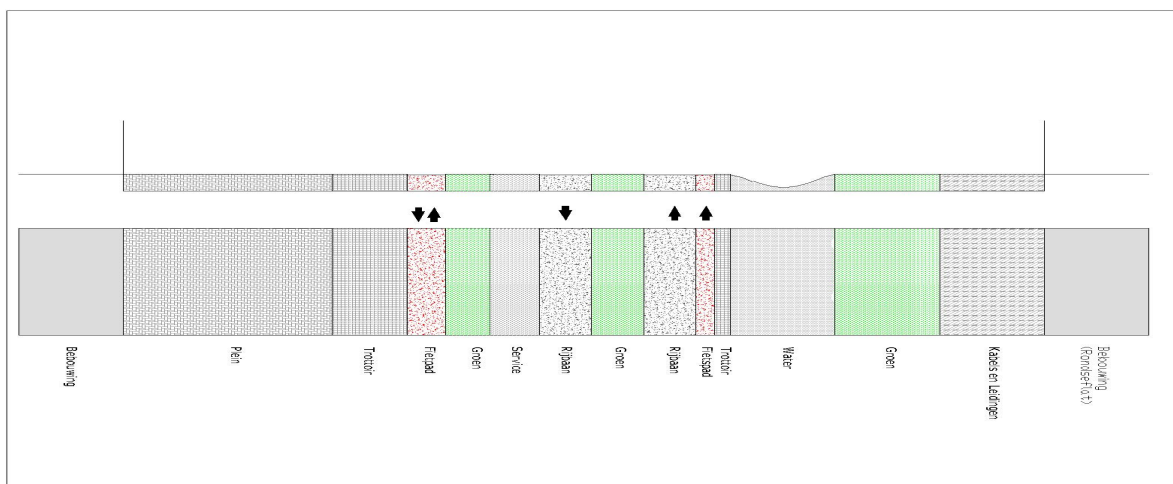
De regenwaterriolering is gedimensioneerd op een standaard ontwerpbui met een herhalingsstijd van eenmaal per twee jaar (bui 08 uit de Leidraad Riolering).

4.5.5 Wateradvies

In het kader van de verplichte watertoets is het ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. Per brief van 16 september 2009 heeft het Hoogheemraadschap te kennen gegeven een positief wateradvies voor onderhavig bestemmingsplan af te geven. Deze brief is in bijlage 2 opgenomen.

4.6 Inrichting openbaar gebied

Het nieuwe profiel van de Burgemeester Jamessingel is ongeveer 32 meter breed, waarbij in het midden een groenstrook ligt bestaande uit gras en bomen. Aan weerszijden van deze groenstrook komt een enkelvoudige rijbaan voor het autoverkeer in één richting, soms opgesplitst in een rechtdoor en een afslagstrook. Daaraan liggen weer parkeer-, groen- en voorzieningenzones met waar nodig ruimte voor afslagbewegingen. Aan de buitenzijden liggen eenrichtingsfietspaden en tot slot voetpaden en ruimten voor bomen. In onderstaande afbeelding is een voorbeeld gegeven hoe dit profiel eruit zou kunnen zien ter hoogte van het Huis van de Stad.



Afbeelding 18 Principeprofiel Burgemeester Jamessingel

De openbare ruimte moet overzichtelijk, representatief en publieksvriendelijk zijn. Belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van het plein van het Huis van de Stad en omgeving is het onmogelijk maken van het stallen van fietsen. Bomen, bloembakken en waterpartijen dragen bij aan een prettig verblijfsklimaat.

Afscheidingen en hekwerken op de kavels zijn uit den boze. De overgang tussen publiek en privaat gebied moet zoveel mogelijk in de bouwvorm- en volumes worden opgelost of niet nodig zijn. De Burgemeester Jamessingel is de belangrijkste openbare ruimte in het plangebied en het plein van het Huis van de Stad sluit hier direct op aan. Het ligt dan ook voor de hand om het materiaalgebruik op elkaar af te stemmen, waarbij ruimte is voor een bijzondere waterelement.

4.7 Beschermde natuurwaarden

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiertoe zijn twee wetten actief, respectievelijk de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming).

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet 1998 die de bescherming van natuurgebieden waarborgde, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, is gewijzigd en de nieuwe Natuurbeschermingswet is 1 oktober 2005 in werking getreden. Kern van de gebiedsbescherming wordt gevormd door het netwerk van Natura 2000-gebieden die strikt beschermd zijn. Daarnaast zijn er ook nog tal van Beschermd Natuurmonumenten, de Nationale Landschappen, de Nationale Parken, is er de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (Structuurschema Groene Ruimte en Nota Ruimte) en worden er in het kader van de Wetlands Conventie wetlands aangewezen.

In de omgeving van Gouda liggen enkele beschermde natuurgebieden (Natura 2000 en beschermd wetland) – met name ten oosten bij de Reeuwijkse Plassen - en ecologische verbindingzones (EHS). Er is echter geen relevante ecologische relatie tussen de natuurwaarden waarvoor deze gebieden worden beschermd en de Spoorzone. Toetsing van het plan aan de bescherming van deze gebieden is verder niet nodig.

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet beschermt planten en dieren tegen vernielen, verstoren, doden etc. De bescherming van Habitatrichtlijnsoorten (waaronder alle vleermuissoorten en de Rugstreeppad) is onderdeel van deze wet. De wet stelt dat er geen schade mag worden gedaan aan beschermde soorten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Als het onvermijdelijk is dat er schade wordt gedaan aan beschermde dieren en planten is het nodig om vooraf te onderzoeken of er een vrijstelling geldt ten aanzien van de beschermde soort, of er een ontheffing voor moet worden aangevraagd.

Sinds februari 2005 is een wijziging van de Flora- en faunawet van kracht die de wet vereenvoudigt. Voor sommige soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van wegen, bedrijventerreinen en woonwijken een vrijstellingsregeling. Dat betekent dat voor verstoring etc. van algemene beschermde soorten geen ontheffing meer hoeft te worden aangevraagd. Voor meer bijzondere soorten moet dat nog wel.

De gemeente heeft onderzoek laten verrichten naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde natuurwaarden in het plangebied.³ De inventarisatie is in eerste instantie uitgevoerd met behulp van bestaande gegevensbestanden en algemene verspreidingsatlassen. Voor een inventarisatie van algemeen en streng beschermde soorten is het Natuurloket geraadpleegd. Deze organisatie beheert de verspreidingsgegevens van alle soorten die door particuliere natuurorganisaties worden verzameld. Daarnaast is gebruik gemaakt van gegevens van de Waardenanalyse Spoorzone Gouda en andere gemeentelijke bronnen.

Op 5 oktober 2005 is het plangebied bezocht en een habitatanalyse uitgevoerd. Op basis van de habitatanalyse is een inschatting gemaakt welke beschermde soorten in het gebied kunnen voorkomen. Bovendien is tijdens dit veldbezoek ook gelet op de aanwezigheid van (sporen van) soorten en vaste nesten en boomholtes. Uit de database inventarisatie en de habitatanalyse blijkt dat het plangebied mogelijk van belang is voor bepaalde vleermuizen en spechten. Om de effecten van het weghalen van de bomen goed te kunnen beoordelen ten aanzien van de streng beschermde vleermuizen en spechten is aanvullend veldonderzoek verricht. Op 7 november 2005 is het plangebied onderzocht door een vleermuisdeskundige.

De ontwikkeling van de Spoorzone Gouda kan van invloed zijn op enkele streng beschermde soorten en op enkele minder streng beschermde soorten. Het gaat hierbij om meervleermuis, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, grootoorvleermuis, ringslang, kleine modderkruiper, grote modderkruiper, bittervoorn, groene specht, grote bonte specht en overige (water en moeras en stads)vogels.

