



bestemmingsplan spoorzone deelgebied A1





HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

documenttitel	Bestemmingsplan Spoorzone deelgebied A1
verkorte documenttitel	Bestemmingsplan Spoorzone deelgebied A1
status	Definitief rapport
datum	28 mei 2008
projectnaam	Bestemmingsplan Spoorzone A1
projectnummer	9R4388A0
auteurs	Marc Zieltjens (Royal Haskoning), David Wissel (Gouda)
opdrachtgever	gemeente Gouda
referentie	9R4388A0

toelichting

inhoudsopgave

1.	inleiding.....	9
1.	inleiding.....	9
1.1	aanleiding	9
1.2	ligging en begrenzing plangebied	11
1.3	vigerend bestemmingsplan.....	11
1.4	doel.....	11
1.5	leeswijzer	11
2.	plangebied en omgeving.....	12
2.1	historische context	12
2.1.1	ontwikkeling.....	12
2.2	beschrijving bestaande situatie.....	13
2.2.1	bovengronds.....	13
2.2.2	ondergronds	14
3.	beleidskader.....	15
3.1	ruimtelijk	15
3.2	verkeer en vervoer	16
3.3	landschap, natuur, ecologie.....	17
3.4	cultuurhistorie	18
3.5	milieu	18
3.6	economie	19
3.7	water.....	19
4.	ontwikkeling.....	21
4.1	inleiding: spoorzone	21
4.2	deelgebied A1.....	22
4.3	verkeer en vervoer	24
4.3.1	burgemeester jamessingel	24
4.3.2	rijngouwewlijn.....	24
4.3.3	parkeren	26
4.3.4	bereikbaarheid.....	26
4.4	water.....	27
4.4.1	watersysteem gemeentebreed	27
4.4.2	watersysteem en riolering spoorzone.....	27
4.4.3	watersysteem deelgebied A1	28
4.4.4	riolering deelgebied A1.....	29
4.4.5	watertoets.....	29
4.5	inrichting openbaar gebied	29
4.6	beschermde natuurwaarden	30

4.7	overige thema's	31
5.	milieu	33
5.1	aanleiding	33
5.2	planMER Stadsproject Gouda.....	33
5.3	geluid.....	33
5.3.1	wegverkeerslawai	33
5.3.2	spoorweglawai.....	34
5.3.3	geluidsbelasting.....	35
5.4	luchtkwaliteit	35
5.5	bedrijvigheid.....	36
5.6	externe veiligheid.....	37
5.7	bodem	38
5.8	energie	39
5.9	duurzaamheid en leefbaarheid	40
6.	beschrijving planopzet.....	42
6.1	goudse bestemmingsplannen	42
6.2	keuze planopzet en bestemmingen.....	42
7.	maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	43
8.	economische uitvoerbaarheid.....	44
	bijlage: brondocumenten	45
	externe bijlage 1: Milieurapport Spoorzone A1 Gouda	
	externe bijlage 2: PlanMER	
	externe bijlage 3: Nota van Beantwoording	
	externe bijlage 4: Ontheffing i.h.k.v de flora- en faunawet	

1. inleiding

1.1 aanleiding

De gemeente Gouda ontwikkelt haar Spoorzone. Het project Spoorzone Gouda moet zorgen voor de verbinding tussen het NS-station en de historische binnenstad, tussen Gouda-Noord en Gouda-Zuid, zorgen voor een sterkere centrumfunctie van Gouda in de zich snel ontwikkelende regio (Zuidplaspolder) en zorgen voor de verbinding tussen Gouda en het stedelijke netwerk van de zuidelijke Randstad. De kaders voor deze binnenstedelijke ontwikkeling zijn 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.

Een van de cruciale elementen voor het project is de verlegging en herprofilering van de Burgemeester Jamessingel. Deze zal meer gaan 'slingeren' langs het spoor en krijgt het karakter van een stadsallée. Op een aantal plaatsen buigt de weg naar het spoor toe en op andere plekken er weer van af. Daarnaast is de aanleg en ligging van de RijnGouweLijn (RGL) van belang. Na afronding van de Planstudie RGL heeft de gedachte postgevat of er mogelijkheden zijn om deze lightrail tussen Gouda, Alphen aan den Rijn en Leiden ná de spoorbrug over de Gouwe van de spoordijk naar maaiveld te halen. Doortrekken naar de binnenstad wordt dan in de toekomst mogelijk. Het bovenstaande is uitgewerkt in de Haalbaarheidsstudie verlegging en herprofilering Burgemeester Jamessingel (2005). Voor het gehele projectgebied is een Beeldkwaliteitsplan (november 2005) opgesteld, waarin uitgangspunten en randvoorwaarden zijn vastgelegd ten aanzien van de beoogde ruimtelijke (beeld)kwaliteit. Het plangebied heeft meerdere deellocaties, waarvan de beoogde ontwikkeling varieert in de tijd.

Het voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone behelsde nog alle noordelijke gronden van het project Spoorzone. Dit voorontwerp heeft ook als zodanig een inspraakronde doorlopen en is voorgelegd aan instanties in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro. Het onderhavige bestemmingsplan behelst echter slechts de westelijk gelegen gronden van het voormalige voorontwerp. Het is namelijk noodzakelijk dat op korte termijn een bestemmingsplan wordt opgesteld om de realisatie van kantoren op de A1 locatie van de Spoorzone mogelijk te maken. In dit bestemmingsplan zijn (in hoofdstuk 7) de inspraak en overleg reacties opgenomen en verwerkt die van toepassing zijn op het huidige plangebied.

Aangezien de bestemmingsplanprocedure een lange doorlooptijd heeft, is besloten om van de wettelijke mogelijkheid gebruik te maken (een) vrijstellingsprocedure(s) ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te doorlopen voor onderdelen van het bestemmingsplan. Inmiddels is op basis van een dergelijke procedure reeds overgegaan tot het schonen van de gronden met betrekking tot struweel.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 31 januari 2008 gedurende 6 weken voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn er diverse zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben enkele wijzigingen in het bestemmingsplan tot gevolg (zie ook hoofdstuk 7):

- De nadere aanduidingen en bijbehorende afstanden ten behoeve van de zichtbaarheid van de halte zijn van de plankaart gehaald, aangezien de precieze ligging van de halte op dit moment nog niet bekend is. Binnen de bestemming kantoor (k) is gehandhaafd dat hier een ontsluiting van de RijnGouweLijn halte zal komen.
- In de bestemming verkeer (rail) (vr) zijn op verzoek van ProRail afscheidingen mogelijk gemaakt.

Daarnaast zijn de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd:

- De wijzigingsbevoegdheid die het mogelijk maakte de RGL naar het maaiveld te brengen is uit het plan gehaald, aangezien deze ten oosten van het plangebied komt te liggen (voor toelichting zie hoofdstuk 4).
- De bestemming verkeer (v) is iets naar het noorden verlegd en volgt nu het huidige tracé van de Burgemeester Jamessingel (voor toelichting zie hoofdstuk 4).
- De hierdoor vrijgekomen ruimte heeft als gevolg dat de bestemming kantoor (k) in de noordoost hoek van het plangebied in de richting van het noorden is verruimd tot aan de bestemming leidingzone – gasleiding.
- Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming kantoor (k) verder naar het noorden te verruimen, indien dit mogelijk is, door verleggen van de gasleiding.
- Om de ontsluiting van de oostelijk gelegen kantoorakavels te verbeteren is de strook 'groen en water' in het middengebied omgezet in 'verkeer- en verblijf'.

1.2 ligging en begrenzing plangebied

De Spoorzone strekt zich uit in een smalle strook langs de bestaande spoorlijn Rotterdam – Utrecht van het westen tot het midden van het stedelijke gebied van de gemeente Gouda (zie afbeeldingen). Dit wordt in deze toelichting projectgebied of gebied Spoorzone genoemd. Het bestemmingsplan behelst de gronden van de A1 locatie. Dit wordt in deze toelichting plangebied of deelgebied A1 genoemd.

1.3 vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

- Nieuwe Park e.o. (1984)
- Den Uiert II (1984)

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

1.4 doel

De beoogde activiteiten passen niet in de geldende bestemmingsplannen. Dit betekent dat voor realisering van deze activiteiten een herziening van het bestemmingsplan nodig is. 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.

1.5 leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de historische ontwikkeling en de huidige situatie van het project- en plangebied beschreven.

Hoofdstuk 3 behandelt rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

De beoogde ontwikkeling 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, maar ook om milieuthema's als duurzaam bouwen en leefbaarheid.

Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische planopzet. Hier wordt de keuze voor de opzet van de voorschriften en de plankaart toegelicht.

De maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt beschreven in hoofdstuk 7. Dit hoofdstuk is ingevuld naar aanleiding van de inspraak en het overleg met de instanties.

In hoofdstuk 8 is de economische uitvoerbaarheid uiteengezet.

2. plangebied en omgeving

2.1 historische context

Met betrekking tot de cultuurhistorische waarde van het projectgebied 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.

2.1.1 ontwikkeling

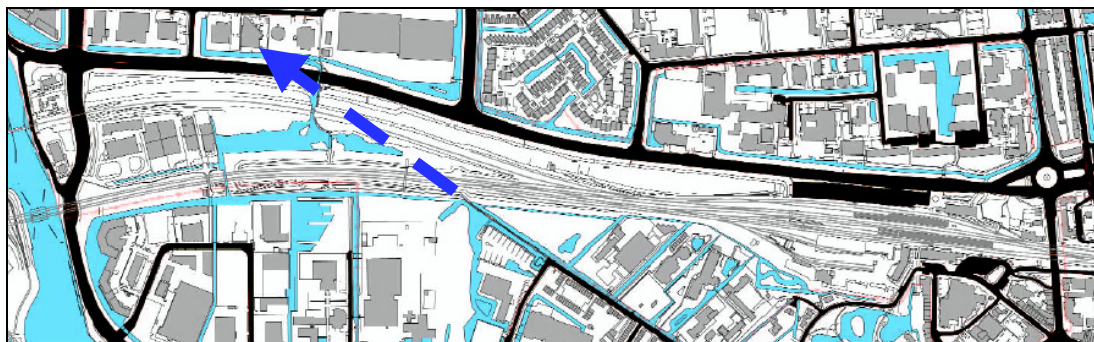
Het Hollands-Utrechtse veengebied, waarin Gouda ligt, is gevormd in de geologische periode die we nu als Holoceen aanduiden (na de laatste ijstijd, 10.000 jaar geleden). Door de stijging van de zeespiegel kon zich in het westen een moerasvegetatie ontwikkelen en vond veenvorming plaats omdat meer plantenresten 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 zes tot meer dan tien meter. Er zijn aanwijzingen dat zich in het gebied verlandde waterlopen bevinden.

Het gebied Spoorzone is de weerslag van ontwikkelingen in Nederland in de tweede helft van de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw. 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 projectgebied 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 projectgebied 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 IJzendoorpark 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 4 Winterdijk

2.2 beschrijving bestaande situatie

2.2.1 bovengronds

Het Stedenbouwkundig Kader Spoorzone beschrijft de bestaande situatie en de relaties, waarden en uitgangspunten die van belang zijn voor de ontwikkeling van het gebied Spoorzone. De passages hieronder zijn in hoofdzaak daaruit afkomstig en waar nodig geactualiseerd.

