Bestemmingsplan

Toelichting

Spoorzone A1 Locatie 2021

Vastgesteld

gemeente gouda

afdeling ruimtelijk beleid en advies
gouda, 10 September 2021

NL.IMRO.0513.BPSpoorzoneA12021-DF02

Spoorzone A1 locatie 2021

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 Inleiding **4**
1.1 Aanleiding planherziening 4
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied 4
1.3 Bij het plan behorende stukken 6
1.4 Leeswijzer 6

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving **7**
2.1 Ontstaansgeschiedenis 7
2.2 Het plangebied 8

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving **10**
3.1 Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda 10
3.2 Uitgangspunten voor de A1 locatie 12

Hoofdstuk 4 Beleidskader **21**
4.1 Rijksbeleid 21
4.2 Provinciaal beleid 22
4.3 Gemeentelijk beleid 27

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden **41**
5.1 Archeologie 41
5.2 Cultuurhistorie 43
5.3 Milieu 45
5.4 Milieu Effect Rapportage 67
5.5 Provinciaal milieubelang 69
5.6 Waterhuishouding 69
5.7 Niet gesprongen explosieven 73
5.8 Bezonning en schaduweffecten 74
5.9 Windhinder 74
5.10 Trillingen 74

Hoofdstuk 6 Planopzet **75**
6.1 Feitelijke planopzet 75
6.2 Juridische planopzet 75
6.3 Toelichting op de regels 76

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid **78**
7.1 Economische uitvoerbaarheid 78
7.2 Handhaving 78
7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 78

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding planherziening

Er is een grote vraag naar woningen in de gemeente Gouda, vanwege haar strategische ligging in het stedelijk netwerk Rotterdam - Den Haag - Utrecht. Om aan de vraag te voldoen, heeft de gemeente de ambitie om de woningbouw flink te versnellen. Met de Verstedelijkingsagenda is ingezet op het vergroten van het gemengd stedelijk gebied en het verdichten bij OV knooppunten. D\e Spoorzone heeft hier de juiste kwaliteiten voor, met een goede OV-bereikbaarheid, grootschalige voorzieningen als ziekenhuis, bioscoop en onderwijs en op een steenworp van het historische centrum. Zodoende is het doel om in de periode tot 2025 1.000 woningen extra te realiseren in de Spoorzone. In het Ontwikkelperspectief dat op 3 juni 2020 door de raad is vastgesteld, is de opgave nader geconcretiseerd.

Er zijn locaties benoemd en ruimtelijke en programmatische kaders beschreven. De A1 locatie, gelegen tussen de Burg. Jamessingel en de spoorlijn is een van deze locaties. De ambitie is om in het gebied te komen tot een gemengd woon-werkprogramma, bestaande uit drie tot zes volumes van 30 m tot 70 m hoog, ingebed in een groene omgeving.

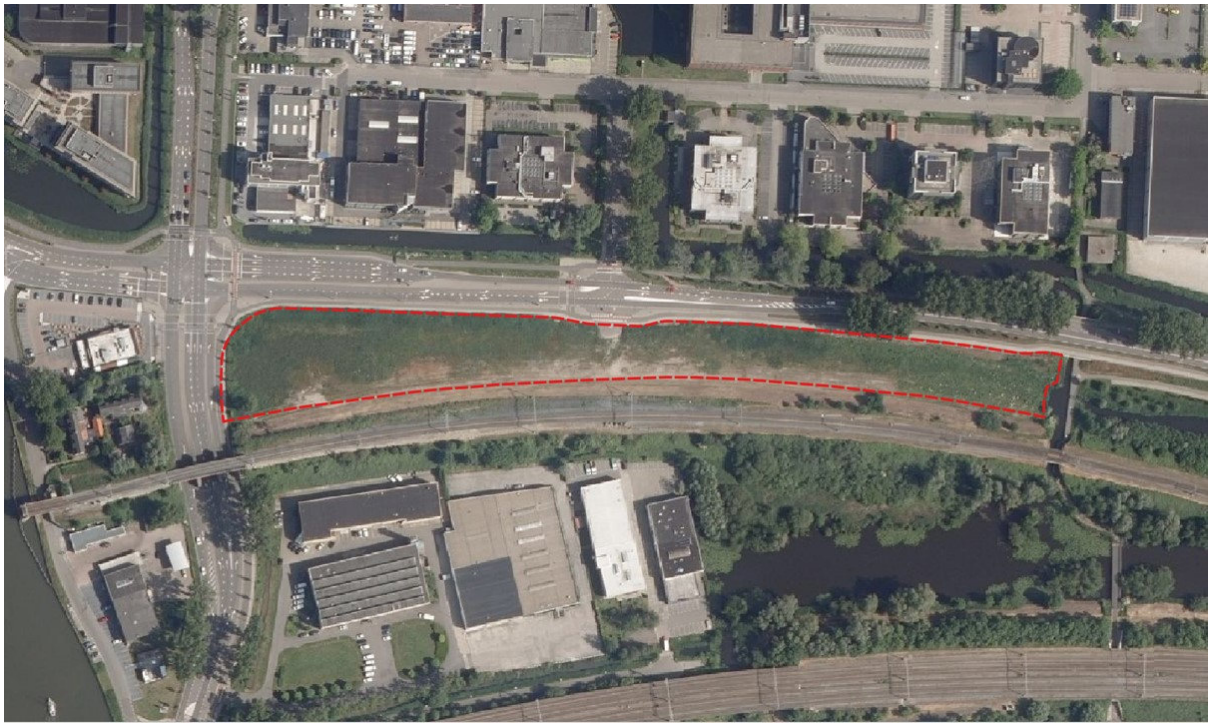
Ter plaatse van de A1 locatie geldt het bestemmingsplan 'Spoorzone deelgebied A1 (vastgesteld in 2009) en parapluherziening Parkeren (vastgesteld in 2018). Het gebied heeft de bestemming 'Kantoor', met een maximum bouwhoogte variërend van 29 m tot 44,5 m. De gewenste ontwikkeling past niet in het huidige bestemmingsplan vanwege zowel het beoogde gebruik als wonen en de hogere bouwhoogte. Het voorliggende bestemmingsplan 'Spoorzone A1 locatie 2021' is opgesteld om het nieuwe programma mogelijk te maken.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

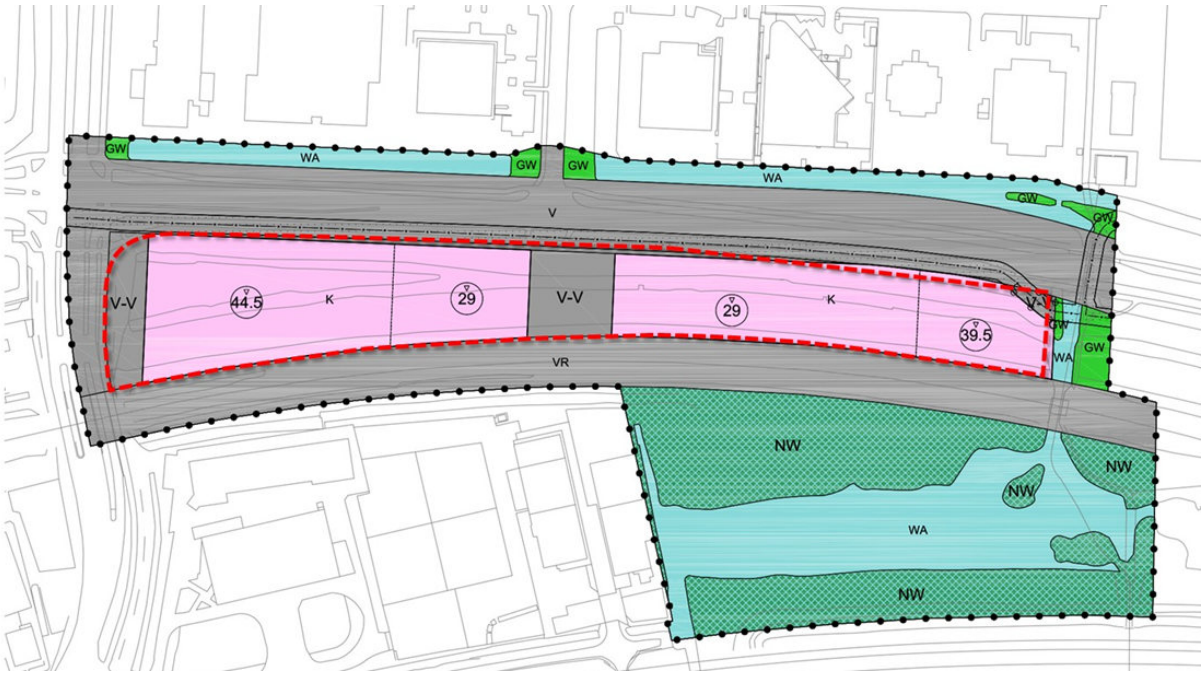
Het bestemmingsplan omvat de gronden tussen het spoor en de Burgemeester Jamessingel vanaf de Nieuwe Gouwe O.Z. tot aan het water bij het fietspad Winterdijk. Het gebied is onbebouwd en onverhard. De ligging van het plangebied is getoond in afbeelding 1.1. Afbeelding 1.2 toont de begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan. In paragraaf 2.2 is nader ingegaan op het plangebied.

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt voor de gronden het bestemmingsplan Spoorzone Deelgebied A1' 2013). Het vigerende bestemmingsplan is getoond in afbeelding 1.3. De roze vlakken die te zien zijn, zijn de vlakken met de kantoorbestemming. De grijze vlakken hebben een verkeersbestemming, waarbij onderscheid is gemaakt in railverkeer, wegverkeer en verblijfsgebied).

afbeelding 1.1: ligging plangebied



afbeelding 1.2: begrenzing van het plangebied (rode stippellijn)



afbeelding 1.3: vigerend bestemmingsplan Spoorzone Deelgebied A1 (begrenzing van nieuwe bestemmingsplan is met rode stippellijn aangeduid)

1.3 Bij het plan behorende stukken

Voorliggend bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding) regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan is opgebouwd conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) en de binnen de gemeente Gouda gehanteerde standaard. Hoofdstuk 1 tot en met 4 gaan in op de huidige situatie, het relevante beleid en de gebiedsaspecten. Vanaf hoofdstuk 5 tot en met hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de voorgenomen ontwikkelingen en op welke wijze deze in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis

2.1.1 Gouda algemeen

Gouda is ontstaan op de plaats waar de rivier de Gouwe uitmondde in de Hollandsche IJssel. De Gouwe is van oorsprong een rivier die zorgde voor de afvoer van water uit het veengebied tussen de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn. De huidige loop van de Hollandsche IJssel is in de Romeinse tijd gevormd, over de Gouwe is minder bekend. Ten tijde van het ontstaan van de stad Gouda zal de Gouwe ongeveer zijn huidige loop door de stad al hebben gehad. De Haven is niet de oorspronkelijke Gouwemond, maar een kunstmatige verbinding naast de oude Gouweloop (langs de huidige Spieringstraat).

De ondergrond van Gouda bestaat uit een dik veenpakket, plaatselijk meer dan 10 meter dik. Over het veenpakket is door de rivieren een kleilaag afgezet, naar het noorden wordt deze laag steeds dunner. Vanaf ongeveer 1200 is er, met name in de binnenstad, regelmatig opgehoogd, waardoor een bewoningspakket met een dikte van (plaatselijk) 4 meter is ontstaan.

In 1272 kreeg Gouda stadsrechten. De stad groeide daarna binnen ongeveer 100 jaar uit naar de omvang van de huidige binnenstad (gebied binnen de singels). Deze grootte behield het lange tijd, totdat in de tweede helft van de negentiende eeuw een begin werd gemaakt met de uitbreiding van de stad buiten de singels.

Vanaf de veertiende eeuw begon men met de grootschalige winning van turf als brandstof voor stedelingen en bedrijven. Hierdoor ontstonden plassen die later ten dele weer werden drooggelegd. In de tweede helft van de negentiende eeuw wordt een begin gemaakt met de uitbreiding van de stad Gouda buiten de singels.

De eerste grote stadsuitbreidingen dateren van na 1901. Door de vestiging van nieuwe bedrijven en uitbreiding van de bestaande bedrijven ontstaat een grote behoefte aan arbeiderswoningen.