Voor alle soorten geldt echter dat het gebied van beperkte waarde is. De gunstige staat van instandhouding is dus voor geen van de soorten in gevaar. Daarmee is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

³ Ecoscan Spoorzone Gouda; Royal Haskoning, d.d. november 2005

Bij uitvoering van het bestemmingsplan moet wel rekening worden gehouden met de beschermde soorten. Voor de verstoring van streng beschermde soorten is voorafgaand een ontheffing verkregen van het ministerie van Landbouw Natuur en Visserij. Deze ontheffing is geldig tot 1 augustus 2011. Van belang zijn de voorwaarden die in de ontheffing zijn opgenomen en waaraan moet worden voldaan bij de uitvoering van werkzaamheden in het gebied. Het gaat onder andere om het afdammen van sloten langer dan 25 meter en het afvangen van bepaalde vissoorten, onder begeleiding van een deskundige.

soortgroep	maatregel	minst verstorende periode
Planten	Geen: het gebied heeft geen waardevolle biotopen, van de beschermde soorten komen er hoogstens aangeplante individuen voor	
Vleermuizen	Kappen van bomen voor het einde van de winterslaap Sloop van de woningen in augustus en september	In augustus / september
Ringslang	Ringslangen die zich in het volkstuinencomplex bevinden, moeten voor de start van de werkzaamheden weggevangen worden Voordat gevangen dieren elders uitgezet kunnen worden, moet bepaald worden om welke ondersoort het gaat. Het is ecologisch niet wenselijk om uitheemse ondersoorten bij inheemse populaties te zetten	Na 15 februari tot april
Spechten	Kappen of weghalen van de grote wilgen voor de start van het broedseizoen (15 maart) of daarna (15 juli)	Voor 15 maart of na 15 juli
Overige vogels	In het algemeen mogen vogels en hun nesten niet verstoord, beschadigd of vernield worden. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen dienen het kappen en weghalen van alle bomen plaats te vinden voor de start van het broedseizoen of erna.	Voor 15 maart of na 15 juli
Vissen	Dempen van de sloten in de richting van de waterverbinding met het Rietpark (onder het oude spoor)	

Voor streng beschermde soorten én voor minder streng beschermde soorten moeten daarnaast enkele maatregelen worden genomen om negatieve effecten te beperken. Het gaat hierbij om zogenaamde mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen. In de tabel hierboven zijn de mitigerende maatregelen per soortgroep opgesomd. In de tabel hieronder is opgenomen in welke periode de activiteiten ten behoeve van het bouwgereed maken van de Spoorzone gepland moeten worden om rekening te houden met de beschermde natuurwaarden.

activiteit	tijdpad	mitigeert effecten op
Kappen van bomen en weghalen van struweel	Voor 15 maart	Vogels, zoogieren
Dempen van sloten	Voor April	Amfibieën
Leggen van zandpakket	In de zomer	Zoogdieren

Naast mitigatie kunnen er maatregelen worden getroffen om eventuele - niet te voorkomen - schade aan bepaalde soort(groep)en te herstellen. In ieder geval wordt er rekening gehouden met de natuurlijke waarden door het Rietpark een duurzamere natuurbestemming toe te kennen. Dit is van belang voor de meervleermuis, de ringslang, de moeras- en watervogels en vissen. De ecologische uitgangspunten in het Stedenbouwkundig kader bevatten een aantal compenserende maatregelen voor de volkstuinen, de stationszone en de Burgemeester Jamessingel. In de navolgende tabel worden compenserende maatregelen genoemd.

soortgroep	maatregel
Planten	Groenvoorzieningen en watergangen natuurvriendelijk inrichten
Vleermuizen	Aanleggen van boomrijen en natuurlijke groenvoorzieningen Ophangen van vleermuiskasten Verplanten van karakteristieke wilgen met geschikte holtes
Ringslang	Vangen en elders uitzetten na het bepalen van ondersoort
Vissen	Handhaven van de groene as vanaf het Rietpark via de Winterdijk en het Van Bergen IJzendoorpark Handhaven van totaal aanwezige oppervlaktewater moet na herinrichting en de toevoeging van verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door 20% daarvan aan extra wateroppervlakte te creëren
Algemeen	Natuurvriendelijke inrichting van oppervlaktewater door de oevers niet te beschoeien en een natuurlijk oeverprofiel te kiezen. De watergangen worden hierdoor aantrekkelijk voor amfibieën, vissen en kleine rietvogels.

In mei 2009 is een ecologische scan uitgevoerd om na te gaan of de verleende ontheffing nog aansluit bij de voorgenomen werkzaamheden. Dit aangezien het oorspronkelijke bestemmingsplan op onderdelen is gewijzigd. Hieronder wordt de conclusie weergegeven. Het volledige memo is als bijlage bij het ecologisch onderzoek gevoegd.

De verleende ontheffing van 7 september 2006 heeft betrekking op het voorkomen van broedfoerageer- en rustplaatsen van vogels en vissen. Het gaat respectievelijk om de Groene specht, Grote bonte specht, Kleine modderkruiper, Grote modderkruiper en Bittervoorn. In de ontheffing zijn maatregelen opgenomen die naast de altijd geldende zorgplicht, eveneens in acht genomen dienen te worden.

Met een veldbezoek op 7 mei 2009 is nagegaan of de specifieke maatregelen nog steeds van toepassing zijn. De conclusie luidt dat de verleende ontheffing nog aansluit bij de voorgenomen werkzaamheden. Voor de ontwikkeling van het plangebied is het treffen van de specifieke maatregelen conform de verleende ontheffing noodzakelijk voor zowel vissen als vogels. Daarnaast geldt voor de algemene soorten de zorgplicht, welke te allen tijde in acht genomen moet worden.

4.8 Energie en duurzaamheid

Energie

Voor de deelgebieden B, C1 en C2 van de Spoorzone is een energievisie opgesteld (Ecofys; rapport van mei 2006). Voor de deelgebieden A1 en A2 van de Spoorzone is een jaar eerder een energievisie opgesteld, als onderdeel van de energievisie voor het aangrenzende bedrijventerrein Goudse Poort (DWA-rapport d.d. 30 mei 2005). Bij deze energievisies is bekeken welke gemeentelijke doelstellingen uit het klimaatprogramma haalbaar zijn. Op basis hiervan zijn de voor het behalen van die doelstellingen benodigde maatregelen voor ontwikkelende partijen verder geconcretiseerd.

De conclusie uit de onderzoeksrapporten is dat de duurzame energievoorziening door middel van warmtepompen en warmte/koude-opslag (WKO) economisch rendabel en realistisch is. Dit concept kan dus zondermeer worden geadviseerd als na te streven ambitie, zoals bij Goudse Poort al is gebeurd.

Het is mogelijk gebleken met deze duurzame energievoorziening op gebiedsniveau een EPL= 7,5 te behalen. De te bereiken CO₂-uitstootreductie ten opzichte van de thans gebruikelijke bouwwijze/stand van de techniek bedraagt 32% en het aandeel duurzame energie bedraagt 43%. Door de toepassing van WKO wordt aan alle klimaatdoelen van het Klimaatprogramma van de gemeente Gouda voldaan. Het is wel van belang nog steeds aangescherpte EPC-eisen op te nemen in programma's van eisen, om daarmee te voorkomen dat gebruikelijke energiemaatregelen, zoals goed isoleren, achterwege worden gelaten.

De Masterplankaart WKO, met de verdeling van de koude en warmtebronnen van de WKO systemen, wordt als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen. Daarmee is gelijk een toetsing door de provincie voor dit verdeelmodel gegarandeerd. De kaart bevat de ruimtelijke uitwerking van het Masterplan WKO Spoorzone. De provincie kan dan bij de vergunningverlening voor de grondwateronttrekking verwijzen naar het bestemmingsplan. Op de kaart is ook rekening gehouden met de ontwikkeling in het aanpalende gebied Hamstergat. Geadviseerd wordt afstemming met betrekking tot het realiseren van de WKO tussen deelprojecten te organiseren. Deelprojecten die een gelijklopende planning doorlopen, kunnen door samenwerking besparen op de investeringskosten, indien gezamenlijk kan worden aanbesteed.

De duurzaamheidsambities van de gemeente Gouda gaan verder dan wat kan worden voorgeschreven door middel van een bestemmingsplan. Deze ambities worden daarom ook met andere middelen gestimuleerd.

Duurzaamheid

De toepassing van meervoudig ruimtegebruik in Spoorzone is een stimulans voor de duurzaamheid van het gebied. Denk daarbij aan de combinatie van parkeergelegenheid met andere functies waardoor geen extra ruimte nodig is voor een aparte parkeervoorziening, en de combinatie van kantoren met commerciële voorzieningen waardoor niet nodig extra (forens)verkeer plaatsvindt. Het Huis van de Stad moet een voorbeeld worden op het gebied van duurzaam bouwen.