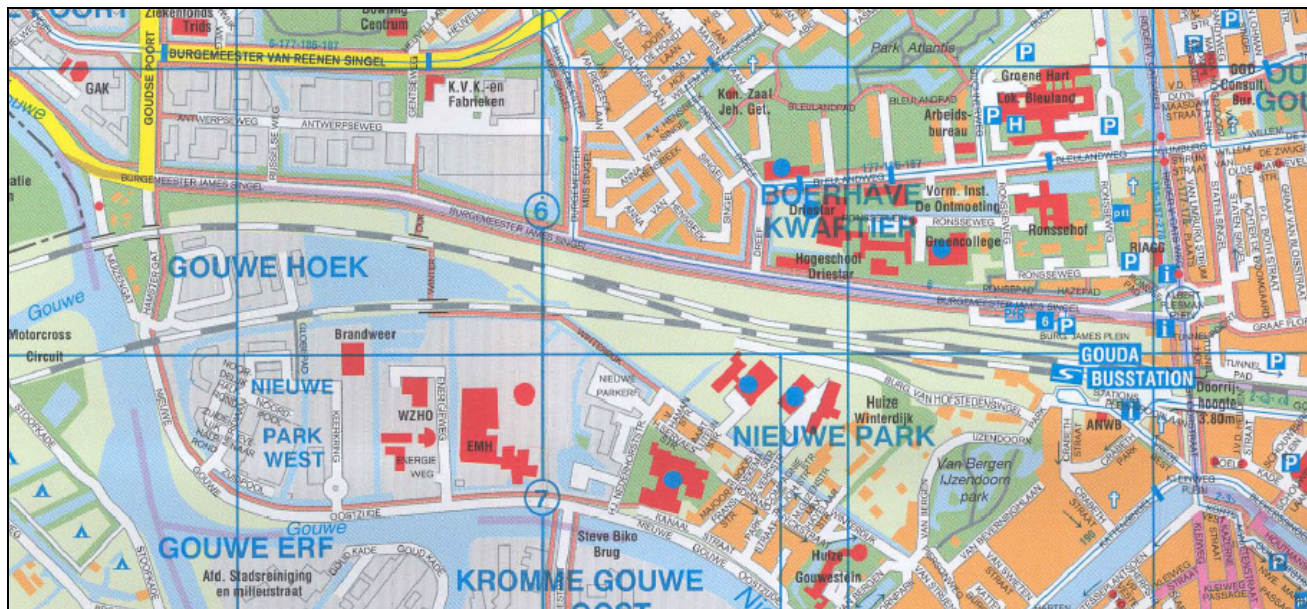
Het plangebied is een strook onbebouwd gebied ten noorden van de sporen, aangevuld met het natuurgebied dat is gelegen tussen de sporen. De Burgemeester Jamessingel is een weg met 2x1 rijstroken.

Ten noorden van het plangebied ligt het zuidoostelijke deel van het bedrijventerrein Goudse Poort. In dit gebied (Goudse Poort) is een onderverdeling te maken tussen de kleinschalige kantoor- en bedrijfsbebouwing ten westen van de Gentseweg en de grootschalig ingerichte en bebouwde opslag- en expeditiebedrijven ten oosten daarvan.

In het oosten grenst het plangebied aan de overige deelgebieden van het projectgebied Spoorzone. Westelijk van het plangebied (tussen Gouwe en Hamstergat) is een bedrijf, een fastfoodrestaurant en enkele voormalige arbeiderswoningen aanwezig. Op dit moment wordt bezien of deze locatie kan worden ontwikkeld ten behoeve van activiteiten in de sfeer van leisure (vrije tijd voorzieningen).

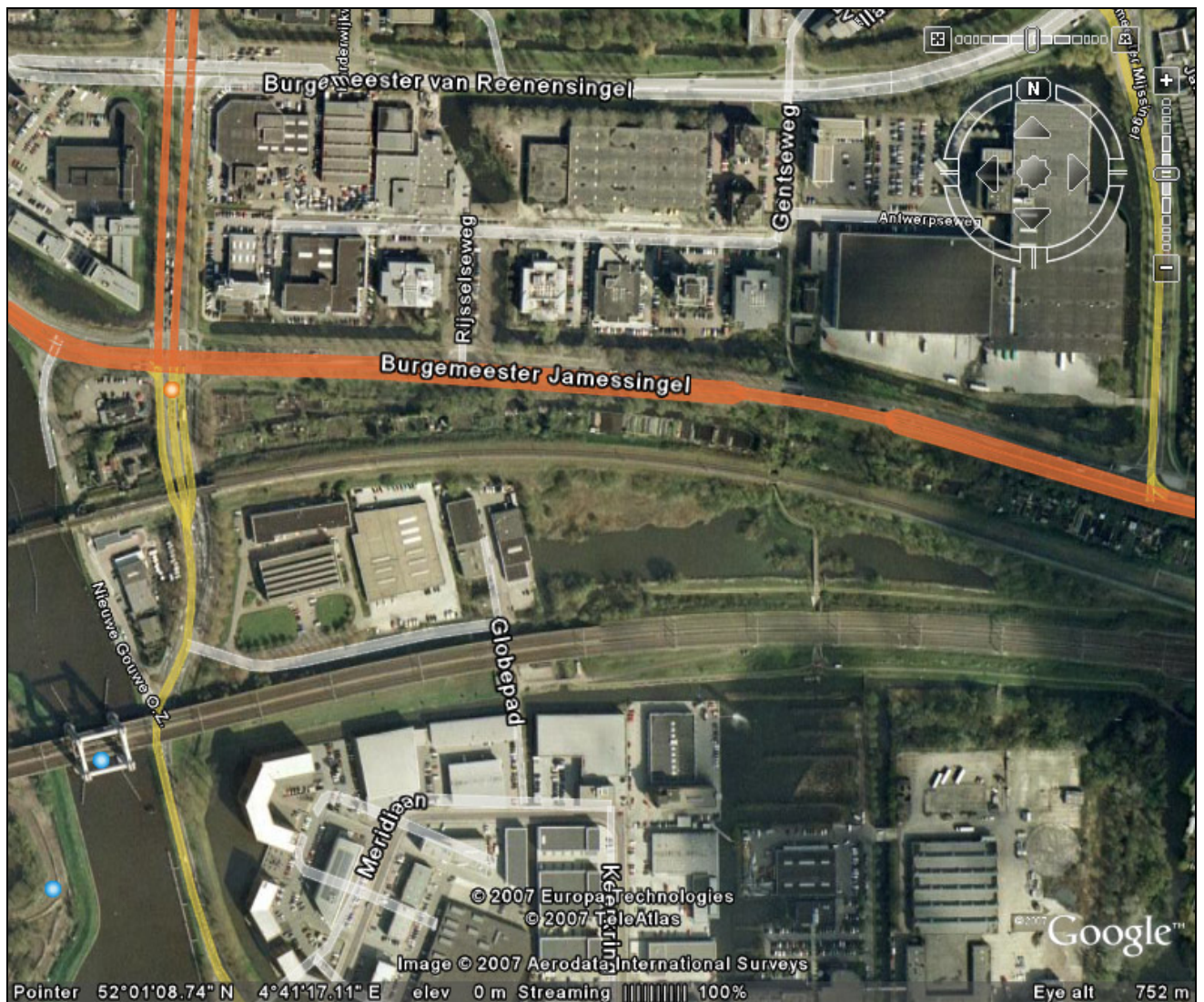
Voor het hele plangebied moet rekening gehouden worden met het volgende. Om veiligheidsredenen voor het treinverkeer en ook om praktische redenen van onderhoud en beheer is het niet toegestaan om zonder vergunning van de spoorbeheerder binnen een zekere afstand vanuit het hart van het buitenste spoor 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 spoorwegterrein.¹ In dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met een zone van 11 meter uit het hart van het bestaande buitenste spoor, waarbinnen rekening moet worden gehouden met het spoorwegbelang.

Het gebied tussen de sporen en de Gouwe is gedeeltelijk bebouwd en staat bekend als bedrijventerrein Gouwe Hoek. Daarnaast zijn in deze zone nog grote groene gebieden aanwezig.



Afbeelding 5 Plattegrond bestaande situatie (Bron: Stedenbouwkundig Kader)

¹ Handleiding vergunning- en ontheffingaanvragen voor werkzaamheden in de nabijheid van de Spoorweg



Afbeelding 6

2.2.2 ondergronds

Vanwege de zeer slappe bodem en de hoge waterstand 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 het bestemmingsplan is ondergronds bouwen mogelijk gemaakt met het oog op een efficiënt ruimtegebruik. Omdat ondergronds bouwen alleen mogelijk is tegen zeer hoge kosten zal dit niet altijd realiseerbaar zijn.

Door het plangebied lopen kabels en leidingen. Er is echter één (gas)leiding die ook planologisch relevant is, deze is op de plankaart opgenomen. Aan weerszijden van deze leiding dient een zone van 4 meter gevrijwaard te zijn van bebouwing ten behoeve van de bereikbaarheid, bijvoorbeeld voor onderhoudswerkzaamheden. Deze zone is ook op de plankaart opgenomen.

In het milieuhoofdstuk wordt in de paragraaf ten aanzien van externe veiligheid uiteengezet welke planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig zijn en welke randvoorwaarden dit met zich meebrengt.

3. beleidskader

3.1 ruimtelijk

Het landelijk ruimtelijke beleid ligt vast in de Nota Ruimte (deel 3: Kabinetsstandpunt, VROM, 2004)². 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.

Het streekplan Zuid-Holland Oost is op 12 november 2003 vastgesteld door Provinciale Staten. 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. Het plangebied wordt in het streekplan aangemerkt als bedrijventerrein. De beoogde lightrailhalte is ook op de kaart aangeduid.



Afbeelding 7 Uitsnede streekplankaart (Bron: Streekplan Zuid-Holland Oost)

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, het PVVP, het BMW en de PEV op hoofdlijnen te integreren in een samenhangend ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor de hele provincie. Deze nota is vastgesteld als Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.

² Recentelijk is de Nota Ruimte uitgebracht. De Vijfde Nota wordt hierom niet als vigerend beleid opgenomen.

De ontwikkelingsrichting voor de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (RZG), met daarin de Zuidplaspolder, is beschreven in de Interregionale Structuurvisie (ISV). Het vervolg daarop, het Intergemeentelijk Structuurplan (ISP) moet zo concreet mogelijk invulling geven aan de visie die in de ISV is verwoord. Het rijk, de provincie, de kaderwetgebieden en gemeenten zien in de driehoek RZG Zuidplas de enige grote ontwikkelingszone in de Zuidvleugel na 2010. Hierbij is de bereikbaarheid van zowel het gebied als de grote steden eromheen uitermate belangrijk.

De gemeente heeft de Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030 opgesteld om een kader te geven voor toekomstige ontwikkelingen. 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 met een dichtheid van circa 50 woningen per hectare. Ook de herprofilering van de Burgemeester Jamessingel en de ontwikkeling van de RijnGouweLijn tot een lightrailverbinding met meerdere haltes in het plangebied is hierin opgenomen. In de Ruimtelijke Structuurvisie wordt uitgegaan van de mogelijkheid om in de gehele Spoorzone 95.000 m² kantoren te realiseren.

De kaders voor de ontwikkeling van de Spoorzone zijn vastgelegd in het Basisdocument Spoorzone Gouda (2003) en het Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda (augustus 2004). Op dit moment wordt door de gemeente gewerkt aan meer gedetailleerde ruimtelijke studies. Het plangebied heeft meerdere deellocaties, waarvan de beoogde ontwikkeling varieert in de tijd.

In de gemeentelijke nota hoogbouw (2004) is het plangebied aangeduid als zone waarin bebouwing met een hoogte van 50-70 m 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.

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 beeldkwaliteitsplannen).

Voor de Spoorzone is in 2005 een Beeldkwaliteitsplan (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. Door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) is een architectonisch supervisor benoemd voor de Spoorzone Gouda. Deze zal de ontwerpen toetsen.

3.2 verkeer en vervoer

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2).³ In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia.

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.

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP) is de RijnGouwelijn 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 'structurerende' voorziening. De verwachting en de bedoeling is dat verschillende ruimtelijke

³ Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), dat in het voorjaar van 2002 door de Tweede Kamer werd afgewezen, was oorspronkelijk bedoeld als opvolger van het SVV2. Dit plan heeft echter nooit een officiële status gekregen.

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 aanleg van de RGL mogelijk gemaakt maar worden ook de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden opgepakt en ingevuld.