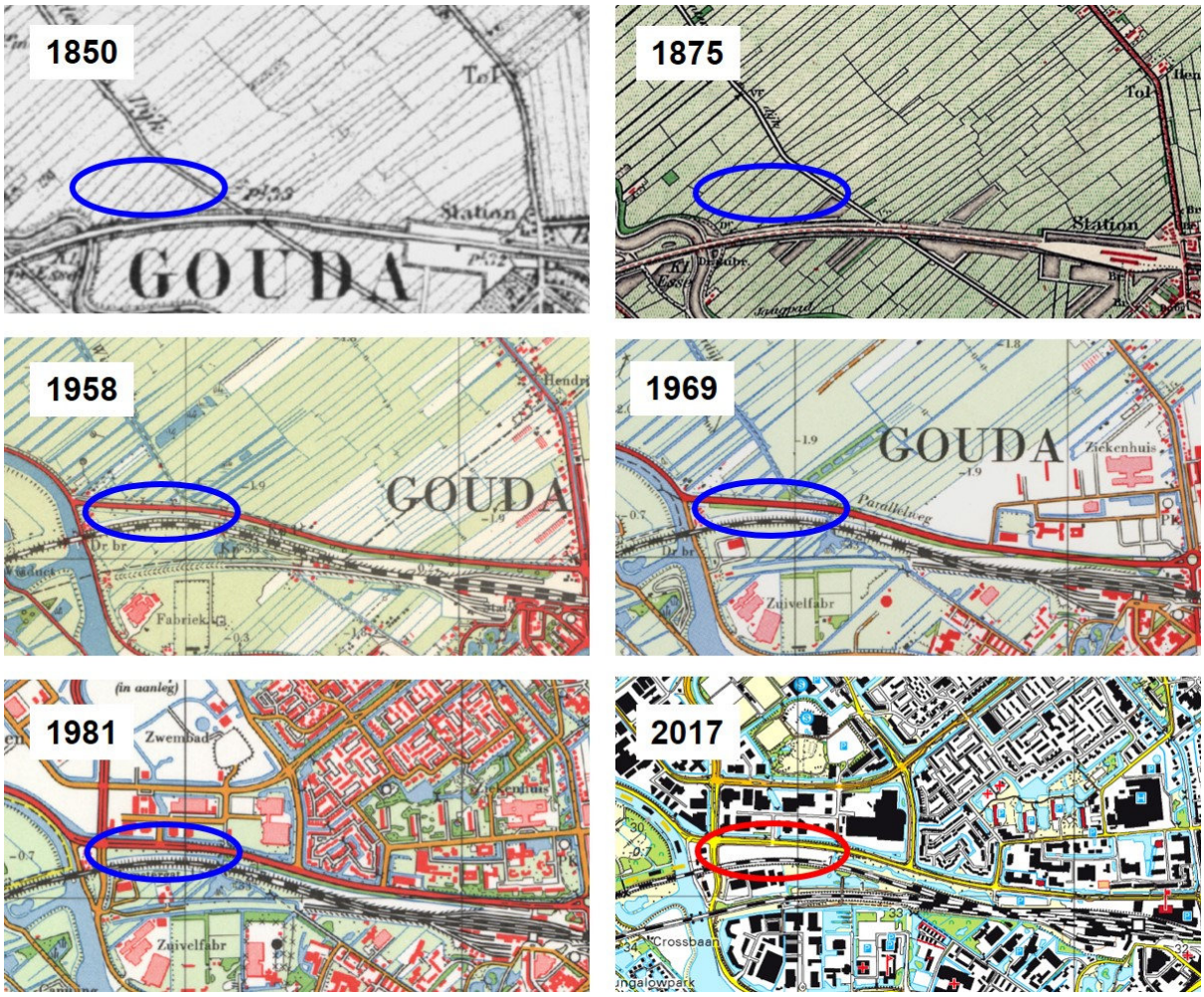
Na de Tweede Wereldoorlog wordt Gouda zowel in zuidwestelijke richting als noordelijke richting verder uitgebreid (onder andere de buurten Korte Akkeren-Nieuw en Ouwe Gouwe). Daarna volgen de buurten Vreewijk en Oosterwei in het oosten. Eind jaren zestig start in het noordwesten de bouw van de wijk Bloemendaal en in het oosten de Sportbuurt. In de jaren zeventig en tachtig volgen in het noorden de wijk Plaswijck en in het noordoosten de Slagenbuurt. In de jaren negentig wordt ten oosten van Sportbuurt tenslotte de wijk Goverwelle gebouwd.

Sinds de afronding van Goverwelle ontbreekt het de stad aan uitbreidingsmogelijkheden. Met de start van de bouw van Westergouwe in 2015 komt hierin verandering.

De grote stadsuitbreidingen uit de jaren zeventig, tachtig en negentig hadden deels tot doel om het woningtekort voor plaatsen als Den Haag en de regio Midden-Holland op te vangen. De uitbreiding in de polders vragen grote investeringen. Door de drassige veenbodem zijn de kosten van de infrastructuur aanzienlijk hoger dan elders in het land. Daartegenover hebben de laatste stadsuitbreidingen wel gezorgd voor een nieuwe sociaal-economische bloei.

2.1.2 Gebiedsspecifiek Spoorzone

Van oudsher is het gebied ten noorden van het spoor in gebruik geweest als weiland. Pas in de jaren '50 van de 20e eeuw zijn de eerste ontwikkelingen gaande. Nadat de Burgemeester Jamessingel parallel aan het spoor is aangelegd, met een aansluiting op de nieuwe rijksweg A12, komt in de jaren '60 van de twintigste eeuw de ontwikkeling ten noorden van het spoor op gang. Gouda breidt dan steeds verder naar het noorden toe uit. in de jaren '80 van de twintigste eeuw wordt De Goudse Poort gerealiseerd en wordt de aansluiting op de rijksweg A12 verlegd. Daarme bereikt de omgeving van het plangebied zijn finale vorm. Al die tijd is het plangebied uitgezonderd van de ontwikkelingen. De strook grond tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor blijft lange tijd onbebouwd. Pas de laatste jaren is gebouwd bij het station, waaronder het nieuwe stadskantoor, de bioscoop en meer recent de nieuwbouw van de Rabobank.

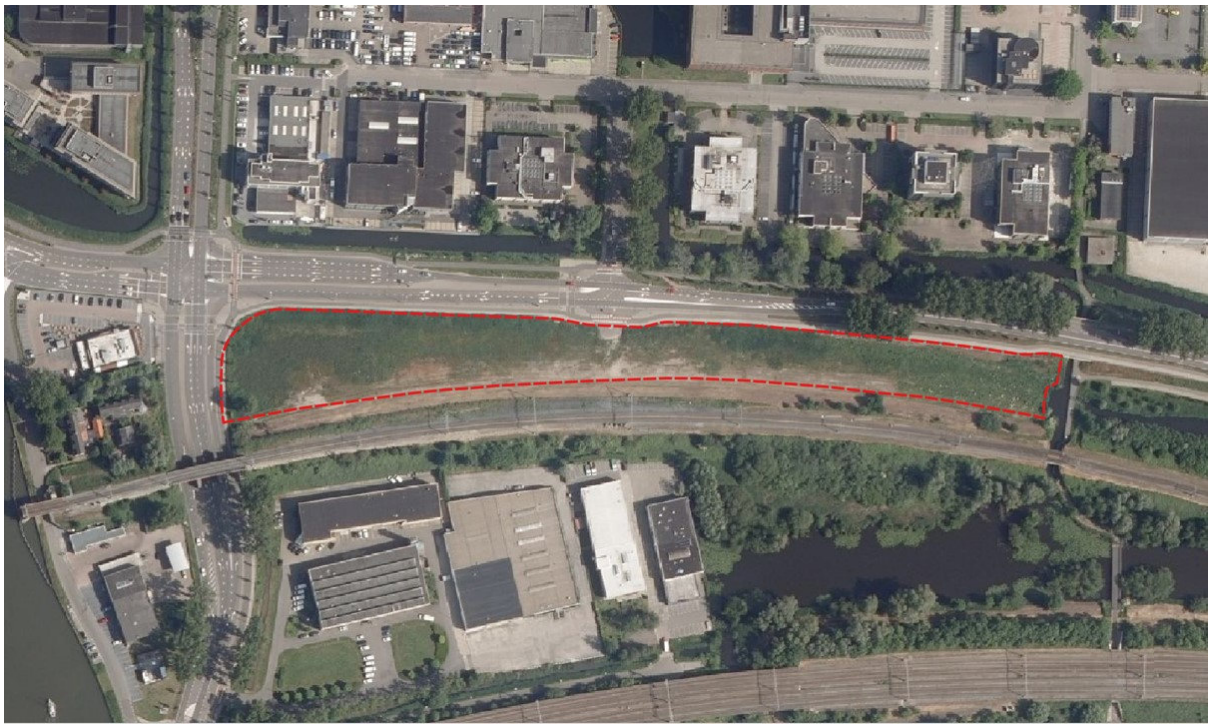


afbeelding 2.1: historische opbouw en ontwikkeling van het plangebied

2.2 Het plangebied

Kenmerken en ruimtelijke opbouw

Het bestemmingsplan omvat de gronden tussen de Burgemeester Jamessingel en de spoorlijn. Aan de westzijde vormt de weg Nieuwe Gouwe O.Z. de grens van het plangebied en aan de oostzijde de watergang, welke onder de Burg. Jamessingel en de spoorlijn doorgaat. Het plangebied heeft een langerekte vorm en bestaat volledig uit grasland. In het midden van het gebied is in het recente verleden een aansluiting gemaakt op de Burg. Jamessingel.



afbeelding 2.2. luchtfoto plangebied

Ontsluiting en parkeren

Het gebied markeert de entree van de Spoorzone en de rest van Gouda voor autogebruikers en treinreizigers uit Rotterdam en Den Haag. De locatie is goed bereikbaar met de auto, direct gelegen aan de hoofdwegen en nabij de aansluiting op de rijksweg A12. Met het NS-station op ca. 15 min lopen en 5 minuten fietsen is het plangebied goed bereikbaar met de trein. Langs de hoofdwegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig, zodat ook met de fiets het gebied goed bereikbaar is. Via de fietstunnel richting de Winterdijk is het ca. 1,5 km fietsen naar het centrum van Gouda.

Groen en water

Het plangebied is onverhard en onbebouwd. Het water aan de oostzijde ligt net buiten het plangebied. Het spoor ligt verhoogd op een dijk met een groen talud. De Burgemeester Jamessingel en de spoordijk zijn beeldbepalend voor de begrenzing en oriëntatie in het plangebied en vormen de belangrijkste groenstructuren rond het gebied. In het verlengde van het plangebied ligt aan de oostzijde het Spoorpark. De gebiedsontwikkeling biedt de kans om de kwaliteit van dit groen en water verder het gebied in te halen.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda

3.1.1 Nieuwe toekomst voor de Spoorzone

De Goudse Spoorzone biedt door haar gunstige ligging en uitstekende bereikbaarheid kansen om de komende jaren uit te groeien tot een nieuw gemengd stedelijk gebied, in het verlengde van de historische Goudse binnenstad. De Spoorzone is in de huidige situatie een gebied met verschillende gezichten. Het stationsgebied, waarin de afgelopen jaren een aantal nieuwe kantoorgebouwen en een bioscoop zijn gerealiseerd, wordt door een bestaande woonwijk gescheiden van het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort. De Burgemeester Jamessingel functioneert als ruggengraat van de Spoorzone, waaraan alle deellocaties geschakeld zijn. De Spoorzone biedt een breed aanbod aan hoogwaardige voorzieningen, onder andere op het vlak van onderwijs en gezondheidszorg. Door middel van slim ruimtegebruik kunnen daar in de komende jaren woningen, kantoren en voorzieningen aan worden toegevoegd.

Gouda ziet reële kansen om de Spoorzone, in het verlengde van de historische binnenstad, te transformeren naar een nieuw visitekaartje voor de stad. In de vernieuwde Spoorzone komen wonen, werken en voorzieningen samen. In het Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda is de overkoepelende visie en strategie van de gemeente beschreven. Het ontwikkelperspectief is geen blauwdruk met vastomlijnde plannen voor de toekomst. Het biedt een wenkend perspectief dat richtlijnen en kaders meegeeft aan initiatiefnemers.

3.1.2 Leidende principes van het Ontwikkelperspectief

Als onderdeel van de visie op de Spoorzone zijn acht leidende principes geformuleerd.

1. De bodem biedt kansen voor duurzame energie, maar vraagt ook om aandacht in de planvorming. De bodem in de Spoorzone is geschikt voor de inzet van Warmte Koude Opslag (WKO) en is potentie voor de inzet van aquathermie, waarbij op een duurzame manier warmte kan worden onttrokken uit het aanwezige oppervlaktewater of rioolwater. Gezamenlijk biedt dit kansen om de nieuwe en mogelijk ook bestaande gebouwen in de Spoorzone op een duurzame manier van warmte en koeling te voorzien. Door onderling samen te werken tussen de deellocaties en de bronnen en WKO's met elkaar te verbinden ontstaan mogelijkheden om het systeem robuuster en effectiever te maken. De bodem vraagt echter ook aandacht als het gaat om positionering van warme en koude bronnen, waarborgen van de drinkwatervoorziening, bodemdaling in relatie tot bouwen en openbare ruimte, kabels en leidingen en niet gesprongen explosieven.
2. Binnenstedelijk ontwikkelen vraagt maatwerk per deelgebied en aandacht voor wisselwerking met de omgeving. Daarom zijn binnen de Spoorzone vier verschillende woonmilieus aangewezen met elk een eigen karakter en uitgangspunt en wordt ook gekeken naar de gevolgen en kansen die de ontwikkeling oplevert voor de omliggende wijken.
3. De Burgemeester Jamessingel speelt een belangrijke rol als verbindende schakel binnen de Spoorzone. Daarom worden maatregelen genomen om de weg aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de weg, door het verbeteren van de oversteekbaarheid en door de aanplant van nieuwe bomen.
4. De bestaande kwaliteiten van de Spoorzone worden versterkt door extra groen en water toe te voegen. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid, deze locaties kunnen fungeren als nieuwe informele ontmoetingsplekken. Daarnaast heeft het een verkoelende werking tijdens warme periodes in de toekomst en verbetert het de opnamecapaciteit bij overvloedige regenval.
5. Het streven is om in de Spoorzone voor 2025 minimaal duizend nieuwe woningen te realiseren, met een gevarieerd aanbod van verschillende woningtypen voor elke portemonnee. Een derde van deze woningen komt beschikbaar als sociale huur. Daarnaast blijft ruimte voor de bouw van nieuwe kantoren en voorzieningen, daar waar die aanvullend zijn op het huidige aanbod in en om de Spoorzone. Hierbij wordt dubbel grondgebruik in multifunctionele gebouwen gestimuleerd.
6. Binnen de Spoorzone komt een fijnmazig en kwalitatief netwerk van verbindingen voor wandelaars

en fietsers, zodat bewoners en gebruikers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen en het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen wordt gestimuleerd.