De inrichting van de openbare ruimte wordt door de Gemeente Gouda duurzaam uitgevoerd. Daartoe is een pakket maatregelen vanuit het Nationaal Pakket duurzaam bouwen voor de GWW sector overgenomen in de LIOR (Leidraad inrichting openbare ruimte) van de gemeente Gouda.

Naast een duurzaam ontwerp van de te realiseren gebouwen verdient het aspect water binnen het plangebied extra aandacht. In verband met de lage ligging en de slappe bodem die inklinkt, zijn maatregelen nodig die verder bodemdaling tegengaan. Goed peilbeheer hoort daarbij. Op de duurzame aspecten van waterbeheer en de uitwerking ervan wordt nader ingegaan in de waterparagraaf.

4.9 Overige thema's

4.9.1 Explosieven

Er is voor Spoorzone in kaart gebracht waar zich mogelijk niet geëxplodeerde explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de grond bevinden. De kans bestaat dat deze in Gouda met zijn specifieke grondsamenstelling aanwezig zijn. In de nadagen van de Tweede Wereldoorlog zijn met name het NS station en de spoorbrug veelvuldig gebombardeerd. Om geen enkel risico te lopen wordt elk gebied van Spoorzone waar sprake zal zijn van grondwerkzaamheden onderzocht op de aanwezigheid van niet geëxplodeerde explosieven. Zonodig worden deze verwijderd.

Voor het hele plangebied wordt oppervlakedetectie uitgevoerd en de dieptedetectie wordt per deelgebied ingepland. Dit is pas mogelijk als het programma deels gerealiseerd wordt omdat hiervoor het palenplan van de bebouwing nodig is.

4.9.2 Kabels en leidingen

In de westelijke hoek van deellocatie A2 ligt een ondergrondse aardgastransportleiding van de Gasunie. Voor de ondergrondse aardgastransportleiding in het plangebied geldt een toetsingsafstand van 20 m aan weerszijden van deze leiding. De minimale afstand waarop woonwijken, flatgebouwen en bijzondere objecten uit categorie I mogen worden gebouwd bedraagt 7 m. De minimale bebouwingsafstand voor overige bebouwing is 4 m.

Ter hoogte van de Gentseweg ligt in zuidoostelijk richting een persriool dat de functie heeft om het afvalwater van de woonwijken Bloemendaal en Plaswijk naar het hoofdrioolgemaal te verpompen.

Beide leidingen zijn op de verbeelding weergegeven alsmede bijbehorende zones. In alle gevallen moet bij de gebiedsontwikkelingen worden bekeken hoe het grondgebruik en het ruimtebeslag van deze leidingen zijn te verbeteren. Het is denkbaar de leidingen in de terreininrichting te passen, maar ook is het mogelijk de leidingen te verleggen. Dat moet nog worden uitgezocht.

Ten noorden van het spoor wordt in verband met de externe veiligheid een hogedruk (blus)waterleiding aangelegd.

Ten westen van de Burgemeester Mijssingel lopen in een grillige baan van noord naar zuid een 50 kV ondergrondse hoogspanningsleiding en een 8 bar gasleiding van Eneco. Deze leidingen behoeven geen juridisch-planologisch bescherming en zijn daarom niet in het plan geregeld. Dit in tegenstelling tot de hierboven aangehaalde leidingen.

4.9.3 Spoorwegwet

Voor het hele plangebied moet rekening gehouden worden met het volgende. Om veiligheidsredenen voor het treinverkeer en ook om praktische redenen van onderhoud en beheer is het niet toegestaan om binnen een zekere afstand vanuit het hart van het buitenste spoor te bouwen en/of werkzaamheden te verrichten. Dit is vastgelegd in (artikelen 19 e.v. van) de Spoorwegwet. Voor alles wat in, nabij, op, boven of onder de spoorweg wordt aangelegd dient een vergunning worden aangevraagd bij ProRail, als eigenaar c.q. beheerder van het spoorwegterrein⁴.

In dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met een zone van 11 m uit het hart van het buitenste spoor, waarbinnen rekening moet worden gehouden met het spoorwegbelang.

⁴ Handleiding vergunning- en ontheffingaanvragen voor werkzaamheden in de nabijheid van de Spoorweg



5. Milieuopzet

5.1 Aanleiding

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. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voor het plangebied relevante milieuaspecten. Primaire insteek hierbij is welke rol de milieuaspecten hebben bij de afweging of bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen toegelaten kunnen worden.

5.2 Milieueffectrapportage Stadsproject Gouda

Sinds september 2006 bestaat de wettelijke verplichting om de milieueffecten van bestemmingsplannen die 'het kader stellen voor latere m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten' middels een plan-m.e.r.-procedure te beoordelen. De kern van de plan-m.e.r. procedure wordt gevormd door een milieueffectrapportage (planMER) waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en mogelijke varianten worden beschreven. Het biedt daarmee informatie die gebruikt kan worden bij het maken van politiek-bestuurlijke besluiten. (De afkorting m.e.r. verwijst naar de procedure voor de milieueffectrapportage. De afkorting MER wordt gebruikt voor de milieueffectrapportage zelf).

De gemeente Gouda heeft een planMER opgesteld voor het stadsproject Spoorzone, Goudse Poort en Leisurelocatie Hamstergat. In deze rapportage is onderzoek verricht naar de mogelijke samenhang en cumulatie van milieueffecten van de drie projecten als 'integraal stadsproject'. Het planMER dient als milieu-informatiebron voor alle toekomstige ruimtelijke- en bestemmingsplanprocedures van de afzonderlijke projecten. Het planMER is vastgesteld door de gemeenteraad. Eindconclusie van het planMER is dat het stadsproject zowel positieve als negatieve gevolgen heeft ten opzicht van de autonome situatie. De belangrijkste negatieve effecten van het stadsproject houden verband met de verkeersaantrekkende werking van het stadsproject.

Tevens is een MER-beoordelingsnotitie opgesteld. Op grond hiervan is geconstateerd dat er geen sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'. Het is daarom niet nodig een besluit-m.e.r.-procedure te doorlopen. Het planMER en de MER beoordelingsnotitie liggen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage.

De in de volgende paragrafen vermelde informatie is gebaseerd op het milieukundig onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland. De milieukundige rapportage is als bijlage aan het bestemmingsplan bijgevoegd.

5.3 Geluid

5.3.1 Wegverkeerslawaaï

Beleidskader

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) iedere weg in beschouwing te worden genomen tenzij de weg binnen een woonerf gelegen is of voor de weg een maximum rijsnelheid van 30 km/uur geldt. De te beschouwen wegen hebben een zone: een aandachtsgebied waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden indien (relevante) wijziging plaatsvindt van de weg of geluidgevoelige bestemmingen binnen deze zone.

De grootte van de zones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de definitie van het gebied (buitenstedelijk of binnenstedelijk). Buitenstedelijk is het gebied dat buiten de bebouwde kom is gelegen en het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend langs een autosnelweg. Het overige gebied is binnenstedelijk.

Bij de berekening van de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer wordt gekeken naar de verkeersintensiteit, het type verkeer en de gesteldheid van de weg. Het geluidsbelasting mag op de gevel in principe niet meer bedragen dan 48 dB.