De nota Parkeren in Gouda is op 13 december 2004 vastgesteld. Het plan bevat beleidsuitgangspunten die passen in het landelijke verkeers- en vervoerbeleid, beschrijft de huidige parkeerproblematiek en formuleert maatregelen die leiden tot een verbeterde parkeersituatie. Het plan kent twee belangrijke kernpunten:

- voorzien in de parkeerbehoefte;
- de gebruiker betaalt.

Ook worden parkeernormen vastgesteld, onderscheiden naar gebied (Centrum, Schil en overige gebieden) en functie. Het huidige plangebied valt onder gebied III (overig), met als norm voor kantoren zonder baliefunctie 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Op 11 april 2007 is het gemeentelijke Mobiliteitsplan vastgesteld. 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 hoofdwegenet Gouda' is de invulling daarvan.

In het Mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een RijnGouweLijn op maaiveld. Ook wordt rekening gehouden met een doortrekking van de RijnGouweLijn via de spoortunnel naar de binnenstad. Bij een eventuele doortrekking van de RijnGouweLijn is een capaciteitsbeperking voor het autoverkeer in de Spoorstraat noodzakelijk. Dit éénrichtingsverkeer maakt een verlenging van de Mijssingel onderdoor het spoor noodzakelijk. Om de doorstroming van de Goudse Poort en de stadsring te verbeteren is het noodzakelijk het Hamstergat van een extra rijstrook te voorzien in de noord-zuid-richting

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 hoofd fietsroutes 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 stallen 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 stallen, fietsendiefstal, de wachttijden voor verkeerslichten of oversteekplaatsen, de directheid van routes, en aanvullende voorzieningen zoals huurfietsssystemen.

3.3 landschap, natuur, ecologie

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.

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). Er is echter geen relevante ecologische relatie tussen de natuurwaarden waarvoor deze gebieden worden beschermd en het plangebied midden in de stad Gouda.

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

In het Groenstructuurplan 2007 – 2015 is het gemeentelijk beleid voor het groen in Gouda vastgelegd.

Belangrijke doelstellingen hierin zijn het minimaal gelijk laten blijven van het totale openbaar groenoppervlak en het aantal bomen in Gouda. Voor het plangebied A1 geldt dat groen dat verloren gaat voornamelijk uit volkstuinen bestond en dus geen openbaar karakter had. De bomen die voor het project Spoorzone moeten worden gekapt worden gecompenseerd.

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).

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.

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.

3.4 cultuurhistorie

De gemeente heeft in 2004 de Nota Cultuurhistorie opgesteld. Deze nota 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 project Spoorzone 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 de gehele Spoorzone. In het plangebied A1 zijn geen bijzondere culturele waarden vertegenwoordigd.

In het plangebied zijn geen gebieden aanwezig die op de Archeologische Basiskaart van Gouda zijn aangegeven als terreinen met een hoge of middelhoge archeologische verwachting. Wanneer echter toch 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. Dit is conform het huidige interimbeleid zoals beschreven in de Nota Planbeoordeling van de provincie Zuid-Holland (2002), vooruitlopend op de nieuwe monumentenwet. Wanneer er andere, zwaardere 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.

3.5 milieu

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

Het MP3 bevat de strategie voor het milieubeleid. Hierin staan onder meer de volgende thema's uitgewerkt:

- o 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.

Wat betreft klimaatbeleid en duurzaam bouwen zijn de ambities opgenomen in het Stedenbouwkundig Kader. Klimaatbeleid gaat over het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen. De gemeente Gouda heeft verschillende verplichtingen op dit terrein op zich genomen en klimaatbeleid geformuleerd. De relevante verplichtingen zijn weergegeven in hoofdstuk 5.

Belangrijke uitgangspunten zijn het benutten en versterken van de aanwezige kwaliteiten in het gebied (ecologie, cultuurhistorie) en het ontwikkelen van een robuust stedelijk raamwerk met verbindingen voor verkeer en vervoer, water en groen. Daarbij kan water worden benut als structurerend element.

3.6 economie

De Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (NREB; EZ, 1999) 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.

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.

In 2005 is de gemeentelijke Economische Visie Gouda 2005-2010 vastgesteld. 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 (onder andere) worden bereikt door het zorgdragen voor (her)ontwikkelingsmogelijkheden voor een aansprekend kantooraanbod op verschillende locaties en voor verschillende soorten kantoorgebruikers.

3.7 water

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:

- Alle werken in of nabij regionale keringen (boezem- en polderkaden) en primaire keringen (zoals de zeewering, de dijk langs de Hollandsche IJssel of de landscheiding tussen het hoogheemraadschap van Rijnland en Delfland): te denken valt aan alle graafwerkzaamheden, het bouwen of veranderen van werken, maar ook regels met betrekking tot beweiding met vee en beplanting.
- Alle 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).

De waterkeringen waar het om gaat zijn aangegeven op de bij dit bestemmingsplan behorende plankaart als waterstaats- of waterkeringdoeleinden. Voor werkzaamheden in deze zone moet dus contact opgenomen worden met de waterbeheerder (Hoogheemraadschap van Rijnland). Voor de boezem- en polderwateren gaat het om werkzaamheden in het water tot een afstand van 2 tot 5 m vanaf de waterkant. De meeste boezem en polderwateren in het plangebied zijn als waterdoeleinden bestemd op de plankaart (hoofdstelsel). Ook hier geldt dat voor werkzaamheden contact opgenomen moet worden met de waterbeheerder.

Het beleid ten aanzien van het oppervlaktewater in Gouda is verder uitgewerkt in het "Waterplan Gouda" mei 2003. 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.

Beleidsontwikkelingen

Met het uitkomen van Waterkader (de Vierde Nota waterhuishouding) in 1998 en de Nota Ruimte heeft het stedelijk waterbeheer de afgelopen jaren een extra impuls gekregen. Belangrijke onderwerpen die in deze nota's naar voren worden gebracht, zijn:

- water als sturend element voor de ruimtelijke ordening; anticiperen in plaats van reageren om zo flexibel mogelijk in te spelen op bodemdaling,
- zeespiegelstijging en klimaatverandering;
- het inrichten van watersystemen volgens de principes:
 - niet afwentelen (bestuurlijk, financieel en geografisch en op elk schaalniveau);
 - drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren;
 - meer ruimte naast techniek.
- meervoudig ruimtegebruik door koppelingen te leggen met andere functies zoals
- natuur, stadsvernieuwing en recreatie.

Doel van het waterplan Gouda

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 bewoonbaar 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.

4. ontwikkeling

4.1 inleiding: spoorzone

Voor de beschrijving van de ruimtelijke hoofdstructuur van het project Spoorzone zijn drie elementen van belang: de verlegde Burgemeester Jamessingel, de deelgebieden en de groen-/ waterstructuur.

De verlegde Burgemeester Jamessingel is de drager van de hoofdstructuur. Deze structureert en stuurt de verkeersruimte en de ontwikkelingsruimte ten behoeve van de deellocaties. Met het oog op een tijdig begin van de werkzaamheden is in 2006 een vrijstellingsprocedure gevoerd om de voorbereidende werkzaamheden voor het verleggen van de weg te kunnen starten. De vrijstelling is inmiddels onherroepelijk. Met de werkzaamheden is een aanvang gemaakt.



Afbeelding 8 Toekomstig verloop Burgemeester Jamessingel (Bron: Stedenbouwkundig Kader)

De afgelopen periode is een nieuwe ontwikkelstrategie voor de hele Spoorzone opgesteld waardoor de financiële risico's voor Gouda kunnen worden beperkt. Kern van deze strategie is het gefaseerd aanleggen van de Burgemeester Jamessingel. Er zal gestart worden met de ontwikkeling van de 'koppen' van het gebied, A1 en C 1-2. Het middengebied (van Winterdijkviaduct tot aan de Dreef) zal pas later in ontwikkeling gebracht worden. Dit betekent ook dat het tracé van de Burgemeester Jamessingel in dit gebied voorlopig niet zal worden aangepast. Wel zal de RijnGouweLijn in dit gebied naar het maaiveld afdalen en parallel aan de Spoorbaan verder lopen.

De bebouwing op de deelgebieden moet voldoen aan een aantal ruimtelijke effecten en indrukken. Zo moet de bebouwing op enkele plekken het karakter versterken van de nieuwe Burgemeester Jamessingel als 'parkwegachtige' stadsallee. Om dit effect te bereiken moeten verschillende gebouwen een accent krijgen. Deze geaccentueerde bouwvolumes liggen op belangrijke plekken en in de zichtlijnen vanaf het spoor en de weg. De gebouwen op de overige delen hebben bij wijze van contrast een neutraler uiterlijk. Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone.

Een ander beoogd effect is het tot stand brengen van visuele verbanden en zichtlijnen in noordzuidelijke 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.

Belangrijk onderdeel bij het bereiken van visuele effecten vormen hoogbouwaccenten. Ook de na te streven dichtheden in het gebied nopen daartoe. Met een zekere regelmaat worden op markante plekken 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 tussen de 6 en 12 bouwlagen. Voor de hele Spoorzone is een hoogbouwanalyse opgesteld.



Afbeelding 9 Accenten en visuele relaties (Bron: Stedenbouwkundig Kader)

Het derde element van de ruimtelijke hoofdstructuur is de groen-/waterstructuur. Het gebruik van groen- en waterelementen is een van de belangrijkste middelen om Spoorzone Gouda samenhang te geven. Deze elementen zullen het projectgebied een onderscheidend karakter geven ter opzichte van andere vergelijkbare spoorzones in Nederland. Groen en water verdienen daarom een bijzondere behandeling. Het streven is om op alle schaalniveaus van de spoorzone ruimtelijk aansprekende, interessante en spannende tegenstellingen uit te werken tussen de 'natuurlijke' componenten groen en water en de 'culturele' componenten, zoals gebouwen en infrastructuur. In het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone wordt dit principe verder uitgewerkt.

4.2 deelgebied A1

Deelgebied A1 is onderverdeeld in A1-west en A1-oost. Het westelijk deel is zowel vanaf de belangrijkste toegangsweg als vanuit de trein een belangrijke zichtlocatie. De halte van de RijnGouweLijn rechtvaardigt hoge bouwdichtheden en de wens om te komen tot een grootschalig, architectonisch hoogstaand bouwproject. Deelgebied A1-west biedt ruimte aan maximaal 25 tot 30.000 m² bvo kantoren. In deelgebied A1-oost is 15 tot 20.000 m² bvo kantoren geprojecteerd.

De hoogte van de bebouwing in dit deelgebied refereert aan de nabije omgeving, en varieert van 29 meter in de laagste bouwblokken tot 44,5 meter in het meest westelijke deel. Met name het deel van het gebied dat grenst aan de Goudse Poort verdient een blikvanger met uitstraling.

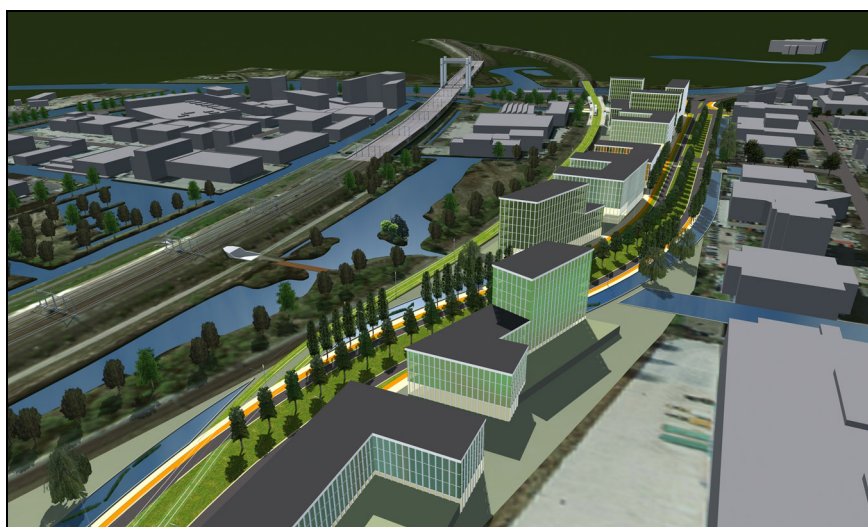
De bebouwing is verder gevarieerd van opbouw met tussenhoogtes van 39,5 meter. De hoogteaccenten worden mede bepaald door de toekomstige loop van de Burgemeester Janssingel en de zichtlijn van de automobilist.