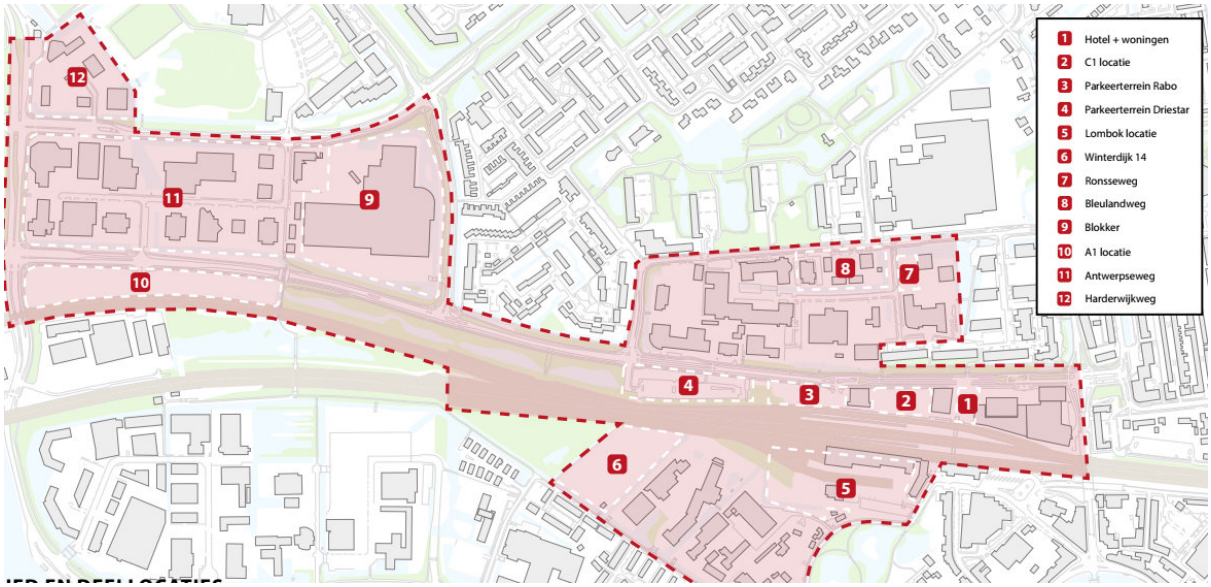
7. Het uitgangspunt voor de Spoorzone is een duurzaam mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto, zodat het gebied goed bereikbaar blijft en de luchtkwaliteit niet verslechterd. Om dit mogelijk te maken wordt gewerkt met een mogelijke korting op de parkeernormen, als er een goed aanbod is van deelmobiliteit en de gebieden zo worden ontworpen dat autogebruik wordt ontmoedigd. Gereguleerd parkeren is een middel dat hierbij kan worden ingezet.
8. In de Spoorzone is het uitgangspunt dat er natuurinclusief en klimaatadaptief wordt gebouwd. Hiervoor wordt aangesloten bij het Convenant Klimaatadaptief Bouwen, dat de gemeente Gouda mede heeft ondertekend.

3.1.3 Deelgebieden

De Spoorzone bestaat uit twaalf locaties. Dit zijn zowel braakliggende kavels langs het spoor als bedrijfslocaties die organisch mogen transformeren naar nieuwe multifunctionele locaties.

Dit bestemmingsplan is opgesteld voor de locatie A1 (locatie met nummer 10 op afbeelding 3.1). Het terrein is nu onbebouwd. In het huidige bestemmingsplan is het mogelijk om kantoren te bouwen op deze locatie. In de toekomst moeten hier ook sociale en middeldure huurwoningen en koopwoningen kunnen komen, waarbij op de begane grond van de gebouwen ruimte is voor gemengde functies.

Het Ontwikkelperspectief is vastgesteld op 3 juni 2020 door de gemeenteraad.



afbeelding 3.1: Deellocaties in de Spoorzone, het plangebied is deellocatie 10 'A1 locatie'

3.2 Uitgangspunten voor de A1 locatie

3.2.1 Ruimtelijke kaders

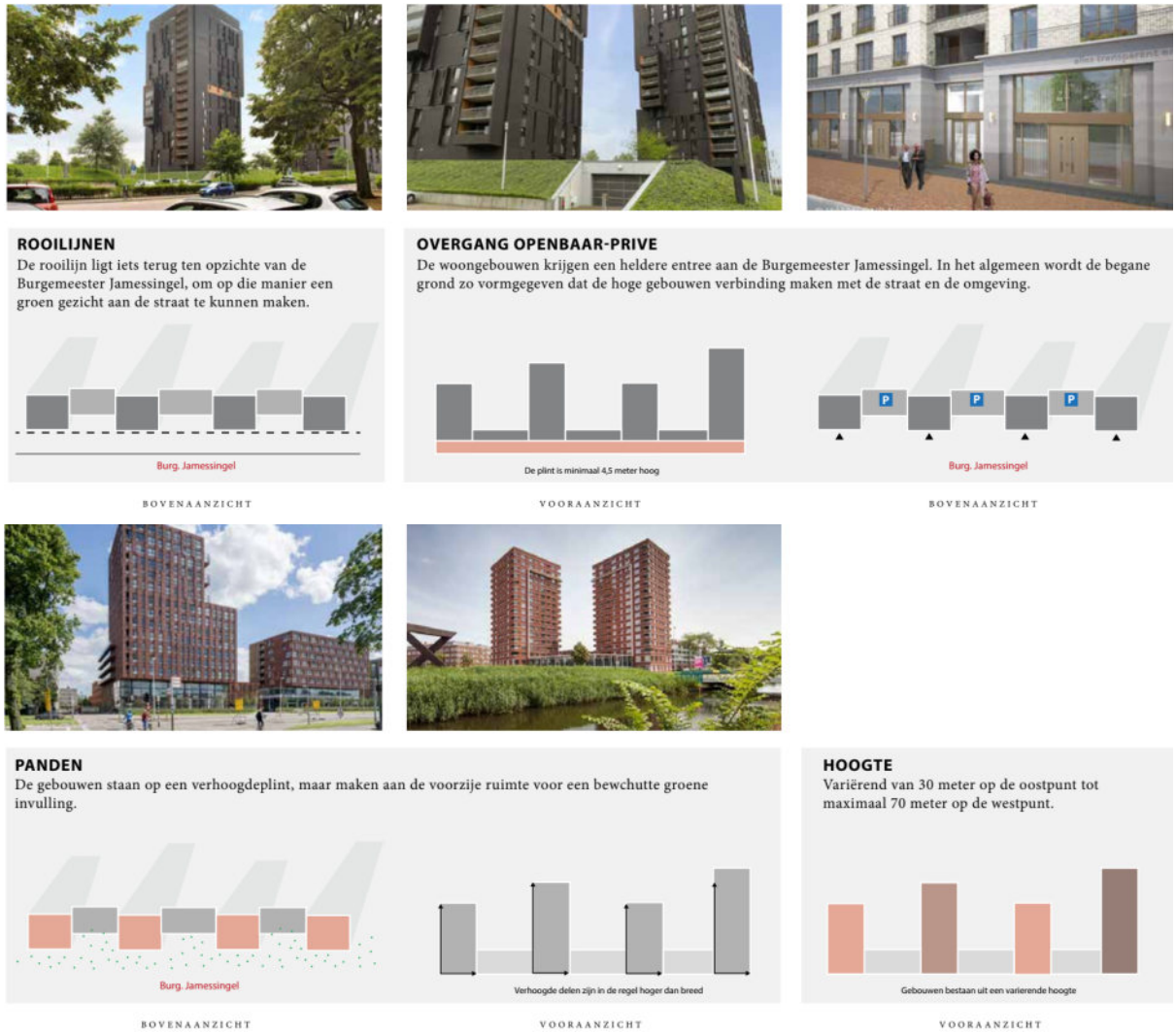
Om ruimte te geven aan de verstedelijkingsambities uit het Ontwikkelingsperspectief wil de gemeente voor het plangebied de A1-locatie een nieuw intensief programma mogelijk maken. De locatie markeert de entree van de Spoorzone en de rest van Gouda voor autogebruikers en treinreizigers uit Rotterdam en Den Haag. De stadsentree leent zich voor gestapelde bouw, met één of meer hoogteaccenten op de A1-locatie, die als landmarks voor de Spoorzone gezien kunnen worden. Hoe hoger de bebouwing is die wordt gerealiseerd, hoe meer aandacht er moet zijn voor architectuur en detaillering in het gevelbeeld. Dit woonmilieu onderscheidt zich van het verderop gelegen woonmilieu 'hoogstedelijk wonen in het stationsgebied' door de groene basis waar de gebouwen in gepositioneerd worden. Op die manier ontstaat er een afwisselend beeld van groen en bebouwing en vormt dit milieu op de A1 locatie een mooie overgang richting het Spoorpark en het Groenhovenpark.

Eén van de leidende principes van het Ontwikkelperspectief is de ambitie om binnen de Spoorzone woningen aan te bieden voor iedere portemonnee. Zo ontstaat een nieuwe inclusieve stadswijk en ontstaat ook lucht in de rest van de Goudse woningmarkt doordat er meer doorstroming op gang komt. In de plinten is ruimte voor kantoren en maatschappelijke voorzieningen. De sfeer die beoogd wordt is die van een gemengd stedelijk groen woonmilieu met woonconcepten met gedeelde voorzieningen en natuurlijke ontmoetingsplekken, bijvoorbeeld gericht op starters op de woningmarkt.

Klimaatadaptatie is bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen van groot belang. Daarom heeft de gemeente Gouda in vervolg op het coalitieakkoord 2018-2022 'Nieuwe energie' het Convenant Klimaatadaptief bouwen ondertekend. Dit convenant biedt een leidraad ter ondersteuning voor beleidsontwikkeling en een programma van eisen voor projecten. Beide worden als uitgangspunt meegegeven bij ontwikkelingen binnen de Spoorzone. In de ontwikkeling van de Spoorzone en de aanleg van de bijbehorende ruimte wordt daarnaast zoveel mogelijk natuurinclusief gebouwd. In Gouda, en daarmee voor Spoorzone is in het kader van natuurinclusiviteit primair gekozen voor een groenopgave van 15% nieuw openbaar toegankelijk groen of compenserende maatregelen.

De A1 locatie verlengt de groene kwaliteit van het spoorpark. Dit leidt tot een concept van drie tot zes woongebouwen, met hoogtes variërend van 30 m tot 70 m hoog, ingebed in het groen. Het heeft de voorkeur om het groen op maaiveld te maken, omdat zo meer kwaliteit kan worden gerealiseerd.ook draagt groen op maaiveld meer bij aan de leefbaarheid en aan de klimaatadaptatie (waterberging) dan op daken. Deels mag het groen ook op het dak van parkeergarages en/ of de woongebouwen worden aangelegd. Slechts 50% van de groenopgave mag worden gecompenseerd, de overige 50% moet op het maaiveld.

Bij voorkeur wordt geparkeerd onder de woongebouwen of in daaraan geschakelde parkeergebouwen. In ieder geval zijn de auto's niet of nauwelijks zichtbaar vanaf de Burgemeester Jamessingel. De locatie vormt de entree van de Spoorzone en mag een duidelijk gezicht maken door uitgesproken gebouwen met stevige hoogtes.

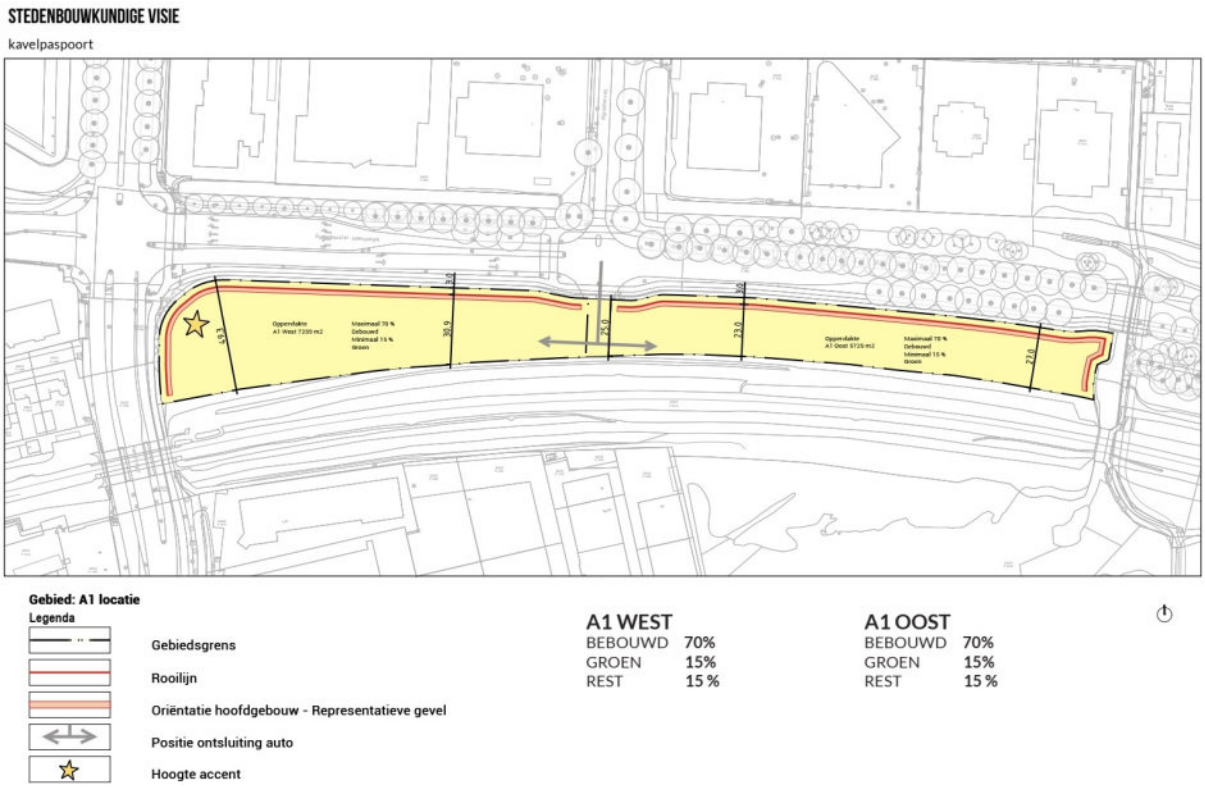


afbeelding 3.2: Ontwerpprincipes (bron: Ontwikkelingsperspectief Spoorzone Gouda)

Kavelpaspoort

De ambities en ruimtelijke kaders uit de Ontwikkelingsvisie zijn voor de A1 locatie vertaald in een kavelpaspoort met concretere randvoorwaarden. Als uitgangspunt is vastgelegd dat het gebied voor maximaal 70% mag worden bebouwd. Voor het resterende deel dient minimaal 15% een groene inrichting te krijgen. In het kavelpaspoort is een rooilijn ingetekend langs de Burg. Jamessingel en de Nieuwe Gouwe O.Z. Aan de westzijde is ruimte voor een hoogteaccent.