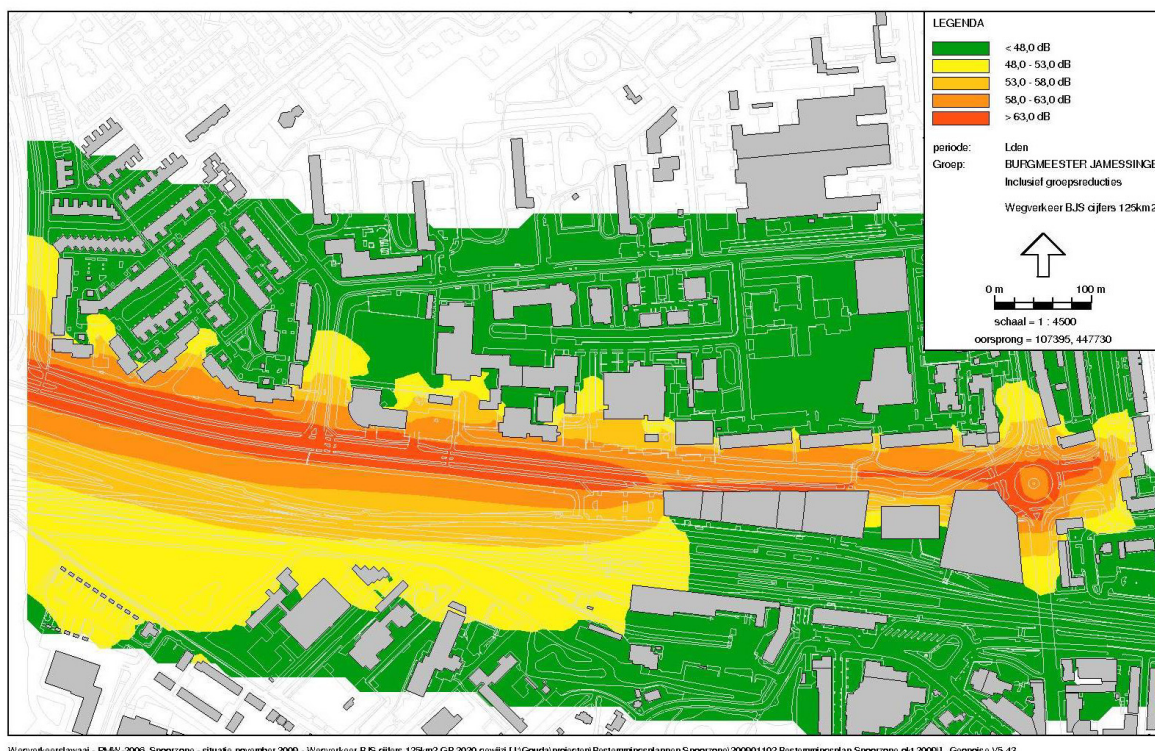
Bij wijziging van de lay-out van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden om te kunnen bepalen of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie indien de geluidsbelasting ten gevolge van het te wijzigen deel van de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de Ausgangssituatie en waarbij de geluidsbelasting hoger is dan 48 dB. In het geval van een reconstructie dient een hogere waarde procedure doorlopen te worden.

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk als maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 48 dB op de geluidsgevoelige bestemmingen onvoldoende doeltreffend zijn, danwel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard stuit (artikel 110a, vijfde lid van de Wet geluidhinder). Daarnaast heeft de gemeente een eigen beleid bij het vaststellen van een hogere waarde van meer dan 53 dB ten gevolge van het wegverkeerslawaaï. De geluidsbelasting van tenminste één tot de desbetreffende woningen behorende buitenruimten mag niet meer dan 48 dB bedragen (geluidluwe zijde). Indien de geluidsbelasting van de buitenruimte niet tot 48 dB kan worden beperkt moet de buitenruimte afsluitbaar worden gemaakt.

De relevante wegen in plangebied zijn de Burgemeester Jamessingel en de Spoorstraat. Conform de opgave van de gemeente Gouda is voor het te wijzigen deel van de Burgemeester Jamessingel (ten oosten van het Hazenpad) uitgegaan van het toepassen van Dundek 2 (reductie ten opzichte van fijn asfalt tenminste 4 dB(A)). Voor het verkeersplein bij het Albert Plesmanplein is uitgegaan van Dundek 1 (reductie ten opzichte van fijn asfalt tenminste 2,5 dB(A)). Voor de overige delen van de Burgemeester Jamessingel is uitgegaan van het bestaande wegdek (fijn asfalt).

Geluidsbelasting

In afbeelding 19 zijn de berekende geluidcontouren weergegeven ten gevolge van de Burgemeester Jamessingel voor het jaar 2020.



Afbeelding 19: Berekende geluidcontouren wegverkeer Burgemeester Jamessingel 2020 (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh)

Ter hoogte van de bestaande flats aan de Ronsseweg blijkt dat, zonder aanvullende geluidreducerende maatregelen, de geluidsbelasting ten gevolge van de verlegde Burgemeester Jamessingel in 2020 ten hoogste 56 dB bedraagt. Ten opzichte van het basisjaar 2008 neemt de geluidbelasting met afgerond ten hoogste 1 dB toe. Aldus is geen sprake van een reconstructiesituatie conform de Wet geluidhinder.

Ter plaatse van woningen aan de Anna van Hensbeeksingel neemt de geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het plan met ten hoogste 2 dB toe. Voor deze woningen is echter geen reconstructietoets benodigd, omdat de toename ter plaatse het gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan en niet het gevolg is van de reconstructie van de weg.

Ter hoogte van de nieuwe appartementen op de C1-locatie zijn de berekende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer (Burgemeester Jamessingel en Spoorstraat) lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Echter de voorkeurswaarde van 48 dB wordt wel overschreden waardoor voor de realisatie van de gebouwen een hogere waarde procedure dient te worden doorlopen. Het ontwerpbesluit voor de Hogere Waarden heeft tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Inmiddels zijn hogere waarden onder voorwaarden vastgesteld. Onder andere zal bij het ontwerp van de appartementen tenminste één geluidluwe gevel per appartement moeten worden gerealiseerd.

5.3.2 Spoorweglawaai

Beleidskader

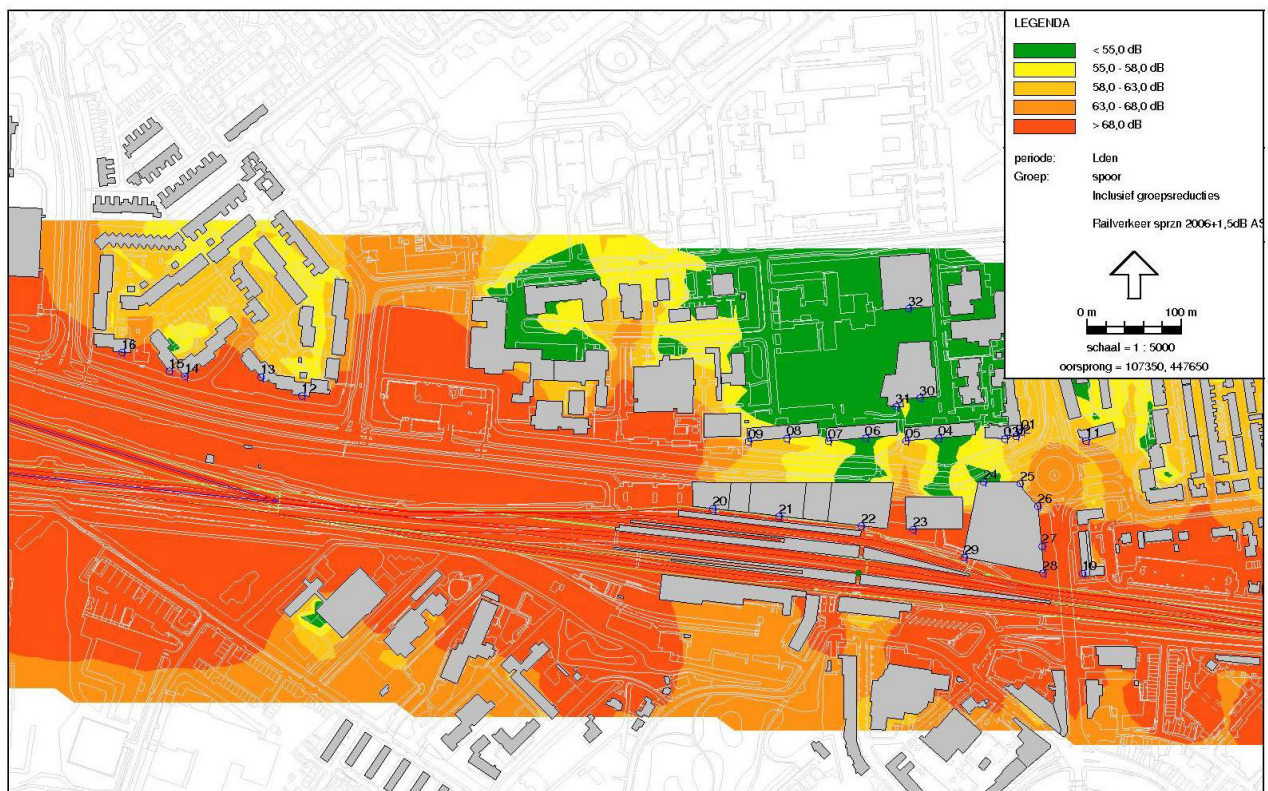
Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder (Bgh) iedere spoorlijn in beschouwing te worden genomen ter bepaling van de geluidsbelasting. Deze spoorwegen hebben een zone waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden.