Afbeelding 10 impressie A1-west



Afbeelding 11 impressie A1-west



Afbeelding 12 impressie A1-oost



Afbeelding 13 impressie A1-oost

4.3 verkeer en vervoer

4.3.1 burgemeester jamessingel

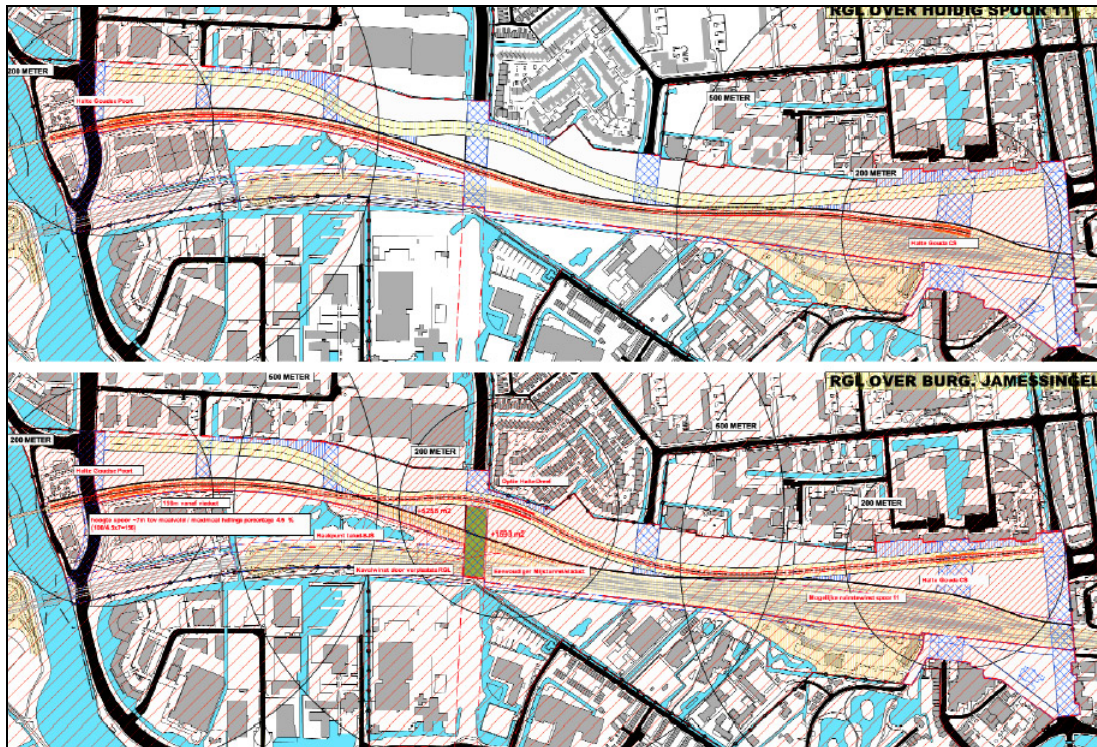
De Burgemeester Jamessingel maakt conform het Mobiliteitsplan deel uit van de zogenaamde Binnenring en heeft een lokale verkeersfunctie. Deze Binnenring vormt een relatief korte route rond het centrumgebied, waarop de doorstroming van autoverkeer wel wordt gestimuleerd, zoiet het dat kruisende fietsroutes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

Zoals gemeld in de inleiding van dit hoofdstuk zal het middengebied (van Winterdijkviaduct tot aan Dreef) voorlopig niet in ontwikkeling zal worden genomen. Dit betekent ook dat het tracé van de Burgemeester Jamessingel in dit gebied voorlopig niet zal worden aangepast. Wel zal de RijnGouweLijn in dit gebied naar het maaiveld afdalen en parallel aan de Spoorbaan verder lopen. Voor deelgebied A1 betekent dit dat de afbuiging van de Burgemeester Jamessingel en de mogelijke aftakking van de RijnGouweLijn (zie hieronder) niet meer hoeven worden opgenomen in het bestemmingsplan voor A1. De Burgemeester Jamessingel en spoor blijven hier op hun huidige tracé.

4.3.2 rijngouwelijn

De RijnGouweLijn, de nieuwe lightrail verbinding vanaf 2010 tussen Gouda, Alphen a/d Rijn en Leiden zal volgens de plannen in Gouda gedeeltelijk gebruik maken van het bestaande spoor en ten oosten van A1-oost afdalen om ter hoogte van de winterdijk op maaiveldniveau verder te gaan richting de eindhalte bij station Gouda. Er is dus gekozen voor de onderste optie uit afbeelding 9.



Afbeelding 14 Opties ligging en verloop RGL (Bron: Stedenbouwkundig Kader)

Halte RGL in plangebied

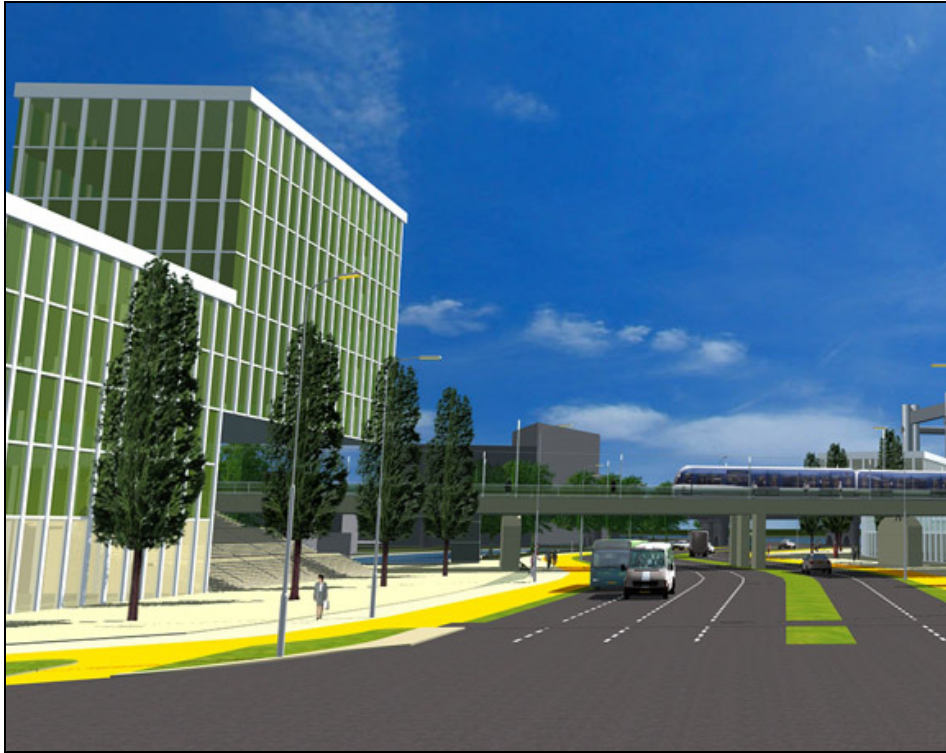
Voor de succesvolle ontwikkeling en exploitatie van Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is het essentieel dat voertuigen en haltes goed zichtbaar en benaderbaar zijn vanaf omliggende routes en openbare ruimten.

De perrons en haltevoorzieningen van de RGL halte Goudse Poort liggen op de spoordijk en zijn door de beperkingen van de enkelspoors spoorbrug over het Hamstergat en de daaropvolgende benodigde uittakafstand van de sporen gepositioneerd 'achter' de met kantoorbebouwing te ontwikkelen bouwkvavels in A1west. Vanwege de beperkte ruimte op en om de halte is het noodzakelijk dat de zichtbaarheid en de benaderbaarheid via de bebouwing op de bouwkvavels wordt verzorgd.

Er is sprake van twee benodigde entrees; een ten westen van de perrons en een ten oosten van de perrons. De entrees dienen goed zichtbaar en bereikbaar te zijn vanaf de zijde van de Nieuwe Gouwe Oostzijde en de zijde van de Burgemeester Jamessingel.

Deze zichtbaarheid en bereikbaarheid dient opgelost te worden door het aan de noordoost en de zuidwestzijde wegnemen van delen van het bebouwingsvolume op bouwkvavel A1w zodat directe en royale zicht- en looplijnen naar de RGL perrons ontstaan vanaf de zijde van de Nieuwe Gouwe Oostzijde en de zijde van de Burgemeester Jamessingel.

De vrije zichtruimte bij de toegangsroutes is 15 m breed en 6 m hoog. De vrije loopruimte kan zo'n 4 m breed zijn.



Afbeelding 15 Impressie weggenomen bebouwingsdelen

Optioneel is er de mogelijkheid een derde ontsluiting aan de oostzijde van de perrons te realiseren vanaf het verkeer- en verblijfsgebied dat is gelegen in het verlengde van de Rijsselseweg, ten oosten van bouwkafeel A1w-2. Hier kan sprake van zijn als er binnen de planontwikkeling toe leidende voetpaden in het verlengde van de perrons worden gerealiseerd.

In het bestemmingsplan is een nadere eisen regeling in de voorschriften die de gemeente de mogelijkheid geeft om nadere eisen te stellen aan een bouwplan om zichtbaarheid en de bereikbaarheid van de halte te waarborgen.

4.3.3 parkeren

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen wordt er voor de Spoorzone van uitgegaan dat de parkeervoorzieningen zoveel mogelijk in de bouwvolumes zijn te integreren.

In het Stedenbouwkundig Kader wordt gezien de druk op het ruimtegebruik, de vervoersmogelijkheden per openbaar vervoer en de goede fietsverbindingen uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm voor het Spoorzonegebied van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloer oppervlakte (bvo). Op dat moment was deze parkeernorm voor kantoren regulier gemeentelijk beleid. In november 2004 is de nota Parkeren in Gouda vastgesteld, waarin parkeernormen per gebied en functie zijn opgenomen. Spoorzone deelgebied A1 valt onder gebied III (overig), met als norm voor kantoren zonder baliefunctie 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

De normen die bij het parkeerbeleid horen zijn opgenomen in de gemeentelijke Bouwverordening. Een bouwplan wordt ook getoetst aan de Bouwverordening. Op deze wijze is het realiseren van voldoende parkeergelegenheid volgens de gemeentelijke norm gewaarborgd. De parkeerplaatsen zullen in principe moeten worden aangelegd op eigen terrein. Om efficiënt ruimtegebruik te stimuleren is de mogelijkheid geboden om ook in de bestemming Verkeer (Rail) parkeervoorzieningen aan te leggen.

4.3.4 bereikbaarheid

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

In Gouda is de fiets een 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 Fietsersbond 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 oostwestelijke richting langs de vernieuwde Burgemeester Jamessingel zullen vrijliggende fietspaden worden 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. Drie noordzuidverbindingen verzorgen de aansluiting van het gebied op het fijnmaziger stedelijk netwerk van autoroutes: het tracé Goudse Poort-Hamstergat-Nieuwe Gouwe Oostzijde, het tracé Statensingel-Plesmanplein-Spoorstraat en op termijn het doortrekken van de Burgemeester Mijssingel naar de Nieuwe Gouwe Oostzijde.

Twee en in de toekomst mogelijk drie haltes van de RijnGouweLijn maken de Spoorzone extra toegankelijk. Een daarvan is het bestaande treinstation Gouda. Het (hoofd-)station Gouda heeft per december 2006 de Intercitystatus gekregen. Per uur vertrekken vier intercity's en vier stoptreinen in de richtingen Rotterdam, Den Haag en Utrecht. De vier stoptreinen per uur zijn in dit verband te zien als een begin van realisering van het concept Stedenbaan.