De nieuwe bebouwing in het gebied dient te bestaan uit samengestelde volumes die zijn afgestemd op hun specifieke plek op de locatie, bestaande uit een onderbouw, middenhoogbouw en torens. De onderbouw is de laag die het meest zichtbaar is op straatniveau en waar de interactie plaatsvindt tussen straat en gebouw. De orientatie dient gericht te zijn op de Burg. Jamessingel / Nieuwe Gouwe O.Z. en het fietspad Antwerpseweg-Winterdijk. De middenhoogbouw vormt de volumes die op de onderbouw komen met een bouwhoogte van 20 tot 30 m. Aanvullend is op enkele plekken hogere bebouwing mogelijk in de vorm van slanke hoge torens.



Afbeelding 3.3. Stedenbouwkundige visie kavelpaspoort A1 locatie

Beeldkwaliteitskader Spoorzone

Op 9 december 2020 heeft de gemeenteraad het Beeldkwaliteitskader Spoorzone vastgesteld. Voor de A1-locatie is daarbij het volgende opgenomen:

“Met meerdere woontorens, waarvan één echt hoogteaccent, wordt een herkenbare entree gecreëerd voor Gouda. De hoogbouw zal goed zichtbaar zijn langs de lange lijnen van de toegangswegen Goudse Poort, Nieuwe Gouwe O.Z. en het spoor. De torens benadrukken een hoogstedelijke woonomgeving.

De bebouwing heeft een hoogstedelijk karakter, maar er zijn niet overal publieke voorzieningen in de plint. Daarom wordt de bebouwing voor een groot deel 'met de voeten' in het groen gezet. Tussen de straat en de bebouwing bevindt zich een groene omzoming als overgang tussen de straat en de bebouwing. Daarmee ontwikkelt de locatie ook samenhang met het ernaast gelegen Spoorpark.

De langgerekte locatie kan zich ontwikkelen tot een reeks van op zichzelf staande torens verbonden door een plint die goed in het landschap is ingebed. Een lage plint kan volledig opgaan in het landschap, waarbij ook het dak boven deze plint een groenfunctie heeft.

Als tussen de torens sprake is van meerdere bouwlagen, dan ontstaat een straatwand die de torens verbindt. Hoogbouw en laagbouw vormen dan samen een of meer ensembles. De groene omzoming rond het ensemble krijgt een meer stedelijk karakter.

De A1 locatie heeft een groot invloedsgebied. De bebouwing is hoog en de zichtlijnen zijn lang. Van planvoorstellen wordt verwacht dat de impact op de omgeving goed wordt onderzocht, in het bijzonder voor de twee markante uiteinden van de locatie. Hoe hoger een toren, of hoe breder een ensemble, hoe beeldbepalender het zal zijn. Dat vraagt om extra aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit.”

Afbeelding 3.4. Visie op de A1 locatie (bron: Beeldkwaliteitsplan Spoorzone)

3.2.2 Twee deelgebieden

Het bestemmingsplan maakt een gemengd programma mogelijk. Het belangrijkste is de mogelijkheid om nieuwe woningen te realiseren. Er is een programma van maximaal 450 woningen opgenomen (in een mix van sociaal, middelduur, vrije sector, koop en huur). Aanvullend wordt ruimte geboden aan invullingen van de plinten met een mix van functies, waaronder dienstverlening, kantoren, kleinschalige bedrijfjes en woonwerkwoningen, multifunctionele ruimtes (co-working concepten) en maatschappelijke organisaties en/of voorzieningen zoals bijvoorbeeld sportfaciliteiten.

Voor het plangebied wordt voor het westelijke deel en voor het oostelijke deel elk een bouwplan uitgewerkt. Hierna is elk plan beknopt beschreven. Omdat de bouwplannen elk nog verder uitgewerkt worden en op onderdelen kunnen wijzigen, is het bestemmingsplan flexibel opgesteld. De regels uit het Kavelpaspoort hebben aan de basis gestaan van de bouwregels van het bestemmingsplan.

Het plangebied ligt tussen het spoor en de Burgemeester Jamessingel in, wat betekent dat er regels gelden vanuit milieu, zoals vanwege geluid, trillingen en externe veiligheid. Het toevoegen van de nieuwe woonfunctie dient te voldoen aan de milieu wet- en regelgeving. De randvoorwaarden die hier uit voortvloeien zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

3.2.2.1 Deelplan Oost

Voor het oostelijke deel van de A1 locatie is een bijzondere woonvorm bedacht, genaamd 1828. Het concept 1828 is een woonconcept voor jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Eén gebouw met aparte studio’s in verschillende formaten én veel gedeelde voorzieningen. Denk aan een multimedialounge en een wasbar waar ontmoeten, socializen en de was doen bij elkaar komen. Of aan een gym, een gemeenschappelijk terras en een deelauto. De impressie in afbeelding 3.5 is ter illustratie.

Voor het autoparkeren wordt het terrein aan de westzijde ingericht, ontsloten vanaf het midden van het plangebied. In het lagere middendeel komt een grote fietsenstalling en ruimte voor enkele auto's. De nieuwbouw wordt natuurinclusief ontworpen, door bijvoorbeeld nestkasten voor verschillende diersoorten

in de gevels aan te brengen en groene gevels op te nemen.

Afbeelding 3.5 schets 3D-impressie deelplan Oost (bron: Van Ommeren Architecten)

3.2.2.2 Deelplan West

Het plan voor het westelijke deel betreft een mix van appartementen van verschillende grootes, verdeeld over een hoge toren op de kop en een middelhoge toren in het midden van het plangebied. In het midden is het maaiveld verhoogd, met hieronder de parkeergarage en fietsenstalling. Op het verhoogde maaiveld en aan de straatzijde komt lagere bebouwing met onder andere woonwerkunits en ruimtes voor diverse functies. De impressie in afbeelding 3.6 is ter illustratie.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Afbeelding 3.6 schets 3D-impressie deelplan West (bron: M3 Architecten)

3.2.3 Duurzame mobiliteit

3.2.3.1 Mobiliteitsvisie Ontwikkelperspectief

Duurzame mobiliteit is een van de leidende principes voor de Spoorzone. Door de uitstekende bereikbaarheid met het OV liggen hier kansen om het autogebruik te verminderen. De ontwikkelingen op mobiliteitsvlak gaan momenteel snel. Het aantal elektrische auto's neemt exponentieel toe, autonoom vervoer komt op, er worden steeds meer deelconcepten ingezet en het stimuleren en het faciliteren van actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) wordt vanuit gezondheidsoogpunt steeds belangrijker. In de maatschappij is de trend te zien dat het eigen bezit afneemt en dat gedeeld gebruik en 'pay per use' toeneemt (mobiliteit als een service, MaaS). Hierdoor daalt het eigen autobezit en daarmee de behoefte aan parkeerplaatsen. Dit werkt echter alleen als er geschikte alternatieven worden geboden. De reiziger moet worden geholpen met heldere reisadviezen van deur tot deur, met gebruik van openbaar vervoer en deelconcepten (elektrische auto, fiets en step bijvoorbeeld) vanuit speciaal ingerichte mobiliteitshubs.

Om toekomstbestendige gebieden te realiseren houdt de gemeente in de Spoorzone zoveel mogelijk rekening met deze trends. In het Ontwikkelperspectief is hier een duurzame mobiliteitsvisie voor beschreven. De uitgangspunten zijn:

- Een gedifferentieerde parkeernorm voor auto's op basis van locatie en woninggrootte, met een reductie voor sociale huurwoningen.
- Een gedifferentieerder parkeernorm voor het realiseren van een collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorziening bij gestapelde woningbouw. Dit als alternatief voor de voorschriften voor het fietsparkeren vanuit het bouwbesluit (2012).
- Een gedeeltelijke substitutie van de autoparkeeropgave door het realiseren van een duurzaam mobiliteitsconcept van 'streefniveau' of van 'topniveau'. Initiatiefnemers kunnen voor reductie op de parkeeropgave een 'duurzaam mobiliteitsplan' indienen ter beoordeling door de gemeente.
    1. Het streefniveau kan worden gerealiseerd door de inzet van een deelautoconcept (met een minimale contracttermijn van 5 jaar). Uitgangspunt hierbij is dat 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt, tot een maximale substitutie van 20% van de autoparkeeropgave.
    2. Het topniveau kan worden gerealiseerd door het realiseren van een volwaardig MaaS-concept (plannen, boeken en het betalen van je reis) met een divers aanbod aan deelmobiliteit op locatie dat past bij de doelgroep (met een minimale contracttermijn van 10 jaar), het realiseren van een excellente fietsparkeervoorziening en de doorvertaling hiervan in het een ruimtelijk ontwerp op basis van het 'STOMP-principe' (Stap-Trap-OV-MaaS-Privéauto). Dit kan een maximale substitutie opleveren van 40% van de autoparkeeropgave.
- Een minimum aandeel van 20% van de parkeerplaatsen is voorzien van een laadpunt en 40% is technisch voorbereid om in de toekomst te kunnen voorzien in de verwachte groei in de laadbehoefte. De laadpunten zijn 'Smart Charging Ready'.
- Slimme oplossingen voor logistiek, bijvoorbeeld gebundelde pakketbezorging en afvalinzameling op centrale plekken, waarmee het aantal verkeersbewegingen gedurende de dag wordt beperkt.

Voorwaardelijk voor deze mobiliteitsambities is een regulering van het parkeren in de Spoorzone en er wordt verkend of het wenselijk is om in de omliggende gebieden rond de Spoorzone ook een parkeerregulering in te voeren. Door inzet van slimme bewegwijzering en een stimulerende tariefstructuur wordt gestreefd naar een betere benutting van de bestaande parkeervoorzieningen rondom de binnenstad. Ook dient de Burgemeester Jamessingel voor fietsers en voetgangs te worden opgewaardeerd en dienen er voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen te zijn bij het station. En is een aansluiting van de Spoorzone op hoogwaardige snelfietsroutes gewenst.

3.2.3.2 Parkeeruitgangspunten voor het bestemmingsplan

Parkeernormen voor de auto

De gemeente Gouda hanteert de parkeernormen uit het Parkeerplan Gouda 2020 (gemandateerd vastgesteld op 29 januari 2020. Hierin zijn parkeerzones A t/m C2 opgenomen voor het differentiëren van de parkeernormen zodat deze aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van deze gebieden. Het plangebied valt binnen de zone C2, waar sprake is van redelijk hoge autoafhankelijkheid. De

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

parkeernormen voor het wonen zijn weergeven in tabel 3.1.

Voor sociale huur wordt een korting van 0,2 gegeven op het bewonersdeel. Tevens is in de parkeernormen voor het bestemmingsplan een reductiemogelijkheid opgenomen bij de inzet van deelauto's. Elke deelauto (met parkeerplaats) vervangt vijf reguliere parkeerplaatsen voor bewoners. Dit betekent dat elke deelauto leidt tot een reductie van 4 pp op de totale parkeereis. Als maximum is gehanteerd dat de inzet van deelauto's buiten gereguleerd gebied voor maximaal 20% van de parkeereis toe te passen is. Ook dient sprake te zijn van een contracttermijn van minimaal 5 jaar voor het deelautoconcept.

Voor de overige functies buiten het woonprogramma (werken, voorzieningen, etc.) gelden de huidige autoparkeernormen van de gemeente Gouda, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' (2018). In het bestemmingsplan 'Spoorzone A1 locatie 2021' is bij de regels een bijlage opgenomen waarin alle autoparkeernormen per functie zijn benoemd (Bijlage 2 Autoparkeernormen). De bijlage benoemt eerst de parkeernormen voor wonen en dan de parkeernormen voor de niet-woonfuncties.

Tabel 3.1. Overzicht auto parkeernormen voor de woningen (parkeerzone C2)

Type woning	**gbo**	**Parkeereis**		
		bewonersdeel	*bezoekersdeel*	*totaal*
woning - zeer klein	< 55 m2	0,8	0,25	1,05
woning - klein	55 tot 85 m2	1,0	0,25	1,25
woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	1,2	0,25	1,45
woning - groot	> 110 m2	1,4	0,25	1,65
reductiemogelijkheid sociale huur		-0,2	op elk woningtype, bewonersdeel	
reductiemogelijkheid inzet deelauto's*	elke deelauto + parkeerplaats vervangt vijf reguliere parkeerplaatsen (tot max. 20% van de parkeereis)			

**de toepasssing van de reductiemogelijkheid bij de inzet van deelauto's is alleen mogelijk als er een contract is met een termijn van ten minste 5 jaar.*

Parkeernormen voor fietsen

De normen fietsparkeren in het Bouwbesluit (2012) kennen beperkingen: bergingen zijn te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt (expliciete) mogelijkheid voor collectieve berging/stalling. Individuele stallingen worden veelal voor andere doeleinden gebruikt dan voor fiets, dus die belandt dan op straat. Als aanvulling op het Bouwbesluit is owel in het Parkeerplan 2020 als in het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone voorgesteld om voor woningen andere normen te hanteren voor het realiseren van collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen.