Volgens artikel 4.9 tot en met 4.12 van het Bgh bedraagt met ingang van 1 januari 2007 voor nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde 55 dB en de maximale hogere waarde 68 dB.

De zone van de spoorlijn Utrecht-Den Haag/Rotterdam (traject 590-595) ter hoogte van het plangebied bedraagt 600 meter. Het gehele plangebied valt binnen deze zone.

Geluidsbelasting

In afbeelding 20 is de geluidbelasting weergegeven ten gevolge van railverkeer op een hoogte van 5 meter boven het plaatselijk maaiveld.



Railverkeerslawaai - FMR 2006, Spoorzone - situatie november 2009 - Railverkeer sprzn 2006+1,5dB ASW/112008 gewijz J:\Gouda\projecten\Bestemmingsplannen\Spoorzone\200901102 Bestemmingsplan Spoorzone old 2009\1 - Geonidse V5.43

Afbeelding 20: Berekende geluidcontouren ten gevolge van spoorweg 2020 (inclusief aftrek ex art. 110g Wgh)

Door de bebouwing van de C1 locatie zal de geluidbelasting, veroorzaakt door het spoorweglawaai, ter hoogte van de Ronssewegflats significant afnemen. De details hiervan staan weergegeven in het milieuraapport.

De toename van het geluidsniveau op de bestaande woningen ten gevolge van het nieuw te realiseren spoor 12 bedraagt ongeveer 0,1 dB en is dus verwaarloosbaar. Door de aanleg van spoor 12 dienen de woningen op de raillijst te worden gesaneerd. De sanering van de bestaande situatie is een verantwoordelijkheid van het rijk.

Ter hoogte van de nieuwe appartementen op de C1-locatie wordt de maximaal toegestane grenswaarde van 68 dB ruim overschreden, waardoor de realisatie van deze appartementen zonder verdere geluidreducerende maatregelen, uitsluitend mogelijk is indien een aantal gevels als 'dove gevel' wordt gerealiseerd. Voor deze woningen is middels een besluit ter vaststelling van Hogere Waarden genomen. In het besluit is de voorwaarde opgenomen dat middels geluidreducerende maatregelen moet worden getracht de geluidsbelasting te reduceren tot de maximale ontheffingswaarde. Voor de gevels waar dit niet lukt zullen de appartementen alsnog moeten worden uitgevoerd met dove gevels (of afsluitbare buitenruimte). Per appartement mag maximaal één dove gevel worden gerealiseerd. Tevens zal elk appartement moeten beschikken over een geluidluwe gevel.

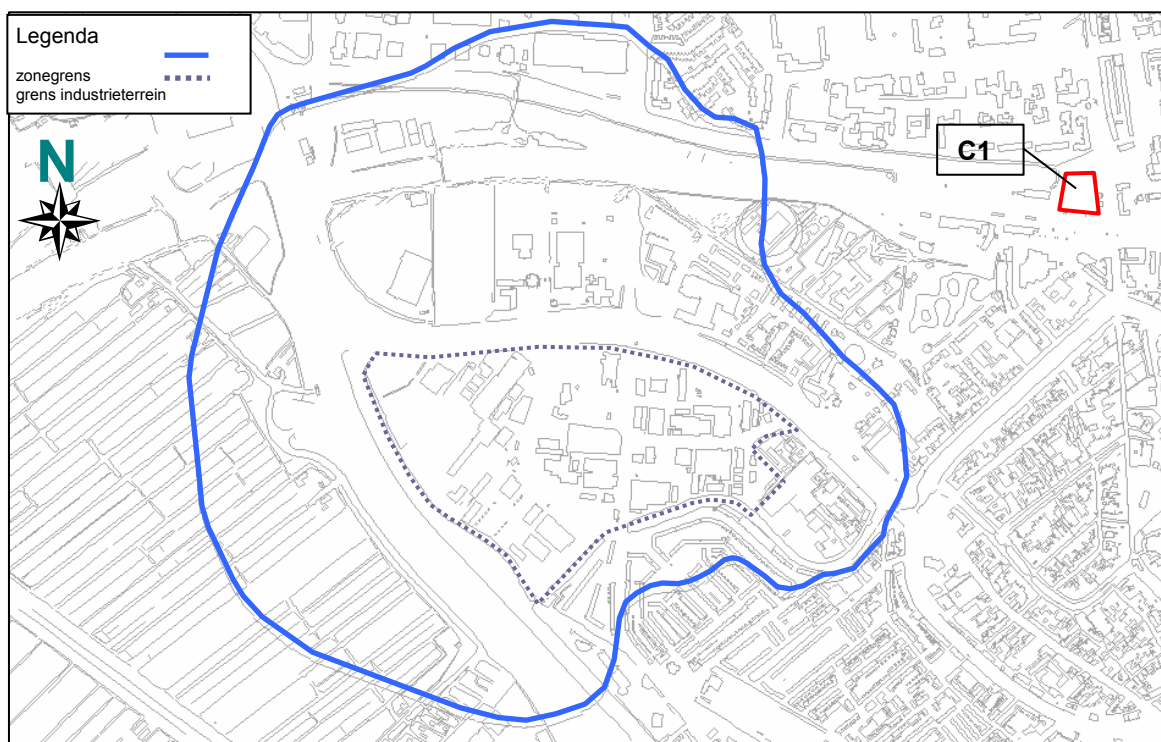
5.3.3 Industrielawaai

Beleidskader

In de (directe) omgeving van de Spoorzone is het gezoneerde industrieterrein Kromme Gouwe gelegen. Het is een industrieterrein overeenkomstig artikel 40 van de Wet geluidhinder. Op het industrieterrein kunnen zich bedrijven vestigen die worden genoemd in artikel 2.4. van het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer (de zogenaamde grote lawaaimakers). Op grond van hoofdstuk V van de Wet geluidhinder is rondom deze terreinen een zone vastgesteld, waarbuiten de etmaalwaarde van het equivalente (gemiddelde) geluidsniveau veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein niet hoger mag zijn dan 50 dB(A)-etmaalwaarde.

Geluidsbelasting

In afbeelding 21 is de ligging van de zone weergegeven (zie blauwe lijn zonegrens).



Afbeelding 21 Zone industrieterrein Kromme Gouwe

Zoals uit de afbeelding is af te lezen zijn de geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van deelgebied C1 buiten de vigerende zonegrens gelegen. Aldus zijn er vanuit het gezoneerde industrieterrein geen belemmeringen voor de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan Spoorzone midden & oost mogelijk worden gemaakt.

5.4 Luchtkwaliteit

Beleidskader

De kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen aan de kwaliteitseisen die zijn gesteld in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De normen zijn gebaseerd op de Europese Richtlijn luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt getoetst aan de hand van grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide, koolmonoxide, zwevende deeltjes (fijn stof PM10), benzeen en benzo-a-pyreen (bap). De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10). De grenswaarden voor zowel NO₂ als PM10 betreffen 40 µg/m³ jaargemiddeld. Voor PM10 mag voorts ten hoogste 35 dagen per jaar een concentratie van 50 µg/m³ overschreden worden.

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is gesteld dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals bedoeld in artikel 5.16, tweede lid) kunnen uitoefenen als aannemelijk is gemaakt dat één van de volgende situaties van toepassing is:

1. de luchtkwaliteit verbetert per saldo of blijft ten minste gelijk;
2. de uitoefening draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht. In de periode tot de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (naar verwachting begin 2009) is een project een NIBM-project als de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel PM10 als NO₂ door een project de 1%-grens niet overschrijdt. De 1%-grens is een toename van maximaal 0,4 µg/m³ voor de jaargemiddelden PM10 en NO₂.
3. die uitoefening niet leidt tot het overschrijden van een grenswaarde.

Situatie

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat langs alle relevante wegen ter hoogte van het plangebied ook na realisatie van de beoogde ontwikkelingen wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM10. De vaststelling van het bestemmingsplan stuit niet op bezwaren wat betreft luchtkwaliteit. De realisatie van het bouwplan wordt conform Titel 5.2 van de Wet milieubeheer toelaatbaar geacht.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Middels de Wet milieubeheer wordt hinder en schadelijke effecten in woonsituaties zoveel mogelijk voorkomen. In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen bedrijven ingedeeld worden in categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies.