Het NS station is tevens het (voorlopige) eindstation van de regionale RijnGouweLijn. Deze regionale lightrail krijgt in het plangebied in elk geval een tweede en mogelijk nog een derde halte. De tweede halte is die in deelgebied A1. Een eventuele derde halte is denkbaar in de buurt van de Burgemeester Mijssingel. Met het NS-station Gouda en haltes van de RijnGouweLijn valt 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.

4.4 water

4.4.1 watersysteem gemeentebreed

Het deelgebied A1 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 Gouda. De grens tussen stedelijk gebied en landelijk gebied ligt op de rijksweg 12. Het polderpeil (waterpeil) in het landelijk gebied is NAP-2,27 meter. In het stedelijk gebied wordt een polder van NAP-2,20 meter gehandhaafd. De afwatering van het stedelijk gebied vindt plaats via een automatische klepstuw bij de Winterdijk onder de rijksweg 12. 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 wordt negatief beïnvloed door te kleine en te lange duikers. Tevens is de doorstroming niet overal mogelijk door het ontbreken van duikerverbindingen. Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig.

4.4.2 watersysteem en riolering spoorzone

De gemeente Gouda is bezig met de herinrichting van de Spoorzone. Door het verleggen van de Burgemeester Jamessingel ontstaat ruimte voor de ontwikkeling van kantoren, woningen en andere voorzieningen. De ontwikkelingen in de Spoorzone hebben directe gevolgen voor het watersysteem en voor de riolering. In het ontwerp Spoorzone, watersysteem en riolering, is het ontwerp voor het toekomstige watersysteem beschreven. Dit is opgesteld in overleg met de waterbeheerder, het hoogheemraadschap van Rijnland.

Het ontwerp Spoorzone, watersysteem en riolering, 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 hersteld. Daarnaast gaat het ontwerp uit van het realiseren van een watersysteem met voldoende omvang. De bergingscapaciteit is zodanig, dat een maatgevende neerslagsituatie (T=100) geborgen kan worden.

Ten aanzien van het rioleringsstelsel is uitgegaan van een verbeterd gescheiden stelsel voor de Burgemeester Jamessingel. De bouwblokken daarom heen kunnen gescheiden worden gerioleerd, waarbij afhankelijk van de aard van het afstromende oppervlak een lokale filtervoorziening moet worden toegepast.

4.4.3 watersysteem deelgebied A1

Het watersysteem rondom deelgebied A1 bestaat in grote lijnen uit de waterlopen aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel en de waterpartij in het natuurgebied ten zuiden van de Burgemeester Jamessingel. De stromingsrichting is noordelijk, waarbij het water via de waterlopen langs de Burgemeester Jamessingel en rondom het gebied Antwerpseweg afgevoerd wordt.

Verbindingen

Een belangrijke verbinding in het watersysteem is die onder de hoger gelegen Burgemeester Jamessingel door. In de bestaande situatie kruisen de waterloop en het langs gelegen wandel/fietspad onderlangs. In de toekomstige situatie zal deze kruising gelijkvloers zijn. Daarbij wordt er voor het watersysteem gebruik gemaakt van een (eco)duikerverbinding. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit een kokerverbinding. Hierbij dient de afvoercapaciteit minimaal gelijk te zijn aan de bestaande afvoercapaciteit.

Waterberging

Het watersysteem dient van voldoende omvang te zijn om maatgevende neerslagsituaties op te kunnen vangen. In het ontwerp Spoorzone, watersysteem en riolering, is hier voor het gehele gebied naar gekeken. De waterpartij en het omringende (lage) natuurgebied zijn in het ontwerp als bergingslocatie aangewezen voor de hele Spoorzone. Door het lage maaiveldniveau van het natuurgebied stroomt dit snel onder bij een stijging van het waterpeil. In dat geval kan het als overloop- of bergingsgebied worden beschouwd. Het gebied kent een omvang van ruim 2 ha dat beschikbaar is voor waterberging.

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de aanwezige oppervlakken in het plangebied. Aan de hand daarvan wordt de benodigde en beschikbare waterberging vastgesteld.

Tabel 1: oppervlakken deelgebied A1

Bestemming	oppervlak (m ²)	percentage
Verkeer	16405	23,1%
Verkeer en verblijf	2071	2,9%
Verkeer-spoor	10447	14,7%
Groen	2162	3,0%
Kantoor	15050	21,2%
Water	12058	17,0%
Natuur en waterberging	12826	18,1%
Totaal	71019	100,0%

De totale verharding in het gebied bedraagt 4,4 ha. Uitgaande van de maatgevende neerslagsituatie (T=100) van 78 mm over 24 uur, een afvoernorm van 14,4 mm per etmaal en een maximaal toelaatbare peilstijging van 0,30 meter wordt de benodigde waterberging bepaald.

Voor deelgebied A1 bedraagt deze benodigde waterberging 1,1 ha. Voor de details van de berekeningswijze wordt verwezen naar het ontwerp Spoorzone, watersysteem en riolering.

De beschikbare waterberging in deelgebied A1 bedraagt bijna 2,5 ha. Dit is beduidend meer dan noodzakelijk is voor het plangebied zelf. De overcapaciteit komt ten gunste van de rest van de Spoorzone.

Algemene eisen watersysteem

In het kader van het ontwerp van het watersysteem Spoorzone wordt een aantal algemene eisen en uitgangspunten onderscheiden. Er wordt uitgegaan van een toekomstig maaiveldpeil van circa NAP-1,60

meter en een streefpeil van NAP-2,20 meter voor het watersysteem. Deze waarden zijn van belang om voldoende drooglegging te kunnen realiseren.

Ook voor het aanbrengen van (nieuwe) duikerverbindingen zijn deze waarden van belang. In het algemeen wordt geadviseerd duikerverbindingen van ≥ 800 mm aan te leggen. Hiermee wordt voldoende afvoercapaciteit gecreëerd. Om deze duikers met voldoende dekking te kunnen aanleggen, is het van belang dat het maaiveld goed op hoogte is. De duikers worden met 0,10 meter open ruimte aan de bovenzijde aangelegd.

Voor de waterlopen wordt uitgegaan van een minimale breedte van 7 meter. Hoofdwaterlopen dienen voorts een waterdiepte van circa 1,00 meter te hebben. Hiermee wordt overmatige rietgroei en verlanding tegengaan en het is bevorderlijk voor de waterkwaliteit en het waterleven.

4.4.4 riolering deelgebied A1

Het plangebied wordt gescheiden gerioleerd, waarbij het afvalwater afzonderlijk van het regenwater wordt afgevoerd. Het afvalwater wordt opgevangen in vuilwaterriolering. Deze vuilwaterriolering voert onder vrijval af naar een centraal gelegen rioolgemaal (minigemaal, circa 5 à 10 m³/uur), waarna het rioolgemaal het vuilwater verpompt naar het rioolgemaal Bloemendaal aan het verlengde van de Gentseweg.

Het regenwater dat op de weg- en terreinverharding valt, wordt opgevangen in een regenwaterstelsel en via het verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd naar het regenwatergemaal. De kwaliteit van dit water is zodanig, dat het niet rechtstreeks naar het oppervlaktewater mag worden afgevoerd. Het regenwater van de dakverhardingen is relatief schoon en kan wel direct naar het oppervlaktewater worden afgevoerd.

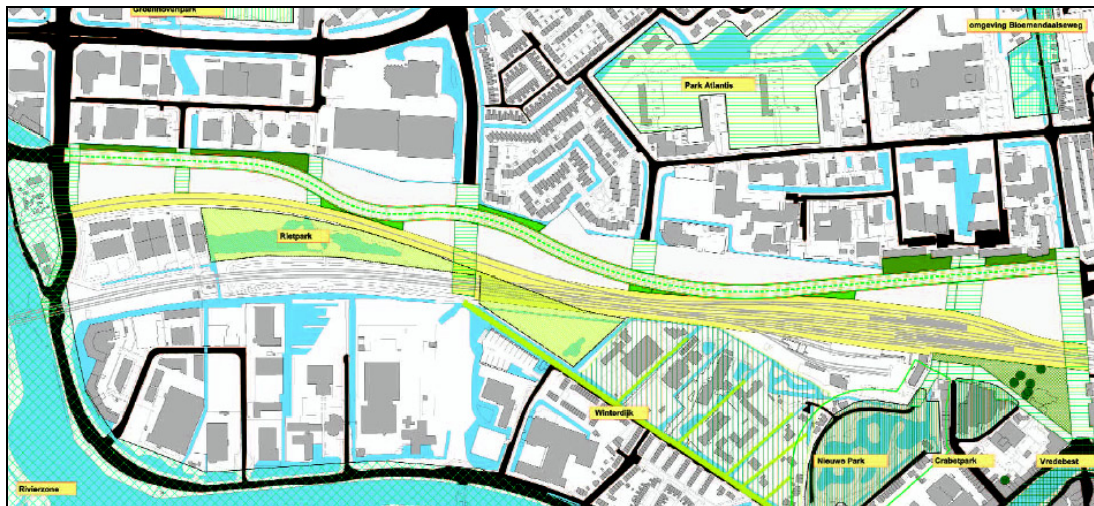
4.4.5 watertoets

In april 2008 heeft het Hoogheemraadschap een positief wateradvies voor het bestemmingsplan afgegeven.

4.5 inrichting openbaar gebied

Het gebruik van groen- en waterelementen is één van de belangrijkste middelen om het project Spoorzone samenhang te geven. Het streven is om op alle schaalniveaus van de spoorzone aansprekende, interessante en spannende tegenstellingen uit te werken tussen de 'natuurlijke' componenten groen en water en de 'culturele' componenten, zoals gebouwen en infrastructuur. Het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone werkt dit verder uit.

De openbare ruimte in het plangebied A1 bestaat uit de Burgemeester Jamessingel met gescheiden rijbanen, een servicestrook, vrijliggend fietspad en aanliggend voetpad. In het profiel van de Burgemeester Jamessingel worden bomen opgenomen. Naast de Burgemeester Jamessingel is er tussen A1-west en oost openbare ruimte gepland welke zal functioneren als aan/afvoerweg voor de kavels.



Afbeelding 16 Groenstructuur (Bron: Stedenbouwkundig Kader)

4.6 beschermde natuurwaarden

De gemeente heeft onderzoek laten verrichten naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde natuurwaarden in het plangebied.⁴

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 conclusie luidt dat de ontwikkeling van de Spoorzone Gouda negatieve effecten heeft 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 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 in beginsel uitvoerbaar.

Bij uitvoering van het bestemmingsplan moet wel rekening worden gehouden met de beschermde soorten. Voor de verstoring van streng beschermde soorten moet voorafgaand een ontheffing worden verkregen van het ministerie van Landbouw Natuur en Visserij. Deze ontheffing is inmiddels aangevraagd en verkregen.

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 volkstuintencomplex bevinden, moeten voor de start van de werkzaamheden weggevangen worden	Na 15 februari tot april

⁴ Ecoscan Spoorzone Gouda; Royal Haskoning, d.d. november 2005

	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	
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 mogen 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 zogeheten 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 daaronder is opgenomen in welke periode de activiteiten ten behoeve van het bouwgereed maken van de Spoorzone zullen 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 of na 15 juli	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 volkstuinten, de stationszone en de Burgemeester Jamessingel. In de tabel hieronder 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.

4.7 overige thema's

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.

5. milieu

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 het deelgebied A1 worden de functies kantoren, verkeer en verblijf, groen en water, rails (inclusief perron) en natuur/waterberging gerealiseerd.

De in de volgende paragrafen vermelde informatie is gebaseerd op het milieukundig onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland (rapport van april 2008 met kenmerk 0806006emh). De milieukundige rapportage is als bijlage aan het bestemmingsplan bijgevoegd.