Tabel 3.2. Overzicht fietsparkeernormen voor de woningen

Programma	**gbo**	**aantal fiets pp.**
woning - klein	< 55 m2	2
woning - compact	55 tot 85 m2	3
woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	4
woning - groot	> 110 m2	5

De fietsparkeernormen zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan (Bijlage 3 Fietsparkeernormen). Er geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 m2 bergruimte voor woningen >50m2 gerealiseerd dient te worden (in woning, excl. technische voorziening).

Een excellente fietsparkeervoorziening bestaat verder uit:

- zeer toegankelijke fietsenberging
- beperking van het aantal deuren van/naar de stalling
- in/uitgang in nabijheid van (hoofd)fietsroute
- hellingbanen hebben beperkte hellingshoek
- (elektrische) ondersteuning in fietsgoten
- genummerde fietsparkeerplaatsen per woning
- beperkt aantal fietsenrekken op hoogte
- fietsparkeren krijgt in routering voorrang boven autoparkeren

3.2.3.3 Beoordeling deelplannen op parkeren

Deelplan A1-oost

De deellocatie A1-oost wordt specifiek voor jongerenhuisvesting in de leeftijdsgroep van 18 tot 28 jaar ontwikkeld. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat bewoners in aanmerking komen voor een maximaal vijfjarig contract. Dit betekent dat over het algemeen zeer kleine woningen worden gerealiseerd voor vooral eenpersoonshuishoudens. Het plan omvat 223 woningen en 69 parkeerplaatsen. Om de toekomstige parkeerbehoefte te berekenen, is door Goudappel Coffeng voor de locatie A1-oost een Mobiliteitsvisie en parkeerbalans opgesteld (april 2021). Dit document is als Bijlage 2 Mobiliteitsvisie en parkeerbalans locatie A1-oost bijgevoegd bij de toelichting.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor A1-oost wordt rekening gehouden met de volgende factoren:

- Op de locatie A1-oost wordt met het mobiliteitsconcept ingezet op het topniveau: dit betekent het aanbieden van goede alternatieven voor de (eigen) auto. Bij een dergelijk topniveau horen ook deelauto's. Er wordt ingezet op een volwaardig MaaS-concept, met aanbod van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen). Ook zullen de fietsparkeervoorzieningen voor de bewoners voldoen aan de voorwaarden voor een excellente fietsparkeervoorziening.
- Tevens wordt rekening gehouden met de dynamische vraag aan parkeerplaatsen: zo is de vraag naar parkeerplaatsen voor bewoners hoog tijdens de nacht, maar is deze voor bezoekers juist heel laag. Het maatgevende moment is de zaterdagavond.
- Vanwege de specifiek doelgroep op de locatie ligt het autobezit aanzienlijk lager dan in een doorsnee wijk.

Deze factoren hebben het volgende effect op het aantal parkeerplaatsen op A1-oost:

	bewoners	bezoekers	deelauto's	Totaal
Bruto P-vraag (par 4.1)	178	56		234
Specifieke doelgroep (par. 4.2/4.3)	68	39		107
Mobiliteitsconcept op topniveau (par 4.4)	39	39	5	87
Maatgevende dynamische P-vraag (par 4.5)	31	29	5	65

Tabel 3.3. Parkeerbehoefte deellocatie A1-oost op het maatgevende moment (bron: Mobiliteitsvisie en parkeerbalans locatie A1-oost, Goudappel Coffeng)

Het minimaal aantal parkeerplaatsen dat dus nodig is bij de locatie A1-oost is 65; dit past in het aantal van 96 parkeerplaatsen dat in het ontwerp is opgenomen. Hier kan de berekende parkeerbehoefte van bewoners (31) en bezoekers (29) plus 5 deelauto's verwerkt worden.

Het parkeren zal worden gereguleerd: slecht een klein deel van de bewoners kan in aanmerking komen om een parkeerplaats te huren.

Ook voor bezoekers zal er sprake zijn van een regeling: bewoners kunnen de eerste 24 uur gratis parkeren en gaan daarna betalen. Vervolgens mag men 72 uur niet gratis opnieuw parkeren. Dit om enerzijds te voorkomen dat bezoekersplaatsen langdurig worden bezet en anderzijds om parkeerdruk op de omgeving te voorkomen. Er zal monitoring plaatsvinden om te bepalen of er geen structurele (en

hinderlijke) parkeervraag in de omliggende gebieden plaatsvindt. Anderzijds is het ook niet de bedoeling dat er parkeerplaatsen structureel ongebruikt zijn. Mocht dit het geval zijn, dan zijn er een aantal opties:

- Het uitgeven van meer of minder parkeerplaatsen voor bewoners.
- Het aanpassen van de regulering voor bezoekers op eigen terrein (langer/korter gratis en/of andere tarieven).
- Het overgaan tot gereguleerd parkeren in de omgeving.

Voor de fietsen van bewoners en bezoekers zijn 446 fietsparkeerplaatsen nodig. Gemiddeld twee per woning (ook voor de studio's). Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst. Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn circa 100 tot 120 fietsparkeerplaatsen nodig. Hiervoor wordt ruimte in de open lucht gereserveerd.

Deelplan A1-west

Binnen deelplan A1-west worden 209 woningen van verschillende groottes ontwikkeld, waarvan een deel in het sociale segment en een deel van de woningen heeft een aparte werkruimte (woon-werkunits). Ook komen er enkele commerciële ruimten. Ook voor deelplan A1-west is een mobiliteitsvisie opgesteld en is de toekomstige parkeerbehoefte berekend (Goudappel Coffeng, april 2021). Het resultaat is opgenomen als Bijlage 3 Mobiliteitsvisie en parkeerbalans locatie A1-west bij de toelichting.

Voor de mobiliteit wordt ingezet op het STOMP (Stap-Trap-OV-MaaS-Privéauto) principe. Hierbij wordt maximaal inzet op goede alternatieven voor de auto: topvoorzieningen voor fiets, deelauto, Mobility as a Service (MaaS).

Op basis van de parkeernormen is de bruto parkeerbehoefte 272 parkeerplaatsen (219 voor bewoners en 53 voor bezoekers). Door de woningbouwvereniging is aangegeven dat de parkeerbehoefte voor bewoners van sociale woningbouw lager ligt dan de gehanteerde norm (0,5 in plaats van 0,8 per woning). Wanneer dit in acht genomen wordt, komt de parkeerbehoefte voor bewoners uit op 203 pp. Door de inzet van 8 deelauto's wordt de parkeerbehoefte van bewoners teruggebracht tot 163 plaatsen.

Er worden 99 parkeerplekken in de kelder afzonderlijk toegewezen aan woningen / bewoners. Voor de gebouwde garage op de begane grond komen 57 pp beschikbaar voor bewoners en de overige plaatsen zijn beschikbaar voor bezoekers. Dit betekent dat voor 53 woningen er geen parkeerplaatsen komen in het gebouw. De berekende parkeerbehoefte voor bewoners ligt 7 plaatsen hoger dan het aanbod, maar de verwachting is dat hierdoor geen parkeeroverlast optreedt. Mocht dit het geval zijn dan zijn er maatregelen mogelijk in de vorm van parkeerregulering rond de locatie A1-west.

De parkeervraag voor de commerciële ruimten is zeer klein (ca. 6 parkeerplaatsen) en kan worden opgevangen op het deel bezoekersparkeren, aangezien de parkeervraag voor commerciële ruimten overdag doordeweeks is.

Voor de fiets wordt voor bewoners en bezoekers rekening gehouden met ca. 762 fietsplekken en circa 12 plaatsen voor motoren en scooters. Dit is ruim voldoende om te voorzien in de berekende vraag van 728 fietsplekken. Voor de bewoners worden per gebouwdeel fietsenstallingen in het gebouw gerealiseerd met toegewezen plekken. De inpandige fietsenstallingen worden zo gepositioneerd dat ze direct bereikbaar zijn vanuit de lift en vandaar direct naar een fietspad kan komen (zonder hellingbanen). In de buitenruimte komt aan weerszijden van het westelijke deelplan ruimte voor bezoekersfietsparkeren.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Het Rijk heeft op 11 september 2020 de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

Tot 2025 zullen er nog circa 500.000 huishoudens bijkomen die allemaal een plek moeten krijgen. De trek naar de stad zal de komende decennia aanhouden, waar dus een groot deel van de vraag plaatsvindt. Dat betekent dat we de huidige steden moeten verdichten. Het Rijk wil iedereen de mogelijkheid bieden om betaalbaar in de stad te wonen, zonder dat dit de kwaliteit, leefbaarheid en identiteit van onze steden wezenlijk aantast.

Natuurlijk geldt deze uitdaging niet alleen voor de grote steden. Een groot deel van de woningvraag komt de komende periode van ouderen en jonge gezinnen, die soms voorkeur hebben voor een (grondgebonden) woning in een middelgrote of kleine gemeente. Ook daar zal een deel van de woningbehoefte moeten worden gerealiseerd, en ook daar geldt dat dit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Met nieuwe stedenbouwkundige concepten kunnen we woonmilieus creëren die prettiger zijn om in te leven dan nu, ook al wonen er meer mensen. Er is genoeg ruimte voor dergelijke nieuwe stedelijke gebieden, bijvoorbeeld rondom mobiliteitsknooppunten en aan de randen van de bestaande bebouwde omgeving, waar wonen, werk en voorzieningen samenkomen.

4.1.2 Besluit ruimtelijke ordening / Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. De ladder schrijft niet voor wanneer en waar wel of niet gebouwd mag worden, maar vraagt om een goede afweging van belangen zodat onder andere voorkomen wordt dat er voor leegstand wordt gebouwd. Doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

Het artikel luidt als volgt:

‘De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien’.

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

Volgens het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 2 Bro dient voor het toepassen van de ladder sprake te zijn van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Een 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Bro gedefinieerd als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Er is dan ook

sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is de ladder van toepassing voor het bestemmingsplan. In paragraaf 4.2.3 is nader ingegaan op de provinciale kaders en in paragraaf 4.3.5 is ingegaan op de onderbouwing van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (2019)

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. In het Omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Omdat onderdelen uit het Programma ruimte naar het visiedeel zijn omgezet, is het resterende deel hiervan nu onderdeel van het Omgevingsbeleid. Het gehele Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd. Op 1 april 2019 is de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie in werking getreden.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving. Deze nevengeschikte ambities staan niet op zichzelf. Ze zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar deze regio voor staat. De ambities zijn de kaders waarbinnen de provincie ruimte geeft. Die ruimte kan per opgave verschillen. Door in te zetten op de zes ambities draagt de provincie bij aan het sterker maken van Zuid-Holland. Bij de zes ambities is een aantal opgaven geïdentificeerd. De opgaven zijn vanuit provinciale optiek en op een zeker abstractieniveau geformuleerd zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. Het betreft de volgende ambities:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

In het programma Ruimte zijn de instrumenten opgenomen waarmee de doelen en ambities uit de Omgevingsvisie uitgevoerd gaan worden.

Verstedelijking en wonen

De provincie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen, waaronder de doelgroepen van het huurbeleid. Hierbij gaat de voorkeur uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie is terughoudend over het toevoegen van nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stads- en dorpsgebied en vragen om de bodemdalingsgevoeligheid van een gebied expliciet mee te wegen.

Bouwen naar behoefte

De provincie hecht waarde aan de vestigingswens van haar inwoners en hanteert het uitgangspunt dat woningen daar worden gerealiseerd waar de behoefte zich manifesteert. Het uitgangspunt daarbij is dat de juiste woning op de juiste plek (op juiste moment) wordt gerealiseerd. Dat gaat allereerst over dat gebouwd wordt naar behoefte. De bouw van nieuwe woningen moet bijdragen aan de bestaande woningvoorraad, de (sub)regionale schaal van woningmarkt en de lange termijn in ogenschouw nemend. Bouwen binnen bestaand bebouwd gebied speelt in op de behoefte aan binnenstedelijk wonen. De provincie wil dat de ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied.

Omgevingskwaliteit

Verbetering omgevingskwaliteit

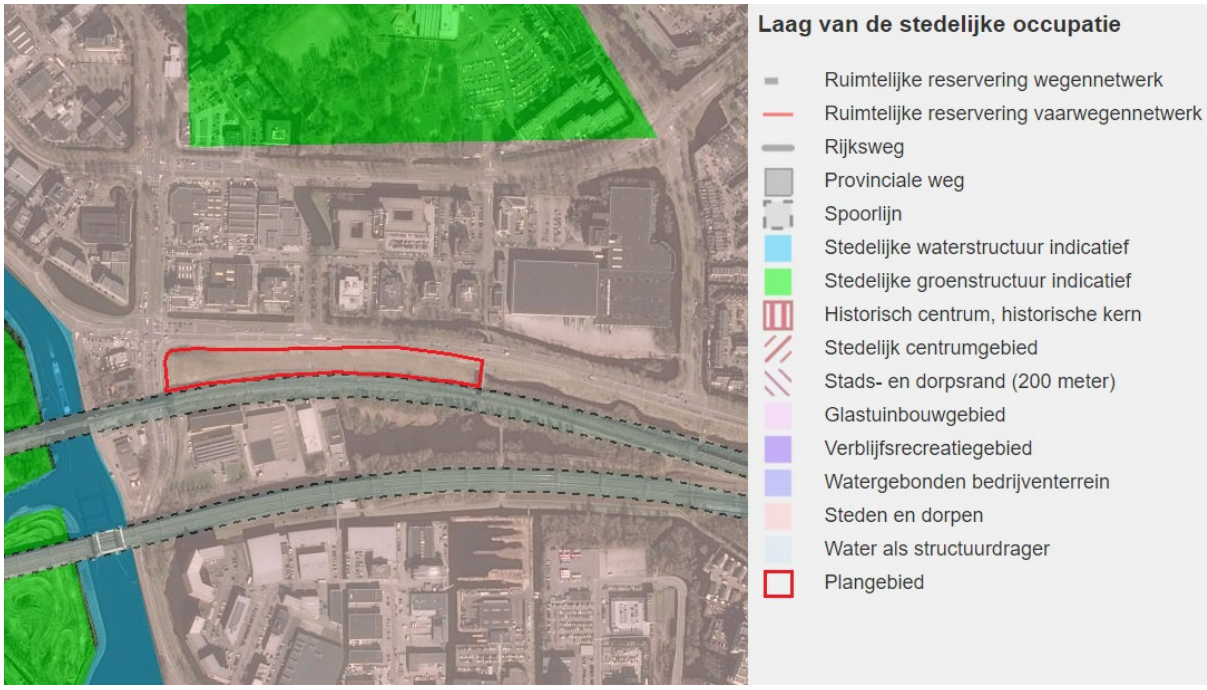
Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij

streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Met het provinciaal omgevingsbeleid wordt aangesloten op de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet: het doelmatig benutten van de fysieke leefomgeving voor maatschappelijke opgaven en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. Met het samenvoegen van al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving heeft de provincie een eerste stap gezet richting een meer integrale sturing op omgevingskwaliteit. Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is weergegeven in de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit', behorende bij zowel de Omgevingsvisie als de Omgevingsverordening.