- Categorie 1: grootste afstand 0 en 10 meter;
- Categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3: grootste afstand van 50 tot 100 meter;
- Categorie 4.1: grootste afstand van 200 tot 300 meter.

Met behulp van het inrichtingenbestand van de Milieudienst is geïnventariseerd welke bedrijven zich in het bestemmingsplangebied bevinden. Tevens is geïnventariseerd welke bedrijven zich buiten het bestemmingsplangebied bevinden met een milieuzone die reikt tot binnen het bestemmingsplangebied. Voor het bepalen van de milieuzones is uitgegaan van de afstandnormen op basis van Bedrijven en Milieuzonering 2009. De milieuzones zijn een aandachtspunt wanneer toekomstige ontwikkelingsplannen in het bestemmingsplangebied moeten worden getoetst aan het bestemmingsplan.

Situatie

Net ten zuiden van het plangebied ligt een aantal bedrijven. Enkele hebben een binding met de spoorlijn en een bedrijfscategorie van 3.1 of hoger. Deze bedrijven hebben geen invloed op het plangebied. En zullen niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering door de realisering van woningbouw binnen het plangebied. Bedrijven op het industrieterrein Kromme Gouwe hebben evenmin invloed op het plangebied.

5.6 Externe Veiligheid

Beleidskader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dit geval speelt specifiek het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee kernbegrippen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.
- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Bebouwing is niet toegestaan binnen de zogenaamde 10^{-6} contour van het PR:

- Rond inrichtingen waarin opslag / verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- Langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Risico's verbonden aan het transport gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in het kader van prognoses voor vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en het Basisnet.

In de Circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' is het volgende opgenomen: "Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd."

Situatie

Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg of over binnenwater geeft geen belemmeringen voor de plannen. Tevens zijn nabij of in het plangebied geen risicorelevante inrichtingen gelegen.

Het bestemmingsplan Spoorzone midden & oost is gelegen langs de spoorlijn Rotterdam - Utrecht. Over deze spoorlijn worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De externe veiligheidsaspecten van dit vervoer in relatie tot het onderhavige bestemmingsplan zijn onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico. Het PR vormt geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen. De wettelijke basisveiligheid kan daarmee worden geboden.

Uit dit onderzoek blijkt ook dat het groepsrisico in de bestaande situatie reeds meerdere malen de oriëntatiewaarde overschrijdt en dat deze overschrijding toeneemt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het rekenkundige onderzoek hiervan is opgenomen als separate bijlage.

Verantwoording Groepsrisico

De overschrijding van de oriëntatiewaarde betekent conform de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' dat het groepsrisico verantwoord moet worden. Vanwege het hoge groepsrisico is dit verantwoordingsproces uitgebreid, en in overleg met vele partijen, ingevuld. De invulling van de verantwoordingsplicht in Gouda betekent dat:

- er technische voorzieningen worden getroffen om de kans op een calamiteit en daardoor ook het risico te verminderen;
- er organisatorische en fysieke maatregelen worden getroffen om de zelfredzaamheid te optimaliseren;
- er een overeenkomst is ondertekend door de gemeente en ontwikkelaar NS Poort inzake de realisatie van veiligheidsmaatregelen.

De wijze van invulling van de verantwoordingsplicht is beschreven in het rapport 'Verantwoording groepsrisico 'Bestemmingsplan Spoorzone midden & oost' van de gemeente Gouda. De regionale brandweer is structureel bij het proces betrokken en is om advies gevraagd over de voorgenomen besluitvorming. De brandweer adviseert de in het rapport genoemde maatregelen over te nemen. De gemeenteraad van Gouda heeft op 9 december 2009 ingestemd met de verantwoording groepsrisico en daarmee met het restrisico aangaande externe veiligheid. Het rapport en het advies van de brandweer maken integraal onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.

5.7 Bodem

Beleidskader

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), 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):

- **Niet saneren**

Indien de verontreiniging voor het beoogde doel niet hoeft te worden gesaneerd kan het ruimtelijke plan voor wat betreft deze verontreiniging zonder meer doorgang vinden.

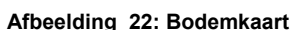
- **Saneren**

Indien de verontreiniging moet worden gesaneerd dient een saneringsplan te worden opgesteld en ingediend bij de Provincie Zuid-Holland. In sommige gevallen kan worden volstaan met het indienen van een BUS-melding bij de provincie. Na goedkeuring door de provincie kan de sanering doorgang vinden. Na afloop dient de sanering te worden geëvalueerd en ook dit verslag dient ter goedkeuring aan de provincie te worden voorgelegd. Tijdens de saneringsprocedure kan de ruimtelijke procedure worden voortgezet. Echter, een bouwvergunning kan pas worden verleend na goedkeuring van de provincie over het saneringsplan of de melding te worden toegevoegd.

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. In het kader van de Grondexploitatiewet dienen deze kosten tijdig in kaart te worden gebracht. Het is daarom aan te bevelen reeds in een vroeg stadium van planvorming (historisch-) bodemonderzoek voor het hele plangebied uit te voeren. Deze bodemonderzoeken zijn ook noodzakelijk bij de aanvraag van een bouwvergunning.

Bij de realisatie van ruimtelijke plannen is vaak grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet is middels het Besluit bodemkwaliteit aan regels gebonden. De gemeente Gouda beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bijbehorend grondstromenbeleid. Uitgangspunt is dat grondverzet niet mag leiden tot verslechtering van de bodemkwaliteit ter plaatse. Alle grondverzet dient te worden gemeld bij de Milieudienst Midden-Holland.

In afbeelding 22 is de bekende bodemsituatie van het plangebied weergegeven.



Ter plaatse van C1 heeft een sanering plaatsgevonden. Een deel van de locatie is gesaneerd met het uitgangspunt dat de locatie geheel zal worden verhard, waardoor rekening gehouden moet worden met de gebruiksbeperking op de locatie. Er mag geen grond dieper dan 1,4 meter beneden maaiveld ontgraven worden, omdat zich dieper sterk verontreinigde grond bevindt. Hiermee dient tijdens de bouwwerkzaamheden rekening te worden gehouden. Een ander deel van de C1 locatie (Hunink) is gesaneerd en geschikt bevonden voor de beoogde functie. Op de locatie is restverontreiniging achtergebleven, waarmee rekening gehouden dient te worden tijdens graafwerkzaamheden.

Op diverse locaties in het plangebied is categorie 1-grond toegepast. Voor deze grond geldt dat deze niet zondermeer kan worden verplaatst. De grond moet terugneembaar blijven en mag niet vermengd raken met de onderliggende bodem.

De kwaliteit van de bodem onder het funderingsmateriaal van de Burgemeester Jamessingel op locaties waar woningbouw gaat plaatsvinden dient nog te worden onderzocht. Mogelijk dient vrijkomend funderingsmateriaal bij hergebruik te worden onderzocht. Ook dient men bij enkele locaties bij toekomstige grondwerkzaamheden alert te zijn op de aanwezigheid van asbest.

Bij het verwijderen van asfalt dient te worden onderzocht of sprake is van teerhoudend asfalt.

Aangezien bodemonderzoeken maximaal 5 jaar actueel zijn dient historisch onderzoek te worden uitgevoerd voor ontwikkelingen vanaf januari 2011.

6. Juridische opzet

In dit hoofdstuk is aangegeven op welke wijze de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

6.1 Planmethodiek

Voor zover er sprake is van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn deze ontwikkelingen gedetailleerd opgenomen, grotendeels gebaseerd op het vastgestelde Masterplan Gouda Spoorzone C1. Dit biedt enerzijds voldoende rechtszekerheid en anderzijds voldoende flexibiliteit voor ontwikkelaars om de ontwikkelingen te realiseren.

Voor A2 en B1 is gekozen om geen bouwmogelijkheden in dit bestemmingsplan op te nemen. Ontwikkelingen op deze locaties dienen met afzonderlijke juridisch-planologische procedures tot stand te komen. Voor deze locaties wordt de bestaande situatie vastgelegd.