5.2 planMER Stadsproject Gouda

Op 24 april 2007 heeft het college van de gemeente Gouda besloten een planMER op te laten stellen voor het stadsproject Spoorzone, Goudse Poort en Leisurelocatie Hamstergat. Tot dan toe was voor elk project afzonderlijk onderzocht welk effect het desbetreffende project op de leefomgeving, de natuur en op het milieu heeft. Echter, naar de mogelijke samenhang en cumulatie van milieueffecten van de drie projecten als 'integraal stadsproject' was nog geen onderzoek verricht. Het planMER 'Stadsproject Gouda' voorziet hier in. De planMER is als externe bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

In het planMER worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en mogelijke varianten beschreven. Het planMER dient als milieu-informatiebron voor alle toekomstige ruimtelijke- en bestemmingsplanprocedures van de afzonderlijke projecten. Het planMER en het (voor)ontwerp van het desbetreffende bestemmingsplan liggen tegelijkertijd ter inzage.

5.3 geluid

5.3.1 wegverkeerslawaai

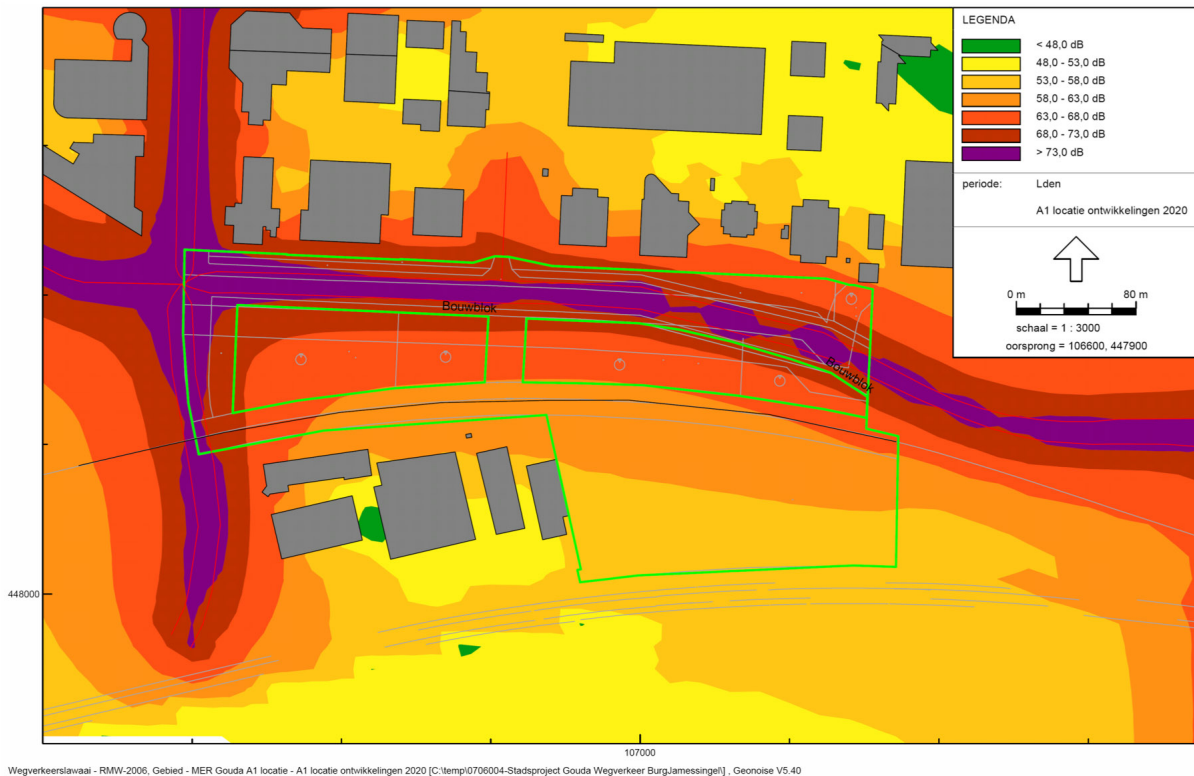
Beleidskader

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. In de onderhavige situatie zijn binnen het

plangebied uitsluitend kantoorgebouwen geprojecteerd, welke wettelijk gezien geen geluidgevoelige bestemming bezitten. Aldus is toetsing aan de geluidgrenswaarden uit de Wgh niet aan de orde.

Geluidsbelasting

In figuur 1 zijn de berekende gecumuleerde geluidcontouren weergegeven ten gevolge van de Goudse Poort en de Burgemeester Jamessingel.



Figuur 1: Berekende gecumuleerde geluidcontouren wegverkeer deelgebied A1 (exclusief aftrek ex art. 110g Wgh)

Uit figuur 1 blijkt dat de geluidsbelasting ter hoogte van het bouwblok binnen deelgebied A1 in 2020 (afhankelijk van de positie ten opzichte van omliggende wegen) 63 à 73 dB L_{den} (exclusief aftrek ex art. 110g Wgh) bedraagt. Aangezien kantoren geen geluidgevoelige bestemmingen betreffen, zijn er geen belemmeringen voor de ruimtelijke procedure vanuit het oogpunt van wegverkeerslawaaï. Wel dient in het kader van de eisen uit het Bouwbesluit te worden voldaan aan een binnengeluidniveau van 40 dB L_{den} . Eén en ander dient in een later stadium middels een akoestisch onderzoek nader vastgesteld te worden.

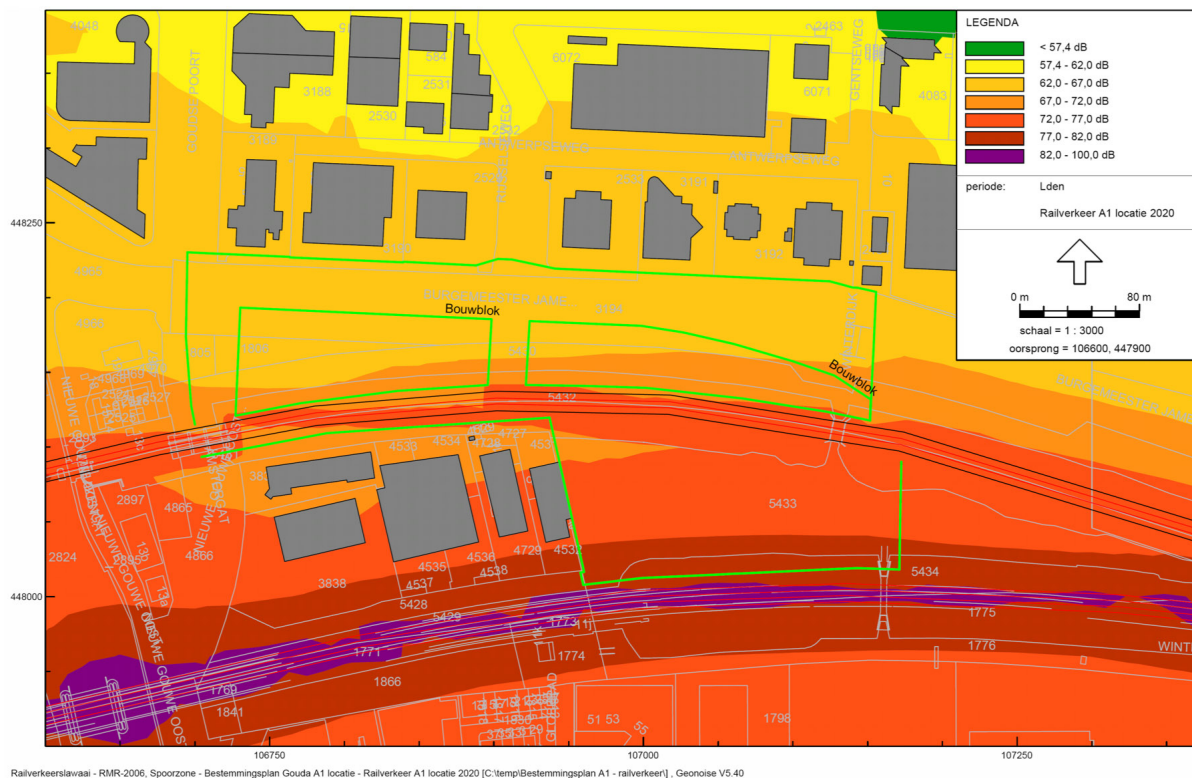
5.3.2 spoorweglawaaï

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 door de Minister vastgestelde zone, volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder. Binnen deze zone dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden voorzover geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied zijn gelegen. Aangezien in het plangebied geen geluidgevoelige bestemmingen zijn geprojecteerd, is toetsing conform de Wet geluidhinder niet aan de orde.

5.3.3 geluidsbelasting

In figuur 2 zijn de gecumuleerde geluidcontouren weergegeven ten gevolge van railverkeer op een hoogte van 10 m boven het plaatselijk maaiveld. Er is uitgegaan van een rekenhoogte van 10 m aangezien het spoor verhoogd is aangelegd.



Figuur 2: Berekende gecumuleerde geluidcontour railverkeer deelgebied A1

Uit figuur 2 blijkt dat ter hoogte van het bouwblok binnen deelgebied A1 in 2020 de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer (afhankelijk van de positie ten opzichte van omliggende wegen) 64 (noordelijke gedeelte) à 72 dB (zuidelijke gedeelte) L_{den} bedraagt. Aangezien kantoren geen geluidgevoelige bestemmingen betreffen, zijn er geen belemmeringen voor de ruimtelijke procedure vanuit het oogpunt van railverkeerslawaaier. Wel dient in het kader van de eisen uit het Bouwbesluit worden voldaan aan een binnengeluidniveau van 40 dB L_{den} . Eén en ander dient in een later stadium middels een akoestisch onderzoek nader vastgesteld te worden.

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 PM_{10}), benzeen en benzo-a-pyreen (bap). De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). De grenswaarden voor zowel NO_2 als PM_{10} betreffen $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld. Voor PM_{10} mag voorts ten hoogste 35 dagen per jaar een concentratie van $50 \mu g/m^3$ 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 ter hoogte van deelgebied A1 in 2020 sprake is van een redelijk tot goede luchtkwaliteit. In 2020 wordt voldaan aan de grenswaarden voor zowel NO₂ en PM₁₀ nabij de Burgemeester Jamessingel alsmede ter hoogte van de Goudse Poort. 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 bedrijvigheid

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 een viertal 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: 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 de VNG-richtlijn. De milieuzones zijn een aandachtspunt wanneer toekomstige ontwikkelingsplannen in het bestemmingsplangebied moeten worden getoetst aan het bestemmingsplan

Situatie

Uit het onderzoek naar de bedrijvigheid volgt dat de bestaande bedrijven in de omgeving van deelgebied A1 op een zodanige afstand gelegen zijn dat er geen geur- en stofoverlast is te verwachten. De bestemde kantooractiviteiten zullen de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven ook niet belemmeren.

Toetsing aan de inpasbaarheid van de geluidzone van industrieterrein Kromme Gouwe is niet aan de orde aangezien binnen het deelgebied A1 geen geluidgevoelige bestemmingen zijn geprojecteerd. De geluidsbelasting ten gevolge van Goudse Poort is ter hoogte van deelgebied A1 zeer beperkt (ruimschoots lager dan 50 dB(A)-etmaalwaarde). Bij het ontwerp van de kantoren dient rekening gehouden te worden met de geluidbelasting die de industrieterreinen uitoefenen.