Kwaliteitskaart

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. De kwaliteitskaart is voor de provincie een belangrijk instrument om ruimtelijke ontwikkelingen zodanig te sturen dat ze een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. De kaart geeft een beschrijving van de gebiedskenmerken en kwaliteiten van Zuid-Holland, waarmee rekening dient te worden gehouden in de planvorming. Op de Kwaliteitskaart maakt het plangebied onderdeel uit van 'steden en dorpen'. Ontwikkelingen die plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum dragen bij aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.

In afbeelding 4.1 is een uitsnede van de Kwaliteitskaart opgenomen. De planontwikkeling maakt onderdeel van de lokale en regionale woningbehoefte en is als zodanig opgenomen in de Regionale Agenda Wonen (zie ook paragraaf 4.2.3 Woningbouw).



afbeelding 4.1: Uitsnede Kwaliteitskaart

4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 20 februari 2019 de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. In deze verordening zijn alle regels voor de fysieke leefomgeving van het bestaande provinciale omgevingsbeleid samengevoegd. Voor zover relevant worden deze hieronder toegelicht.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 6.10 van de Omgevingsverordening. Op grond hiervan dient een bestemmingsplan waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt te voldoen aan artikel 3.1.6 van het Besluit

ruimtelijke ordening. Indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

In lid 2 is bepaald dat Gedeputeerde Staten bij de aanvaarding van een regionale visie kunnen aangeven in hoeverre de Ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan (of een ruimtelijk plan als is aangevraagd) voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
    1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart,
    2. en het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid (van art. 6.9 Omgevingsverordening);
c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:
    1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
    2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid (van art. 6.9 Omgevingsverordening).

Toelichting Omgevingsverordening met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit

Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte. De provincie hanteert hier het handelingskader ruimtelijke kwaliteit: een benadering die enerzijds onderscheid maakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of nieuw gebruik van grond of bebouwing) naar gelang hun impact op de omgeving en anderzijds de realisatie van bepaalde soorten ruimtelijke ontwikkelingen uitsluit in gebieden met een bepaalde beschermingscategorie. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen 1) moeten passen bij de aard en schaal van het gebied en 2) moet voldoen aan de relevante richtpunten van de Kwaliteitskaart. Als een ontwikkeling niet past bij de aard en/of de schaal van het gebied zijn ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is de ladder van toepassing voor het bestemmingsplan. De ontwikkeling is onderdeel van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone en het regionaal . In paragraaf 4.3.5 is nader ingegaan op de behoefte.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Toets aan de Ruimtelijke kwaliteit

Het plangebied ligt in het 'bebouwd gebied'. De provincie geeft hierover aan dat ontwikkelingen die plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum bijdragen aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.

De voor het bestemmingsplan relevante richtpunten zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp en de versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Historische centra en kernen blijven ervaarbaar vanuit het omringende gebied.

De planontwikkeling van de A1-locatie maakt onderdeel uit van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone. Het gebied kenmerkt zich door een relatief grote maat en schaal van bebouwing en heeft een moderne en stedelijke uitstraling. Dit gebied zal zich verder ontwikkelen tot stedelijk gemengd woon-werkgebied. Het plan voor de A1-locatie past binnen deze gebiedsidentiteit en door de hoogbouw wordt de bestaande ruimte intensiever benut. Ook is in het plan vastgelegd dat er voldoende groene ruimte moet komen en wordt stevig ingezet op duurzame mobiliteit en gebruik van het OV.

Conclusie

Resumerend kan worden geconcludeerd dat:

- het plan in overeenstemming is met artikel 6.10 van de Omgevingsverordening (Ladder);
- het plan in overeenstemming is met artikel 6.9 lid 1 sub a (inpassen) en lid 4 van de omgevingsverordening (ruimtelijke kwaliteit).

Gelet hierop is er geen strijdigheid met de provinciale belangen.

4.2.3 Woningbouw

4.2.3.1 Discussienota Verstedelijking (2017)

Hoe omvangrijk de woningbouwopgave in de zuidelijke Randstad is, wordt beschreven in de Discussienota Verstedelijking (2017). Geschat wordt dat tussen 2010 en 2030 in totaal 230.000 woningen nodig zijn om de vraag op te vangen. Tot en met 2016 zijn al rond de 80.000 woningen gebouwd. Dit betekent dat er een opgave ligt om nog eens 150.000 woningen te realiseren. De verwachting is dat tussen 2030 en 2040 nog eens 60.000 woningen nodig zijn. Gemeenten worden aangespoord werk te maken van de woningbouwopgave volgens de volgende zes principes.

7. Differentieer de woningvoorraad
8. Bouw binnen bestaand stedelijk gebied
9. Koester en ontwikkel gebieden voor de nieuwe economie
10. Benut de potentie van groen en water
11. Draag bij aan de energietransitie
12. Bouw nabij HOV

4.2.3.2 Actieprogramma Slim Ruimtegebruik (2016)

Bovengenoemde principes passen in de gedachte van Slim Ruimtegebruik. Er is in de komende jaren in Zuid-Holland nog steeds een grote ruimtevraag. Niet alleen voor stedelijke functies, zoals wonen, maar ook in het landelijk gebied, bijvoorbeeld als gevolg van klimaatverandering en energietransitie. Het is van belang de stedelijke ruimtevraag zoveel mogelijk binnen bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren en daarmee het bestaande bebouwde gebied beter te benutten.

In het Hoofdlijnenakkoord hebben GS aangegeven constructief met gemeenten mee te willen denken over en ruimte te willen bieden aan uitvoering en slimme oplossingen op lokaal niveau. Dit is een belangrijk uitgangspunt. De provincie blijft zich via haar beleid en ambities richten op het bovenlokale niveau, maar wil lokale partners graag helpen met het realiseren van dat beleid en die ambities op lokaal

niveau.

4.2.3.3 Programma Ruimte m.b.t. Verstedelijking en Wonen (2019)

In lijn met genoemde visie en beleidsnota's, biedt het Programma Ruimte instrumenten om de woningbouwopgave uit te voeren. Specifieke aandacht is er voor binnenstedelijke woningbouwplannen nabij HOV-knooppunten. De provincie maakt de keuze om aan te sluiten bij de Rijksladder voor Duurzame Verstedelijking. Dit maakt dat de transformatie van bestaande bebouwing, als bijvoorbeeld kantoren, winkels en cultuurhistorische waardevolle gebouwen binnen de invloedssfeer van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), vaak niet ladderplichtig zal zijn en met het oog op de woningbehoefte altijd kan worden gestart. Ook als deze nog niet in overeenstemming is met het regionale woningbouwprogramma.

Waar het gaat om de transformatie van gronden naar woningbouw binnen BSD en nabij HOV en dit cijfermatig niet past binnen het regionale woningbouwprogramma, dan gaat de provincie samen met de initiatiefnemende gemeente het gesprek aan met de regio om deze ontwikkeling in het programma op te nemen.

4.2.3.4 Betekenis voor het bestemmingsplan

Gouda maakt deel uit van de regio Midden-Holland. In de regio Midden-Holland zijn afspraken gemaakt over woningbouw, afgestemd op de berekende woningbehoeftecijfers. De in de periode tot 2025 te realiseren 1.000 woningen in de Spoorzone, waaronder het geplande woningbouwprogramma in het plangebied op de A1 locatie, zijn opgenomen in Blok I van de regionale programmering woningbouwprojecten 2019 (RPW Midden-Holland 2019) welke door de Provincie Zuid-Holland is aanvaard.

De planologische ruimte die wordt geboden in dit bestemmingsplan, geeft invulling aan de verstedelijkingsambities van de provincie Zuid-Holland. De ontwikkeling past gelet op de locatie, het beoogde woonmilieu binnen de provinciale beleidsdoelen. Daarbij komen veel binnenstedelijke ontwikkellocaties moeizaam van de grond en is dit een belangrijke kans op ontwikkeling van een dergelijke locatie op relatief korte termijn.

In de Regionale Agenda Wonen (RAW) die is opgesteld door Midden-Holland is als belangrijke kwaliteit van de regio de diversiteit benoemd. Het behoud en versterken van de verschillende woonmilieus binnen de regio is een belangrijke ambitie. Met de woningbouw in de Spoorzone wil gemeente Gouda het bestaande gemengd stedelijk gebied uitbreiden. De voorgenomen ontwikkeling op de A1-locatie levert een passende bijdrage aan versterking van het aanbod aan stedelijk wonen.

4.2.4 Kantorenlocaties

De provincie voert een selectief locatiebeleid voor nieuwe kantoren. Het aantal mogelijke ontwikkelingslocaties voor nieuwe kantoren is nu nog erg groot in verhouding tot de maatschappelijke vraag. De nadruk zal, meer dan voorheen, komen te liggen op de kwaliteit van de bestaande voorraad. Het ontwikkelen van te veel locaties tegelijkertijd veroorzaakt versnippering en draagt onvoldoende bij aan de agglomeratiekracht. Voor de provincie is meer concentratie en specialisatie belangrijk om de kwaliteit en complementariteit van alle locaties te verhogen, de markt vraagt daar ook om. Bij de uitwerking van het knooppunten- en centrabeleid in het Programma ruimte is een selectie gemaakt van locaties waar de provincie de bouw van kantoren faciliteert. Dit zijn concentratielocaties en vier scienceparken. Op concentratielocaties worden voorzieningen zoals kantoren, detailhandel en bovenlokale voorzieningen geconcentreerd. Scienceparken zijn locaties waarop een zekere massa van bedrijven (zowel start-up als gevestigde bedrijven) met een wetenschappelijke en/of technologische inslag, onderzoeksinstituten en -faciliteiten te vinden zijn. Vaak is er een nauwe band met een of meerdere universiteiten en/of hogescholen. De geselecteerde locaties vormen de provinciale inzet voor de verdere uitwerking van het concentratiebeleid.

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

Gouda is in de provinciale verordening regionaal aangewezen als een concentratielocatie voor kantoren met treinhalte. In het kader van de Discussienota kantoren 2018 is de martkvraag in beeld gebracht, ook

voor de locaties in Gouda. De Spoorzone Gouda is aangemerkt als OV knooppuntlocatie waar grootschalige kantorenontwikkeling (>1.000 m^2 bvo) is toegelaten. Voor de Spoorzone is in de Regionale kantorenvisie Midden-Holland een maximaal programma van 10.000 m^2 bvo opgenomen. De gemeente ziet echter de A1 locatie niet als de plek waar een dergelijk kantoorprogramma het beste kan landen en zet in op woningbouw in het plangebied. Wel is in het bestemmingsplan ruimte opgenomen voor een beperkte omvang aan commerciele functies, waaronder ook kantoren, tot een maximum van 1.000 m^2 bvo. Het bestemmingsplan sluit daarmee aan bij het provinciaal beleid ten aanzien van kantoorlocaties.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Toekomstvisie Gouda 2030

De gemeente heeft op 19 juni 2019 de Toekomstvisie Gouda 2030 vastgesteld. Met de toekomstvisie is een beeld geschetst hoe de stad er in 2030 uitziet en waar de gemeente met al haar partners naar toe wil werken. Sociaal gezien profileert Gouda 2030 zich als een stad van tolerantie en ontmoetingen. Naast haar historie komt ook de kennis van bodemdaling erbij als kwaliteit. Gouda wil in 2030 een levendige én betaalbare stad zijn voor jongeren. Als laatste is Gouda een knooppunt met ontwikkelkansen. ‘Gouda ligt goed!’ is daarbij de gedeelde leuze om dit alles mogelijk te maken.

De toekomstvisie bouwt voort op de identiteit en kwaliteiten van de gemeente. Gouda onderscheidt zich op dit moment van andere steden met drie sterke punten, die het fundament vormen van de toekomstvisie. Zo heeft Gouda grote historische waarde en cultuur. Het aanbod aan voorzieningen, evenementen en initiatieven vanuit de stad is groot. En als laatste kenmerkt Gouda zich door haar centrale ligging, nabij grote steden en natuur.

De toekomstvisie is het vertrekpunt voor de nieuw op te stellen omgevingsvisie onder de nieuwe Omgevingswet.

4.3.2 Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

De gemeente Gouda heeft een structuurvisie 2005-2030 opgesteld om een kader te geven waar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De structuurvisie is opgesteld om richting te geven aan de plannen die in de komende periode in Gouda zijn voorzien.

Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder, zal de functie van Gouda als regionale verzorgingskern binnen het Groene Hart afzwakken en zal de stad steeds meer onderdeel worden van de Zuidvleugel van de Randstad. Binnen deze veranderende regionale positie en context, heeft de gemeente specifieke opgaven en uitgangspunten benoemd.