Naast de bebouwingsmogelijkheden is in het plan ook het toegestane gebruik van de gronden bepaald. Ieder perceel heeft daartoe een bestemming gekregen zoals Gemengd-1, Gemengd-2, Groen, Kantoor, Maatschappelijk, Verkeer of Water. In de regels is per bestemming bepaald welke gebruiksmogelijkheden op een perceel gelden.

Tenslotte is in de regels bij het plan nog een aantal flexibiliteitsregels (onthefingen, wijzigingen en nadere eisen) opgenomen die burgemeester en wethouders de mogelijkheid bieden om bij de uitvoering van het plan af te wijken van de algemene bestemmingsregeling. Bijvoorbeeld voor extra bebouwingsmogelijkheden of een functiewisseling. Bij toepassing van deze regels moeten burgemeester en wethouders steeds afwegen of gebruikmaking van deze bevoegdheid niet leidt tot de aantasting van belangen van derden.

6.2 Digitale uitwisseling

Bij het opstellen van dit plan is uitgegaan van het handboek voor het opstellen van bestemmingsplannen zoals dat door de gemeente Gouda is opgesteld. Basis voor dit handboek is de door het ministerie van VROM ontwikkelde DURP-standaarden. Dat wil zeggen dat een vaste indeling van de regels is aangehouden en dat de bestemmingen zijn aangegeven op een (digitale) verbeelding op een wijze dat deze eenvoudig geschikt te maken is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties (conform IMRO 2008).

6.3 Toelichting op de planregels

Paragraaf 1 inleidende regels

In deze paragraaf is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Paragraaf 2 bestemmingen

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsregels opgenomen. Uitgangspunt daarbij is geweest om tenminste de plannen uit het Masterplan Gouda Spoorzone C1 te bestemmen. Waar dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt mogelijk is, is een ruimere regeling opgenomen.

Bestemming Gemengd- 1 -GD1-

De bestemming Gemengd-1 is opgenomen voor een deel van de gronden van deellocatie C1. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan:

- bioscoop;
- commerciële ruimten (zijnde kantoren, detailhandel en dienstverlening, horeca en ambachtelijke bedrijven);
- hotel;
- kantoren;
- parkeervoorzieningen;
- stationswinkels en stationshorecagelegenheden.

De stationswinkels en stationshorecagelegenheden zijn daarbij uitsluitend toegestaan op de eerste bouwlaag en tweede bouwlaag. Aan de toegelaten functies is een maximaal toegelaten bruto vloeroppervlakte gekoppeld. Indien de bioscoop- of hotelfunctie niet haalbaar blijkt is het mogelijk deze ruimte te benutten voor kantoren. De bestemmingsomschrijving is zo opgebouwd dat het maximale bvo per functie is weergegeven, alsmede het maximale bvo voor alle bestemmingen samen. Voor het maximale bvo voor kantoren is tevens een relatie gelegd met de bestemming Gemengd - 2. Het maximaal bvo aan kantoren binnen de bestemmingen Gemengd-1 en Gemengd-2 mag niet meer bedragen dan 30.200 m².

De commerciële ruimten zijn voorzien in de plint aan de zijde van de Burgemeester Jamessingel. Commerciële ruimten zijn daarbij uitsluitend toegestaan op de begane grond en de tweede bouwlaag.

Per functie is tevens een parkeernorm opgenomen, waaraan de bouwvergunning getoetst wordt. Voor de bioscoop is het aantal parkeerplaatsen gerelateerd aan het aantal stoelen, voor het hotel aan het aantal kamers en voor de overige functies zijn de parkeernormen gerelateerd aan het aantal vierkante meters. Daarbij is een onderscheid aangebracht tussen kantoren met en zonder baliefunctie. In de bestemmingsregels kan rekening worden gehouden met het dubbelgebruik van de plaatsen door verschillende functies op basis van het aanwezigheidspercentage per functie.

De gebouwen moeten worden opgericht binnen de bestemmingsgrenzen die tevens dienen als bouwgrens. Daarbij is rekening gehouden met enige flexibiliteit in oostelijke en westelijke richting van het bouwvlak. De toegestane bouwhoogte is aangegeven. De gevel van enkele gebouwen aan de zijde van de Burgemeester Jamessingel dienen vanuit stedenbouwkundig oogpunt in deze bestemmingsgrens gebouwd te worden. Hiervoor is een figuur 'gevellijn' opgenomen.

Verder is van belang dat ten behoeve van de stationshal minimaal een onbebouwde ruimte op de eerste bouwlaag wordt gerealiseerd van 16 m breed. Hiervoor is de bouwaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - stationshal' opgenomen.

Over het hele bouwvlak is bebouwing tot 10 m mogelijk, waarin opgenomen de genoemde commerciële voorzieningen en parkeervoorzieningen. Hierboven uit steken de hoofdgebouwen ten behoeve van de kantoren, het hotel en de bioscoop. Het bebouwingspercentage zoals dit is opgenomen in de regels is van toepassing op deze hoofdgebouwen. Tussen de hoofdgebouwen dienen ten minste twee tussenruimte van minimaal 20 m in acht worden genomen. Om dit aan te geven is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - doorzichten' opgenomen.

Bestemming Gemengd-2 -GD2-

De bestemming Gemengd-2 is opgenomen voor het woongebouw en/of kantoorgebouw in de deellocatie C1. Binnen deze bestemming zijn daarnaast commerciële ruimten op de begane grondlaag en de eerste bouwlaag toegestaan. Aan de toegelaten functies is een maximaal toegelaten bruto vloeroppervlakte gekoppeld. Indien

het woongebouw of een deel van het woongebouw niet haalbaar blijkt, is het mogelijk deze ruimte te benutten voor kantoren. De bestemmingsomschrijving is zo opgebouwd dat het maximale bvo voor de woningen is weergegeven, maar ook een maximum aantal woningen.

Daarnaast is het bvo aan kantoren in de bestemmingen Gemengd -1 en Gemengd - 2 aan een maximum gebonden (30.200 m²). Het bvo aan kantoren dat in Gemengd - 2 wordt gerealiseerd, wordt in mindering gebracht binnen de bestemming Gemengd - 1.

Daarnaast zijn verschillende bijbehorende voorzieningen toegestaan zoals nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen.

Het woongebouw/kantoorgebouw wordt aangemerkt als hoofdgebouw binnen dit bestemmingsvlak. Het bebouwingspercentage zoals dit is opgenomen in de regels is uitsluitend van toepassing op het hoofdgebouw. De rest van het bestemmingsvlak/bouwvlak kan worden volgebouwd tot een hoogte van 2 lagen voor parkeervoorzieningen.

Bestemming Groen -G-

De gronden aangewezen voor Groen zijn bestemd voor groenvoorzieningen en water. Tevens zijn hier parkeervoorzieningen mogelijk. Ter plaatse van de aanduiding 'railverbinding' is daarnaast een lightrailverbinding toegestaan. Verder is binnen de bestemming Groen verharding toegestaan ten behoeve van vluchtroutes en opstelplaatsen.

Bestemming Maatschappelijk -M-

De bestemming Maatschappelijk is opgenomen voor het Huis van de Stad. Daarnaast zijn verschillende bijbehorende voorzieningen toegestaan zoals nutsvoorzieningen en parkeervoorzieningen.

Het Huis van de Stad wordt aangemerkt als hoofdgebouw binnen dit bestemmingsvlak. Het bebouwingspercentage zoals dit is opgenomen in de regels is uitsluitend van toepassing op het hoofdgebouw. De rest van het bestemmingsvlak/bouwvlak kan worden volgebouwd tot een hoogte van 5 m voor parkeervoorzieningen voor fietsen.

Bestemming Natuur -N-

De gronden ten zuiden van het spoor hebben hoofdzakelijk de bestemming Natuur gekregen. Deze gronden zijn bedoeld voor de natuur- en landschapsontwikkeling en waterberging. Op deze gronden mag niet worden gebouwd.

Bestemming Verkeer -V-

De bestemming Verkeer is opgenomen voor de wegen in het plangebied, waaronder de Burgemeester Jamessingel. Binnen deze bestemming zijn wegen met 2x1-rijstroken toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van de bestemming zoals nutsgebouwen.