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. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen 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 calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

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

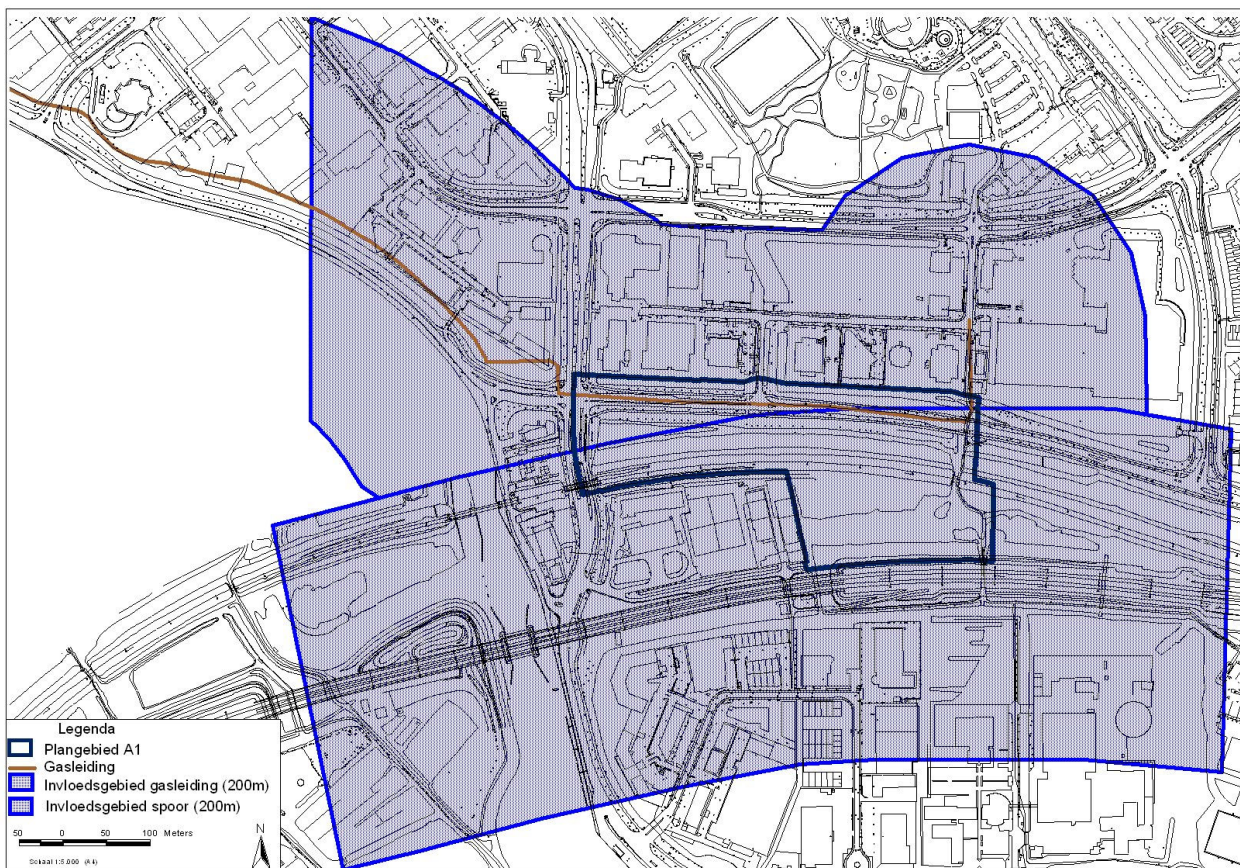
- Rond inrichtingen waarin opslag / verwerking gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- Langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Risico's verbonden aan het transport gevaarlijke stoffen zijn in kaart gebracht in de diverse risicoatlassen.

In het Besluit EV Inrichtingen (BEVI) is opgenomen dat voor iedere toename van het GR een verantwoordingsplicht geldt, ook als de verandering geen overschrijding van de norm veroorzaakt.

Situatie

In figuur 4 zijn de contouren met betrekking tot het aspect externe veiligheid weergegeven.



Figuur 4: Contouren externe veiligheid

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

Naar aanleiding van de realisatiecijfers van 2006 van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn risicoberekeningen naar het PR en GR uitgevoerd. Het GR op de A1 locatie neemt toe van 0,47 tot 1,31 maal de oriënterende waarde, het PR geeft geen belemmeringen. De toename van het GR als gevolg van alle ruimtelijke plannen in Gouda worden verantwoord in een verantwoording GR voor het gehele spoortraject. Deze generieke verantwoording wordt opgeleverd in het 3^e kwartaal van 2008. De plannen aan de A1 locatie worden daarin meegenomen. Vooruitlopend daarop is een verantwoording GR opgesteld voor de A1 locatie, deze is als bijlage bij het bestemmingsplan.

Voor de hoogdruk aardgasleiding geldt geen PR 10^{-6} contour, maar wel een belemmerde strook van 4 meter aan weerszijden van de gasleiding, die vrij van bebouwing moet worden gehouden. Daarnaast geldt aan weerszijden van de gasleiding een invloedsgebied voor het GR van 150 meter. Binnen dit gebied is de toename van het GR door de ontwikkeling berekend. Het GR ligt op ongeveer een factor 10 onder de OW. Voor de volledigheid is bij de verantwoording GR voor de A1 locatie naast het spoorvervoer ook de aardgastransportleiding opgenomen.

De verantwoording groepsrisico A1 dient door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gouda te worden vastgesteld.

5.7 bodem

Beleidskader

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (1985) dient een bodemonderzoek te worden verricht met het oog op de beoordeling van de realiseerbaarheid van een bepaalde bestemming(wijziging). In de praktijk wordt begonnen met een BIS-toets die eventueel uitgebreid kan worden met achtereenvolgens een historisch onderzoek conform de NVN 5725 en een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 dan wel een daarvan afgeleid grofmaziger onderzoek dat is toegesneden op het stadium van planvorming.

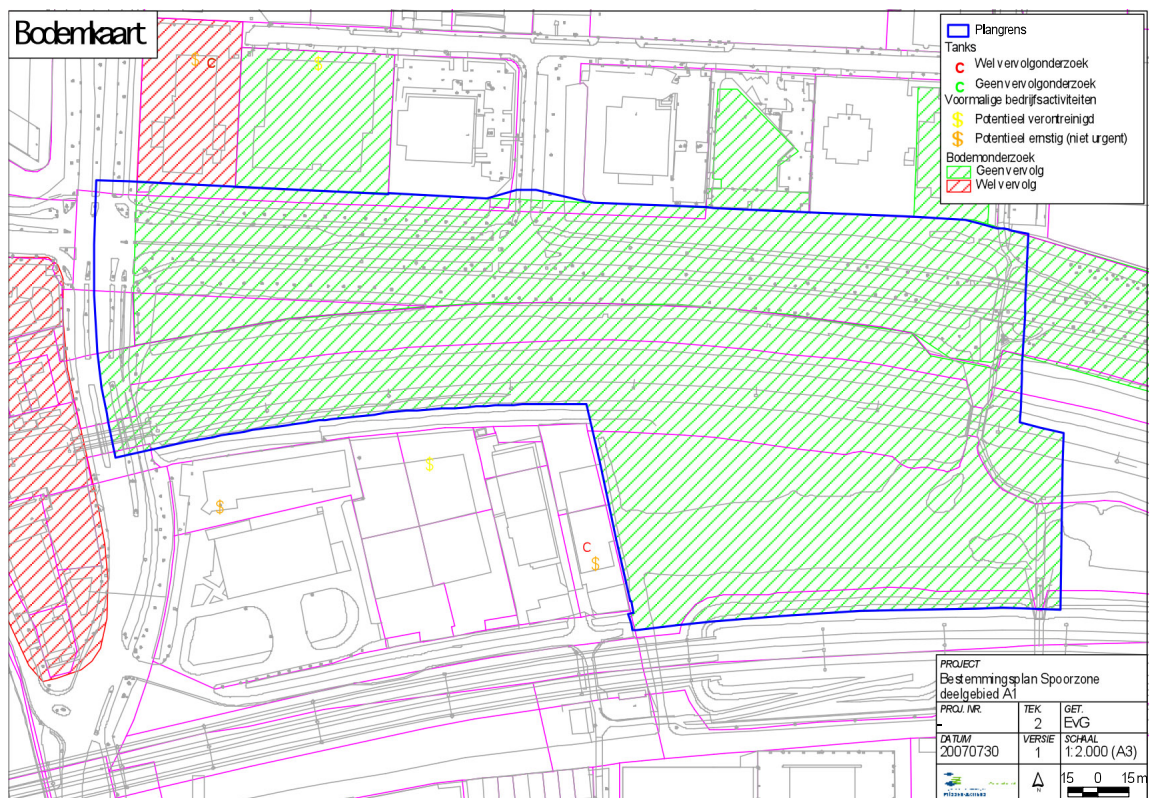
Het uit te voeren bodemonderzoek kan ook worden gebruikt (samenloop) of is noodzakelijk ten behoeve van andere (wettelijke) kaders:

- Woningwet: Op basis van artikel 8 van de Woningwet dient te worden voorkomen dat er wordt gebouwd op een bodem die zodanig is verontreinigd dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van gebruikers. Dit wordt voorkomen met het uitvoeren van bodemonderzoek.
- Wet milieubeheer: nulsituatie voor te realiseren bedrijfsbestemmingen.
- Grondtransactie: aan- en verkoop van terreinen.

De gemeente Gouda beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bodembeheerplan. Dit betekent dat grondverzet conform de regels van de Ministeriële Vrijstellingsregeling Grondverzet in principe mogelijk is.

Situatie

In figuur 5 is de bekende bodemsituatie van het plangebied weergegeven.



Figuur 5: Bodemkaart

Bij de uitgevoerde onderzoeken naar de verdachte locaties ter plaatse van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone deelgebied A1 is vastgesteld dat voor het grootste deel van de locatie geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de geplande herinrichting.

Bij een bestemmingswijziging van het zuidelijk terreindeel (nu groen en water) dient aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd. Ook dient men bij enkele locaties bij toekomstige grondwerkzaamheden alert te zijn op de aanwezigheid van asbest.

Als de bouwvergunningprocedure na 2010 in gang wordt gezet dan is, in verband met de ouderdom van de uitgevoerde onderzoeken, mogelijk aanvullende bodeminformatie benodigd.

Daar waar de Burgemeester Jamessingel ter plaatse van deelgebied A1 verlegd wordt, dient de onderliggende bodem en het vrijkomende funderingsmateriaal voor hergebruik te worden onderzocht.

Het deelgebied A1 bevindt zich binnen zone 5 van de bodemkwaliteitskaart van Gouda. Indien er geen zintuiglijke verontreinigingen aanwezig zijn, is vrij grondverzet van grond uit de bovengrond binnen de zone mogelijk. Voor hergebruik van grond uit de ondergrond binnen zone 5 dient een partijkeuring op lood plaats te vinden. Voor toepassing dient een melding bij de Milieudienst Midden-Holland te worden ingediend.

5.8 energie

Volgens het klimaatbeleid van de gemeente Gouda dient bij grootschalige nieuwbouw- en herstructureringsprojecten voor woonwijken en bedrijventerreinen een energievisie te worden opgesteld,

waarbij voor het gehele gebied gestreefd wordt naar een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van minimaal 7,0 en zo mogelijk 8,0.

In verband met een mogelijk aan te leggen WKO-systeem is de masterplankaart met de verdeling van de koude en warmtebronnen als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

Concrete randvoorwaarden voor de ontwikkelende partijen in de Spoorzone zijn:

- ◆ De verplichting om het duurzame energieconcept met warmte/koude-opslag in de bodem in combinatie met warmtepompen toe te passen, dan wel een beter presterend alternatief *(conform de nog door het college vast te stellen Energievisie Spoorzone)*;
- ◆ Minimaal 43% van het energieverbruik wordt duurzaam opgewekt *(conform de vastgestelde Energievisies Goudse Poort en de nog door het college vast te stellen Energievisie Spoorzone)*;
- ◆ De Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) voor kantoren wordt 10% aangescherpt ten opzichte van de in de toekomst geldende landelijk aangescherpte eisen volgens het Bouwbesluit. Indien bijvoorbeeld landelijk de EPC voor kantoren wordt aangescherpt tot EPC=1,3, dan geldt in Gouda een minimale EPC=1,17 *(conform vastgestelde Klimaatprogramma Gemeente Gouda 2003-2006)*;
- ◆ De Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) voor andere utiliteitsfuncties en woningen wordt 10% aangescherpt ten opzichte van de geldende eisen volgens het Bouwbesluit *(conform vastgestelde Klimaatprogramma Gemeente Gouda 2003-2006)*;
- ◆ De Energie Prestatie op Locatie (EPL) voor de gehele Spoorzone wordt minimaal EPL=7,5 *(conform de nog door het college vast te stellen Energievisie Spoorzone)*.