De opgaven die de gemeente heeft gesteld, zijn:

- de binnenstad vitaal houden
- versterken van de regiofunctie
- verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid
- realiseren van voldoende gedifferentieerde en aantrekkelijke woonmilieus
- ontwikkelen van stedelijke knooppunten
- voldoende werkgelegenheid/economisch perspectief
- benutten van de groene omgeving
- versterken van het leefklimaat in de wijken
- optimaliseren van de milieukwaliteit

De opgaven hebben geleid tot een aantal uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda. Deze uitgangspunten leggen de basis voor de plankaart 2020 en een visiekaart 2030. De uitgangspunten zijn opgebouwd in een viertal stappen:

1. investeren in de bestaande stad;
2. ontwikkelen van stedelijke knooppunten;
3. (voor)investeren in infrastructuur;
4. brug naar de Zuidplas.

Bij elke stap zijn uitgangspunten ofwel ambities geformuleerd voor de toekomst.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Een 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. De RijnGouweLijn is inmiddels komen te vervallen.

afbeelding 4.2: uitsnede visiekaart Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030

Het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe van sociale en middeldure huurwoningen. Dit sluit aan bij het centrum-stedelijke woonmilieu dat in de Ruimtelijke Structuurvisie als ambitie is uitgesproken. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met provinciale en gemeentelijke beleid.

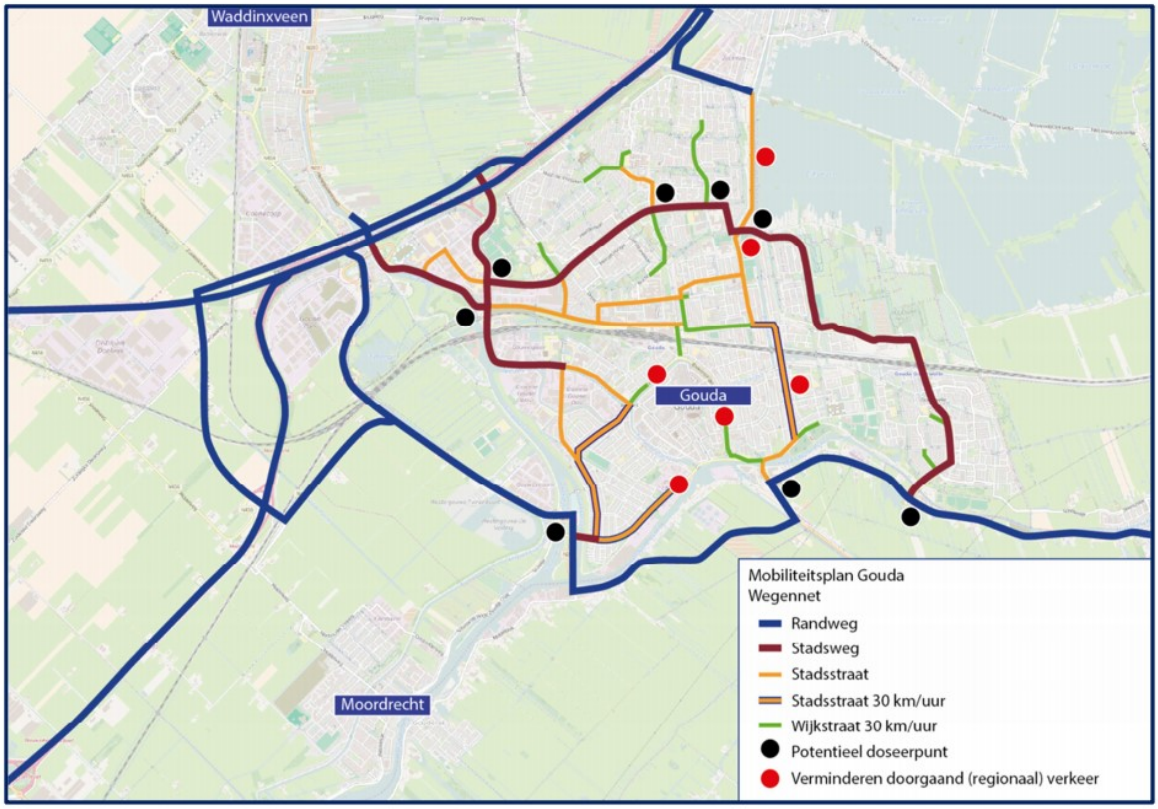
4.3.3 Mobiliteit

Mobiliteitsplan 2017-2026

In het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 'Stad in Beweging' (vastgesteld 2017) heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit in de gemeente verwoord. In het Mobiliteitsplan is ingegaan op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van alle vormen van vervoer. De compacte structuur met de historische binnenstad geven Gouda haar charme en kwaliteiten. Anderzijds betekent het dat grote ingrepen om het gemotoriseerde verkeer anders af te wikkelen nauwelijks mogelijk zijn. Dat levert zelfs beperkingen op voor het fietsverkeer. Gouda moet het doen met de begrenzingen die deze stad oplegt. De gemeente streeft naar een goede verdeling tussen de (verkeers)ruimte voor het langzame en het gemotoriseerde verkeer. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke opgave, net als het voorkomen van verkeersoverlast.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

In onderstaande figuur is het wensbeeld van het wegennet opgenomen. Te zien is dat in en rond het plangebied diverse hoofdwegen (stadsstraten en stadswegen) liggen, die moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van Gouda.



afbeelding 4.3: wegennet (Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)

De uitdaging zit er in om te voorkomen dat het wegennet vol stroomt en hierdoor de bereikbaarheid afneemt. Daarom zal elke ontwikkeling die verkeersgeneratie met zich meebrengt zorgvuldig getoetst worden.

In het Mobiliteitsplan 2017-2026 is een herziening van de parkeernormen aangekondigd, teneinde deze te actualiseren en meer maatwerk en flexibiliteit te bieden. Het is dus mogelijk dat binnen de looptijd van dit bestemmingsplan het gemeentelijk beleid inzake het aspect ‘parkeren’ wijzigt. In dat geval geldt de nieuwe beleidsregel en dient getoetst te worden aan de inhoud van de dan geldende parkeernormen.

Bij het zoeken en vinden van oplossingen voor parkeervraagstukken hanteert het mobiliteitsplan de volgende principes:

- eerst benutten (onder andere private parkeerplaatsen, meer deelauto's), verdelen (parkeerregulering) en beprijzen (differentiëren en betalen naar gebruik);
- daarna pas bouwen (als dat past binnen een structureel sluitende parkeerexploitatie en meerwaarde biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte);
- zorgen voor een (door de jaren heen) structureel sluitende gemeentelijke parkeerexploitatie;
- zorgen voor nieuwe parkeervoorzieningen die moeten bijdragen aan het verbeteren van de woonomgeving (minder overlast maar ook meer ruimte voor andere functies) en aan het versterken van het historische stadsbeeld in de binnenstad.

Mobiliteitsvisie Ontwikkelingsperspectief

In paragraaf 3.2.3 is de visie op duurzame mobiliteit in de Spoorzone beschreven. Daar is ook ingegaan op de mobiliteitsoplossingen die in het plan zijn opgenomen

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

Voor de Spoorzone is een verkeersonderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeerskundige

gevolgen van het toevoegen van het woningbouwprogramma. Het onderzoek is beschreven in het rapport 'Verkeerseffecten Spoorzone Gouda' van 30 juni 2020 (Goudappel Coffeng). Het rapport is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat er enkele knelpunten te verwachten zijn in het verkeersnetwerk. Meerdere kruispunten zullen in de toekomst zowel bij autonome groei als bij realisatie van de Spoorzone volbelast danwel overbelast raken. Er zijn per knelpunt maatregelen benoemd. De gemeente gaat aan de slag met de maatregelen.

Relevant voor het bestemmingsplan is het kruispunt Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg. Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruispunt met drie takken. Door de ruimtelijke ontwikkeling van de A1 locatie aan de zuidzijde komt er hier een vierde tak bij. De huidige vormgeving voldoet niet in 2030 (autonoom). De wachttijden op de Rijsselseweg lopen in de avondspits op naar extreme hoogte. Met een extra aansluiting van de A1-locatie neemt de overbelasting alleen nog maar toe. Dit betekent dat op dit kruispunt een verkeersregelinstallatie (VRI) nodig is. Gezien de beschikbare ruimte op de zuidelijk tak wordt hier voorgesteld twee opstelstroken toe te passen, zodat de opstellengte hier beperkt wordt. Na aanpassing tot een kruispunt met VRI kan het kruispunt de toekomstige verkeersintensiteiten goed verwerken.

Afbeelding 4.4: Huidige situatie kruispunt Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg

4.3.4 Parkeren

Parkeerplan Gouda 2020

De gemeente Gouda hanteert de parkeernormen uit het Parkeerplan Gouda 2020 (vastgesteld op 29 januari 2020. Hierin zijn parkeerzones A t/m D opgenomen voor het differentiëren van de parkeernormen zodat deze aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van deze gebieden. Het plangebied valt binnen de zone C, waar sprake is van redelijk hoge autoafhankelijkheid. De parkeernormen voor het wonen zijn weergeven in tabel 3.1 in paragraaf 3.2.3.2.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Met de parkeernormen voor auto's en fietsen wordt rekening gehouden in de twee deelplannen. Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. De verbreding van de gebruiksmogelijkheden met de woonfunctie kan tot een andere parkeerbehoefte leiden. In paragraaf 3.2.3.3 is toegelicht hoe in het plangebied het parkeren van auto's en fietsen wordt opgelost. In de regels van de bestemming is als

voorwaarde opgenomen dat bij het bouwen op grond van de ter plaatse geldende bestemming moet worden voorzien in voldoende auto- en fietsparkeergelegenheid in het plangebied en/of de directe omgeving. Vanuit het aspect mobiliteit is geen beperking voor het bestemmingsplan.

4.3.5 Wonen

4.3.5.1 Woonvisie 2015-2020

De kracht van Gouda: aangenaam stedelijk wonen voor iedereen (9 december 2015) vormt het kader voor het woonbeleid in Gouda. De woningmarkt is continue aan verandering onderhevig. Gouda wil een aangename woonstad voor iedereen, nu en in de toekomst, zijn door haar unieke woonkwaliteit -stedelijk en betaalbaar wonen rondom een historisch en levendig stadshart met een centrale ligging in de Randstad en de natuur binnen handbereik - te koesteren en waar mogelijk te versterken. In de Woonvisie staan vijf thema's centraal:

1. Woon- en leefkwaliteit in Gouda: wijken met toekomstwaarde;
2. Kwaliteit bestaande woningen: duurzaam-energetisch, veilig en levensloopgeschikt;
3. Wonen voor iedereen: betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk;
4. Optimale voorraad: versnelling en vraagsturing woningproductie;
5. Wonen met zorg: een thuis voor kwetsbare groepen.

Per thema zijn de ambities en doelen benoemd en is beschreven hoe de gemeente deze wil bereiken.

Gouda wil stedelijke woonmilieus ontwikkelen om tegemoet te komen aan de trek naar de stad. Zo versterken we de kwaliteit en diversiteit van het stedelijke wonen. In Gouda is vooral vraag naar het centrumstedelijk wonen in de historische binnenstad en de ring direct er omheen.

4.3.5.2 Verstedelijkingsagenda

Om de kansen en potentie van woningbouw in Gouda inzichtelijk te maken is in 2018 de Verstedelijkingsagenda vastgesteld. De agenda zet in op het faciliteren van de toenemende vraag naar stedelijk wonen in de randstad, in de omgeving van OV-knooppunten. Inclusief het huidige Goudse woningbouwprogramma kunnen tot 2040 in totaal 8.500 woningen binnenstedelijk worden gerealiseerd. Dit zijn over de hele periode ruim 3.000 woningen meer dan is vastgelegd in de huidige regionale woningbouwafspraken.

Rekening houdend met de beschikbaarheid van terreinen en complexiteit van de realisatie, kan de woningproductie als volgt worden gefaseerd:

- Periode 2017-2024: 4.500 woningen
- Periode 2025-2029: 2.000 woningen
- Periode 2030-2039: 2.000 woningen

Gemeente Gouda wil vooruit met de ontwikkeling en transformatie van de Spoorzone. Het gebied dat voorheen vooral het karakter van kantoorlocatie had, is nu concreet in beeld voor woningbouw. Deze ambitie sluit aan bij de principes van transit-oriented development en slim ruimtegebruik. De ontwikkelingen hebben mede tot doel om de positie van station Gouda als OV-knooppunt voor de regio Midden-Holland te versterken. Het is de wens om circa 1.000 woningen in de Spoorzone en omgeving te realiseren.

4.3.5.3 Betekenis voor het bestemmingsplan

Regionale Agenda Wonen Midden-Holland 2019

De in de periode tot 2025 te realiseren 1.000 woningen in de Spoorzone, waaronder het geplande woningbouwprogramma op de A1 locatie, zijn opgenomen in Blok I van de regionale programmering woningbouwprojecten 2019 (RPW Midden-Holland 2019), die door de Provincie Zuid-Holland aanvaard is. Daarmee is het programma regionaal afgestemd en wordt voldaan aan behoeftecriterium trede 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In de Regionale Agenda Wonen (RAW) die is opgesteld door Midden-Holland is als belangrijke kwaliteit van de regio de diversiteit benoemd. Het behoud en versterken van de verschillende woonmilieus binnen de regio is een belangrijke ambitie.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Met de woningbouw in de Spoorzone wil gemeente Gouda het bestaande gemengd stedelijk gebied uitbreiden. Het aanbod is een stedelijk woonmilieu met goede voorzieningen in de buurt, gericht op gebruik van het OV. In de Ontwikkelstrategie Goudse Poort is de vraag naar dit type woningen uitgebreid beargumenteerd: “De grootste toekomstige vraag komt van één- en tweepersoonshuishoudens, vooral van starters (25- 34 jaar) en 'empty nesters' (55 jaar en ouder). Een groot deel van deze vraag gaat uit naar woningen op binnenstedelijke locaties, in de nabijheid van winkel- en medische voorzieningen en het openbaar vervoer.” ABF heeft in de Woningmarktverkenning 2017-2030 (op basis van het Socrates-model) de behoefte van Gouda onderscheiden naar woonmilieus. Van de totale behoefte in de periode 2017-2030 van 4.813 woningen hebben 3.152 (65%) betrekking op het woonmilieu Buiten-centrum en 1.474 (31%) op het woonmilieu Groen-stedelijk. Binnen de regio Midden-Holland is de Spoorzone van Gouda de enige locatie waar op grote schaal aan deze vraag kan worden voldaan.