Bestemming Verkeer - Railverkeer -V-RV-

Voor de aanwezige spoorwegen in het plangebied is de bestemming Verkeer - Railverkeer opgenomen. Naast railverkeer zijn in deze bestemming tevens spoorwegen toegestaan in de vorm van een lightrailverbinding alsmede bijbehorende voorzieningen. Hiervoor is de aanduiding 'railverkeer' opgenomen. Ter plaatse van de uitgang van de voetgangerstunnel is verder een bouwvlak opgenomen om een aansluiting te kunnen creëren met de te bouwen stationshal.

Bestemming Verkeer - Verblijf -V-VB-

Deze bestemming is opgenomen voor de gebieden in het plangebied met een verblijfsfunctie. Binnen deze bestemming zijn ondermeer toegestaan wegen met een verblijfsfunctie, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en waterberging. In deellocatie C1 is op deze gronden tevens sprake van een bouwvlak voor de fietsenstalling, fietsshop en een expeditieruimte voor het Huis van de Stad. In C2 is de bestemming Verkeer - Verblijf opgenomen voor de (deels gebouwde) parkeervoorzieningen. De maximale hoogte van de gebouwde parkeervoorzieningen bedraagt 5 meter. In het gedeelte van C2 zonder bouwvlak zijn de gronden bestemd voor maaiveldparkeren.

Bestemming Water -WA-

Voor het aanwezige water in het plangebied dat verder ongewijzigd blijft is de bestemming Water opgenomen.

Leidingen

De bestemmingen "Leiding-Gas" en "Leiding-Riool" zijn over de andere bestemmingen heen gelegd. Deze dubbelbestemmingen regelen een bijzonder belang dat eerst afgewogen dient te worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden hier dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming. Concreet betekent dit voor de bestemming "Leiding" dat het belang van de leiding die in de grond aanwezig is, primair wordt gesteld. Binnen deze bestemming mag pas gebouwd worden als voldaan wordt aan de eisen die de leidingbeheerder stelt.

Waarde - Archeologie -WR-A-

Op de plaatsen waar een archeologische waarde geldt is de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" aangegeven. Voor deze gronden geldt de gemeentelijke Verordening Monumenten en Archeologie.

Paragraaf 3 algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld.

- Anti-dubbeltelregel;
Het artikel "Anti-dubbeltelregel" bevat regels om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Bro en overeenkomstig opgenomen.
- Algemene bouwregels;
In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.
- Algemene gebruiksregels;
In de specifieke gebruiksregels zijn aanvullingen en afwijkingen van de algemene gebruiksregels opgenomen. Specifieke vormen van gebruik expliciet zijn uitgesloten. Ook worden toegestane functieveranderingen en bijzonder gebruik in de gebruiksregels geregeld.
- Algemene ontheffingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de ontheffingsregels uit de bestemmingen nog een aantal algemene ontheffingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.
Tevens zijn hier ontheffingen opgenomen voor afwijkmogelijkheden van de parkeernormen.
- Algemene wijzigingsregels;
In dit artikel is in aanvulling op de wijzigingsbevoegdheden uit de bestemmingen nog een aantal algemene wijzigingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een wijziging geregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.
Tevens is een mogelijkheid opgenomen om de opgenomen parkeernormen te wijzigen indien andere gemeentelijke parkeernormen worden vastgesteld.
- Specifieke wijzigingsregel Gemengd-2 naar Verkeer;
In dit artikel wordt mogelijk gemaakt dat een deel van het bestemmingsvlak Verkeer dat de gebiedsaanduiding Wro-zone wijzigingsbevoegdheid heeft wordt omgezet naar een bestemming Gemengd-2. Dit is alleen mogelijk wanneer het Albert Plesmanplein, dat nu een verkeersplein is, wordt veranderd in een kruispunt.

Paragraaf 4 overgangs- en slotregels

In de overgangsrechtregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan opgenomen plannen zijn gewijzigd ten opzichte van de plannen zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone uit 2006. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is waar mogelijk rekening gehouden met de ingekomen inspraak- en overlegreacties.

7.1 Inspraak

In 2006 heeft het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone ter inzage gelegen van 12 januari tot en met 8 februari. Voor de ingekomen inspraakreacties, de beantwoording en de consequenties voor het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de afzonderlijke 'nota van inspraak en overleg voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone' van 17 juli 2007.

7.2 Overleg met instanties

Het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone is tevens toegezonden aan de vooroverleginstanties zoals bedoeld in artikel 10 BRO (oud) / 3.1.1 Bro (nieuw). Voor de ingekomen overlegreacties, de beantwoording en de consequenties voor het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de afzonderlijke 'nota van inspraak en overleg voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone' van 17 juli 2007.

7.3 Overige communicatie

Om omwonenden en belanghebbenden op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in het project is ook na de inspraak- en overlegronde op verschillende manieren met hen gecommuniceerd, onder andere per brief en via de speciale website. In mei 2008 is een informatiebijeenkomst gehouden om betrokkenen te informeren over de actuele stand van zaken, onder andere over het Masterplan C1.

Op 1 december 2008 is een informatieavond gehouden voor vertegenwoordigers van omwonenden rondom de Spoorzone. Daarbij is een conceptversie van het ontwerpbestemmingsplan en het milieuraapport uitgedeeld. De reacties die hierop zijn gekregen, zijn waar mogelijk verwerkt in dit ontwerpbestemmingsplan en het milieuraapport. De wijzigingen die zijn opgetreden sinds deze conceptversie van het ontwerpbestemmingsplan zijn toegelicht op een informatiebijeenkomst met de klankbordgroep Spoorzone op 2 juni 2009.

Daarnaast is met de relevante overheidsorganen en overige instanties contact en overleg geweest over de ontwikkelingen en het bestemmingsplan. Dit betreft onder andere de ontwikkelende partijen in Spoorzone, ProRail, het projectbureau RijnGouwelijk, het Hoogheemraadschap van Rijnland, de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

7.4 Tervisielegging

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen vanaf 18 juni 2009 tot en met 29 juli 2009. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijzen in te dienen. Het bestemmingsplan wordt met inachtneming van de zienswijzen ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. De ingediende zienswijzen alsmede de beantwoording en de consequenties voor het bestemmingsplan zijn opgenomen in de Nota Zienswijzen Bestemmingsplan Spoorzone midden & oost, dat als separate bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

8. Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de economische uitvoerbaarheid dient inzichtelijk gemaakt te worden dat het project financieel uitvoerbaar is. Inzicht in de financieel-economische haalbaarheid is nodig om uitspraken te kunnen doen over de uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan. Daarvoor heeft in het kader van het ontwikkelen van het project Spoorzone een nadere berekening plaatsgevonden naar de financieel economische haalbaarheid.

Het project Spoorzone bestaat uit verschillende deelprojecten die geografisch gespreid zijn over het spoorzonegebied en bevatten verschillende programmaonderdelen. De planvorming voor de afzonderlijke deelprojecten is verschillend en loopt ook in tijd uiteen.

De ontwikkeling van de Spoorzone omvat ondermeer de verlegging van de Burgemeester Jamessingel in C1, de ontwikkeling van de stationsomgeving, de aanleg van parkeer- en groenvoorzieningen en de kantorenlocatie A1 welke buiten dit bestemmingsplan valt. De kosten voor de verlegging van de Burgemeester Jamessingel worden ten laste gebracht van de grondexploitatie van de Spoorzone. De kosten voor de realisatie van de RijnGouwelijk vallen buiten de grondexploitatie Spoorzone.

De grondexploitatie heeft een nadelig eindresultaat. Hiervoor heeft de gemeenteraad een voorziening getroffen. De financieel economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee zeker gesteld.

Bij dit bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan gemaakt omdat het kostenverhaal is geregeld via grondverkoop en het treffen van een aanvullende financiële voorziening. Alle grond, met uitzondering van een deel van de stationsomgeving, is eigendom van de gemeente Gouda. Met NS Poort is een grondovereenkomst gesloten waarin kostenverhaal via grondverkoop is verzekerd.

Door de Stec Groep is onderzoek gedaan naar de regionale kantorenmarkt in de Spoorzone⁵. Conclusie van de kantorenmarktanalyse is dat de marktpotentie als redelijk wordt ingeschat. De nieuwbouwplannen tot 2020 sluiten ongeveer aan bij de te verwachten vraag tot 2020. De vraag naar centrumlocaties is het grootst (45%, 92.500 m² bvo).

⁵ Regionale kantorenstrategie Midden-Holland (2008)