5.9 duurzaamheid en leefbaarheid

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. Het door de gemeente Gouda vastgestelde Regionaal Beleidskader Duurzaam Bouwen biedt uitgangspunten voor bestaande en nieuwe woningbouw, gemeentelijke gebouwen, utiliteitsbouw, bedrijventerreinen, stedenbouw en GWW.

Voor de realisatie van de kantoren in het deelgebied A1 moet gedacht worden aan de volgende toepassingsprincipes:

- ◆ Toepassing meervoudig ruimtegebruik. Parkeergelegenheid op het dak of in een kelder onder het gebouw zorgt voor een goede bereikbaarheid en spaart kosten voor de aankoop van (dure) extra ruimte voor een parkeerterrein.
- ◆ Wanneer parkeren op het dak geen optie is, kan ook worden overwogen een vegetatiedak te nemen. Dit werkt isolerend, zorgt voor extra waterberging in het gebied en geeft een groene, rustgevende uitstraling. Daarmee is mogelijke wateroverlast in het gebied ten dele te verhelpen en worden de energielasten beperkt. Daartegenover staan onderhoudskosten voor het groen en een investering in een goede ondersteuning voor de zwaardere dakconstructie.
- ◆ Het combineren van kinderopvang en kantoren is eveneens een goede duurzame maatregel. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat niet nodeloos extra forensverkeer plaatsvindt van thuis naar werk via een kinderopvangverblijf.
- ◆ Introductie van parkmanagement. Parkmanagement voor de bedrijven op het terrein kan duurzaam worden opgepakt. De bedrijven kunnen gezamenlijk gescheiden afvalinzameling, duurzame energie, beveiliging, en dergelijke inkopen, zodat ze door slim in te kopen goedkoper af zijn. Wanneer de gebouwbeheerders groene stroom inkopen is nog meer duurzaamheidwinst geboekt.

Bij de realisatie van de groene ruimte kunnen de volgende duurzaamheids- en leefbaarheidprincipes worden meegenomen:

- ♦ Bomen die gekapt worden dienen terug te komen in de nieuwe inrichtingsplannen. Hierbij moet minimaal gewerkt worden met het 1 op 1 vervangingsprincipe;
- ♦ Waar mogelijk geluidsschermen in het gebied laten begroeien om de groene uitstraling te versterken. Groene schermen zorgen met hun bladeren ook voor extra geluidsabsorptie en afscherming.
- ♦ Realisatie van stromende waterpartijen (fontein en dergelijke) die het geluid van de omliggende infra maskeren.
- ♦ Aanleg groene lunch wandelroute door gebied in combinatie met rustbankjes en voldoende afvalbakken.
- ♦ Hemelwater wordt niet via het riool afgevoerd of door een gescheiden riolsysteem.
- ♦ Beschikbaarheid van voldoende open water oppervlakte om hemelwater af te voeren.

6. beschrijving planopzet

6.1 goudse bestemmingsplannen

Op 14 december 2004 is het Plan van aanpak actualisering en digitalisering van de Goudse bestemmingsplannen goedgekeurd. Met dit plan wil de gemeente onder andere de volgende doelen bereiken:

- De planmethodiek en voorschriften standaardiseren waardoor bestemmingsplannen beter vergelijkbaar zijn en de beheersbaarheid wordt verbeterd. Hierdoor worden voor de burger de verschillende planologische regelingen transparanter en toegankelijker.
- De IMRO-systematiek toepassen zodat ook uitwisseling met andere overheidsinstanties kan plaatsvinden.
- De bestemmingsplannen digitaal raadpleegbaar maken. Binnen de gemeente via Stroomlijn, het gemeentebrede Geo-informatiesysteem, en voor de burger via internet.

Er is vervolgens een Handboek bestemmingsplannen opgesteld. Dit beschrijft de randvoorwaarden waaraan de bestemmingsplannen moeten voldoen om bovenstaande doelen te bereiken. Dit handboek schrijft eenduidig voor op welke wijze:

- de plankaart wordt opgemaakt, zowel analoog als digitaal.
- de IMRO-codering wordt toegepast.
- bestemmingen en aanduidingen worden benoemd en onderscheiden.
- de opzet van de voorschriften en de plantoelichting (wordt verder uitgewerkt in de standaardregeling).
- de uitwisseling en aanlevering van bestemmingsplannen.

Het handboek geeft zowel eisen voor een digitaal bestemmingsplan als voor de analoge vorm. Ook als het digitale plan juridische status krijgt zal een analoge versie van een bestemmingsplan nodig blijven.

6.2 keuze planopzet en bestemmingen

Er is gekozen voor de volgende bestemmingen:

- Kantoor
- Burgemeester Jamessingel: Verkeer
- Gebieden waar langzaam verkeer en de verblijfsfunctie de hoofdfuncties zijn: Verkeer en verblijf
- Bestaande sporen / Rijn Gouwe Lijn: Verkeer (rail)
- Groen-/watergebieden: Groen en Water
- Natuurgebied(je) Rietpark: Natuur en Waterberging
- Ondergrondse (hoofd)leidingen: Leiding

7. maatschappelijke uitvoerbaarheid

Per 1 juli 2005 is inspraak in principe niet langer wettelijk verplicht als gevolg van een wijziging van de WRO en de Awb. De gemeentelijke inspraakverordening gaat echter nog steeds uit van een inspraakprocedure voor bestemmingsplannen.

In januari 2006 is het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone gepubliceerd. Het heeft ter inzage gelegen van 12 januari tot en met 8 februari 2006. Tevens is het voorontwerp toegezonden aan de vooroverleginstanties zoals bedoeld in artikel 10 Bro. Naar aanleiding van de ontvangen reacties is de 'nota van inspraak en overleg voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone' opgesteld waarin alle reacties zijn samengevat en beantwoord (zie bijlage). De nota is in juli 2007 door het college vastgesteld. Alle briefschrijvers hebben hiervan bericht ontvangen.

De inspraak- en overleg hebben geleid tot de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan:

- Toelichting: aanpassing van de waterparagraaf
- Kaart: aanpassing van de ligging van de gasleiding
- Voorschriften:
 - o aanpassing van het artikel leidingen
 - o aanpassing wijzigingsbevoegdheid voor het verleggen van de gasleiding
 - o toevoegen mogelijkheid aanleg fiets- en voetpaden in de bestemming Verkeer (Rail)

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 31 januari 2008 gedurende 6 weken voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn er diverse zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in de nota van beantwoording samengevat en van commentaar voorzien (zie bijlage). De zienswijzen hebben de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan tot gevolg:

- Kaart: verwijderen van de nadere aanduidingen ten behoeve van de ontsluiting van de halte van de RGL.
- Voorschriften: verwijderen van de regels met betrekking tot bovenstaande nadere aanduiding. In de bestemming verkeer (rail) (vr) zijn afscheidingen mogelijk gemaakt.

8. economische uitvoerbaarheid

Inzicht in de financieel-economische haalbaarheid is nodig om uitspraken te kunnen doen over de uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan. De provincie zal bij de goedkeuring van het bestemmingsplan een toets uitvoeren op de financieel-economische haalbaarheid, waaronder de dekking van eventuele plantekorten. Daarvoor heeft in het kader van het ontwikkelen van het project Spoorzone een nadere berekening plaatsgevonden naar de financieel- economische haalbaarheid.

Door de Stec groep is in opdracht van de provincie Zuid-Holland in juni 2006 een analyse gemaakt van de kantorenmarkt in Zuid-Holland. Voor de regio Midden-Holland was de conclusie dat voor de periode tot 2020 de verwachte vraag en aanbod (nieuwbouwprogramma) met elkaar in balans zijn, op basis van de toen bekende kentallen. Daarbij is aandacht voor fasering noodzakelijk en is de leegstand in de bestaande kantorenlocaties een aandachtspunt. De Spoorzone wordt beschouwd als een kansrijke locatie met een diversiteit aan kwaliteiten.

Omdat het deelgebied A1 slechts een deel van het beoogde kantoorvolume mogelijk maakt wordt de afzetbaarheid positief ingeschat.

Voor het project Spoorzone is een grondexploitatie opgesteld waarbinnen een deelexploitatie voor A1 is gemaakt. Voor deze totale grondexploitatie heeft de gemeenteraad een voorziening voor het geprognosticeerde tekort opgenomen. Geprognosticeerde winst voor deelexploitatie A1 vormt de dekking voor deelexploitaties met een financieel tekort.

De gemeente Gouda heeft met de andere grondeigenaar in dit gebied, NS Poort, een ontwikkel- en grondovereenkomst gesloten. Deze overeenkomst regelt afspraken over de ontwikkeling van het gebied zoals de rolverdeling tussen partijen, een indicatie van realiseerbare opbrengsten uit verkoop van bouwgrond, de onderlinge verrekening en de toedeling van de bouwkavels.

Gouda kan zo een drietal bouwkavels in A1-oost verkopen. Hiervoor heeft zij een tender ingericht om zo tot een acceptabel grondbod te kunnen komen. Voor de tender worden een dertiental partijen uitgenodigd die in de afgelopen periode aangaven geïnteresseerd te zijn om op korte termijn een bouwlocatie te willen verwerven voor de bouw van een kantoor.

NS Poort heeft inmiddels een architect opdracht gegeven om tot een architectonische uitwerking te komen voor haar twee gebouwen in A1-west. In het najaar van 2007 organiseert zij een zogenaamde makelaarspitch. Met dit instrument zet zij Spoorzone Gouda als kantorenlocatie in de markt.

bijlage 1 brondocumenten

Analyse kantorenmarkt Zuid-Holland (2006), Stec groep BV
Basisdocument Spoorzone Gouda (2003), gemeentelijk document
Beeldkwaliteitsplan Spoorzone (2005), gemeentelijk document
Goudse Woonvisie (2004), gemeentelijk document
Haalbaarheidsstudie verlegging en herprofilering Burgemeester Jamessingel (2005), gemeentelijk document
Handboek bestemmingsplannen (2005), gemeentelijk document
Intergemeentelijk Structuurplan (ISP), regionaal document
Interregionale Structuurvisie (ISV), regionaal document
Mobiliteitsplan (2007), gemeentelijk document
Monumenten en Archeologie (2004), gemeentelijk document
Nota Cultuurhistorie (2004), gemeentelijk document
Nota Economisch Beleid (1999), gemeentelijk document
Nota Hoogbouw (2004), gemeentelijk document
Nota Mobiliteit (2005), gemeentelijk document
Nota Planbeoordeling (2002), provinciaal document
Nota Ruimte (deel 3: Kabinetsstandpunt VROM, 2004), rijksdocument
Nota strategisch grondbeleid (2004), gemeentelijk document
Planstudie RGL, provinciaal document
Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP), provinciaal document
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie, provinciaal document
Ruimtelijk Beeld Zuid-Holland 2015+, provinciaal document
Ruimtelijke functioneel onderzoek C1 Gouda locatie C1 (2005), gemeentelijk document
Ruimtelijke Structuurvisie (2005), gemeentelijk document
Stedenbouwkundig Kader Spoorzone Gouda, gemeentelijk document
Streekplan Zuid-Holland (2003), provinciaal document
Waardeanalyse Spoorzone Gouda (2003), gemeentelijk document
Waterwerk Rijnland 2006-2009, Hoogheemraadschap van Rijnland (2006)
Waterplan Gouda (2003), gemeentelijk document
Welstandsnota (2004), gemeentelijk document