De voorgenomen ontwikkeling op de A1-locatie levert een passende bijdrage aan versterking van het aanbod aan stedelijk wonen.

Positie van Gouda in de regio

Uit onderzoek van Fakton (Marktonderzoek Regio Midden-Holland, januari 2018) blijkt dat er in Midden-Holland behoefte is aan een netto uitbreiding van de woningvoorraad met 10.000 woningen (ten opzichte van 2016). Gouda heeft als enige gemeente in de regio een stedelijk woonmilieu te bieden en is daarmee dus onderscheidend. Advies voor Gouda vanuit dit onderzoek is versterken van de positie in de woningmarkt door binnen het bestaand stedelijk gebied meer appartementen te realiseren. Bij een dergelijke versterking van de positionering van Gouda worden ook kansen gezien voor de bovenregionale vraag. De voorgenomen ontwikkeling van de Spoorzone zal hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Ook uit de Grote Omgevingstest Zuid-Holland (Springco december 2018) blijkt in Gouda een toenemende behoefte aan appartementen en aan woningen in een stedelijk woonmilieu.

Flexibeler programmeren

Voor wat betreft de regionale programmering is de regio Midden-Holland in het verlengde van de opgestelde (nu nog concept) Regionale Agenda Wonen met de provincie in gesprek over een flexibeler programmeringsmethodiek. Daarbij wordt door de regio samen met de provincie gewerkt aan afspraken de leiden tot kwantitatieve maar vooral ook kwalitatieve gewenste ontwikkeling van de regionale woningmarkt. De regio wil daarmee kunnen inspelen op een snel en continu veranderende markt.

Voor de Spoorzone zijn 1.000 woningen opgenomen in Blok I in de meest actuele versie van de Regionale Projectenlijst Woningbouw (RPW) Midden-Holland die door de provincie aanvaard is. De Spoorzone wordt hierin gezien als een plan met bovenregionale kwaliteit, ondermeer vanwege het hier te realiseren stedelijk woonmilieu nabij een HOV-knooppunt. Daarbij is de realisatie van 30% sociale huur een belangrijk uitgangspunt. Plannen met bovenregionale kwaliteit zijn in de ogen van de provincie plannen die liggen in het invloedsgebied van Stedenbaan(plus)trein / lightrailstations.

Conclusie

Met het Ontwikkelperspectief Spoorzone is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de Goudse Woonvisie en de Regionale Agenda Wonen Midden-Holland (RAW). Het programma voor de A1-locatie dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt, volgt uit het Ontwikkelspectief. Met een centrumstedelijk woonmilieu nabij een OV-knooppunt en met veel stedelijke voorzieningen op fietsafstand (zoals stadscentrum, ziekenhuis en bioscoop) is sprake van een unieke kwaliteit binnen de regio. Het programma van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone (en daarmee ook de A1-locatie) is onderdeel van de Verstedelijkingsagenda en biedt een binnen de regio uniek en onderscheidend woonmilieu. Zowel kwantitatief als kwalitatief wordt het woonprogramma als passend bevonden.

Het nieuwe programma voor de Spoorzone dient te voldoen aan de uitgangspunten uit de Woonvisie, waaronder de verhouding in het programma aan sociale huur en middeldure huur. Deze uitgangspunten worden op gebiedsniveau bewaakt. Voor de A1-locatie is een gemengd programma aan sociale huurwoningen en woningen in het middeldure en vrije segment. Ook is voor het oostelijke deelgebied de ontwikkeling van woningen voor jongeren voorzien. Het programma sluit goed aan bij de Woonvisie en de behoefte.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

4.3.6 Economische Visie Gouda 2005-2010 "Aantrekkelijk ondernemen - Veelzijde werkgelegenheid"

De gemeente streeft naar een sterke, gedifferentieerde economische structuur en een divers aanbod aan betaalde en onbetaalde werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen. De ambitie is dat Gouda gaat functioneren als de werkgelegenheidsmotor voor Midden-Holland. Dit kan bereikt worden wanneer Gouda haar positie als veelzijdige werkstad versterkt, door beter gebruik te maken van haar strategische ligging aan belangrijke wegen, waterwegen en spoorwegverbindingen. Daarnaast moet Gouda bestaande bedrijven koesteren en de groei van deze bedrijven helpen bevorderen.

De ambities hebben alles te maken met werkgelegenheid en ondernemersklimaat. Meer werkgelegenheid en een beter ondernemersklimaat zijn daarom de hoofddoelen van het economisch beleid voor de periode tot 2010. Dit heeft zich vertaalt in de volgende beleidskeuzes:

1. Groeikansen benutten in de clusters kantoorhoudende diensten, vrijetijdsbesteding en zorg & welzijn, om een veelzijdige werkgelegenheidstoename tot stand te brengen;
2. Vitaliteit van de bestaande bedrijven behouden, voor stabiliteit en doorgroei van de werkgelegenheid;
3. Verbeteren van de aantrekkelijkheid van het ondernemersklimaat (i.e. randvoorwaarden om goed te kunnen ondernemen), dit trekt nieuwe bedrijvigheid aan en laat bestaande bedrijven groeien.

Een landelijk probleem, waarmee ook Gouda te kampen heeft, is het gegeven dat er een overmaat is aan beschikbare kantoorruimte. Ongeveer een derde van de aanwezige kantoorruimte in Gouda staat leeg. In Gouda is in dat kader een project gestart, met het oog op het terugdringen van de aanwezige leegstand. Het terugdringen van de leegstand is een van de speerpunten van beleid van het zittende college.

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Het bestemmingsplan maakt geen grootschalige kantoorprogramma mogelijk en schrapt daarmee de bestaande mogelijkheden. In het bestemmingsplan is ruimte geboden aan een beperkte omvang aan commerciele functies, waaronder ook kantoren, tot een maximum van 1.000 m^2 bvo.

Door functiemenging mogelijk te maken, wordt getracht de locaties aantrekkelijker te maken en de binnenstedelijke ruimte optimaler te benutten. Voor detailhandel en horeca geldt dat het toevoegen van de woningbouw vooral het draagvlak voor bestaande voorzieningen in en om de Spoorzone en de binnenstad moet versterken. De gemeente kijkt kritisch naar de meerwaarde van nieuwe winkels en horecavoorzieningen in het gebied. Voor ontwikkelingen van detailhandel boven de 2.000 m^2 moet advies aan de Adviescommissie Detailhandel van de Provincie Zuid-Holland worden gevraagd.

4.3.7 Horecanota 2008-2017 “Eten, drinken en overnachten in Gouda”

Op 2 april 2008 is de horecanota 2008-2017 'Eten, drinken en overnachten in Gouda' vastgesteld. Met de horecanota is gevolg gegeven aan de wens om meer duidelijkheid te geven voor ondernemers, bezoekers en bewoners over de ontwikkelingsmogelijkheden en gebieden van de horeca. Met de horecanota is de input gegeven voor het opstellen van de regeling van de horeca in bestemmingsplannen, waarin in ruimtelijke zin ontwikkelingsmogelijkheden en beleidsuitgangspunten inzichtelijk worden gemaakt. Tevens biedt het een toetsingskader (beleidsregels) voor diverse initiatieven.

De horecanota richt zich met name op de binnenstad, maar ook voor de overige gebieden worden beleidsuitspraken gedaan. De hoofddoelstelling voor de horeca is in de horecanota als volgt geformuleerd: “Gouda wil meer inzetten op de economische en maatschappelijke potentie van horeca, zonder de balans met de leefbaarheid en het woonklimaat van de binnenstad uit het oog te verliezen.” Daarnaast zijn de volgende subdoelen geformuleerd:

- Verhogen van de bestedingen en verlengen van de verblijfsduur in de horeca en andere vrijetijdssectoren (detailhandel, toerisme, cultuur, vermaak);
- Ruimte bieden voor realisatie van een aantrekkelijk horeca-aanbod dat aansluit bij de wensen van

consumenten;
- Ruimte bieden voor dynamiek in de horeca sector met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers;
- Versterken van de werkgelegenheid in de horeca en gerelateerde vrijetijdssectoren.

Gouda kiest voor de inzet van verschillende instrumenten om sturing te geven aan de gewenste horecaontwikkeling. Het bestemmingsplan is daarbij het belangrijkste instrument voor de regulering van de horeca. In de nieuwe bestemmingsplannen is er ruimte voor nieuwe initiatieven.

Het bestemmingsplan is het belangrijkste instrument voor de regulering van de horeca. In het bestemmingsplan wordt vastgelegd waar de vestiging van horeca is toegestaan en waar niet. Tevens kunnen in het bestemmingsplan regels worden opgenomen over het aantal en het soort horeca-inrichtingen dat in een bepaald gebied is toegestaan. De primaire afweging voor het vestigen van horeca vindt dus plaats in het bestemmingsplan. De exploitatievergunning op basis van de APV is daarbij volgend en richt zich uitsluitend op de openbare orde en veiligheid. Bij het beoordelen van de exploitatievergunning wordt weliswaar rekening gehouden met het woon- en leefklimaat, maar ook op dat onderdeel is het bestemmingsplan het belangrijkste toetsingskader.

De wijze van bestemmen in de geldende bestemmingsplannen houdt kort gezegd in dat alle horecabedrijven specifiek zijn aangegeven (hetzij via een aanduiding binnen de bestemming, hetzij via een specifieke bestemming) en dat nieuwvestiging elders in principe niet is toegestaan.

In de nieuw op te stellen bestemmingsplannen komt er ruimte voor nieuwe initiatieven. Dit kan door:
- Meer afwijkingsmogelijkheden op te nemen binnen de bestemming horeca, waarbij gebruik wordt gemaakt van de horecacategorieën. Daarbij kunnen onder bepaalde voorwaarden andere horecacategorieën toegestaan worden om daarmee functiewisselingen, die passen binnen de horecanota, mogelijk te maken;
- Bieden van afwijkingsmogelijkheden binnen andere (gemengde) bestemmingen op te nemen, waarbij onder bepaalde voorwaarden een verruiming van de horecacategorieën wordt toegestaan;
- Wijzigingsbevoegdheden opnemen binnen andere bestemmingen voor horecacategorieën die passen binnen het horecabeleid, waarmee het aantal horecabedrijven kan toenemen.

Overzicht gebiedsprofielen Goudse horeca

deelgebied/thema	Eten		Drinken	Dansen	Slapen
	winkelonder-steunde daghoreca	spijs- en maaltijd-verstrekkers	drank-verstrekkers	discotheken en zelfstandige zaalverhuur	logies-verstrekkers
1. Markt, Achter de Waag, Nieuwe Markt	+	+	+	+	+
2. Zeugstraat, Korte Tiendeweg e.o.	0	0	+	+	+
3. Lange Tiendeweg, Achter de Kerk, Wijdstraat, Korte en Lange Groenendaal	+	+	0	0	+
4. Kleiweg, Hoogstraat, Agnietenstraat e.o.	+	0	0	0	0
5. Hoge en Lage Gouwe, Oost- en Westhaven e.o.	+	+	0	0	+
6. Overige Binnenstad	per initiatief toetsen / gebruik van vrijstellingsmogelijkheden				
	winkelonder-steunde daghoreca	spijs- en maaltijd-verstrekkers	drank-verstrekkers	discotheken en zelfstandige zaalverhuur	logies-verstrekkers
7. Spoorzonegebied (inclusief Hamstergat)	+	+	+	+	+
8. Wijk- en buurtcentra	+	+	+	0	0
9. Bedrijfslocaties	+	+	0	+	0
10. Solitaire horecavestigingen	per initiatief toetsen / gebruik van vrijstellingsmogelijkheden				

Betekenis voor het bestemmingsplan

De regels voor horeca zijn afgestemd op het gebiedsprofiel voor het Spoorzone-gebied. Het nieuwe bestemmingsplan maakt maximaal 250 m^2 bvo horeca mogelijk van categorie I. Categorie I zijn horecabedrijven die qua exploitatievorm aansluiten bij winkelvoorzieningen (winkelondersteunende horeca). In het bedrijf worden overwegend niet ter plaatse bereide kleine etenswaren en in hoofdzaak alcoholvrije drank verstrekt. Denk aan lunchrooms, koffie- en theehuizen en ijssalons.

4.3.8 Nota Hoogbouw

De gemeente Gouda geeft in deze nota haar visie op hoogbouw. De nota is vastgesteld in 2005. In de nota zijn randvoorwaarden geformuleerd die bestaande kwaliteiten waarborgen en een toetsingskader bieden voor nieuwe plannen. Vanuit verschillende perspectieven en schaalniveaus (regio, stad en wijk) geeft de nota Hoogbouw op basis van stedenbouwkundige argumenten en een eerste maatschappelijke notie, een samenhangend beeld van de mogelijkheden voor hoogbouw in Gouda. Op de zoneringskaarten geeft de nota aan waar hoogbouw binnen Gouda denkbaar is. In de zones waar dat van toepassing is, worden maximale bouwhoogtes gegeven. Omdat iedere plek zijn eigen specifieke kenmerken heeft, zijn de randvoorwaarden waaraan de hoogbouw dient te voldoen, omschreven in de vorm van algemene aandachtspunten.

De functie van de nota Hoogbouw als toetsingsinstrument zal met name tot uitdrukking komen in die gevallen waar er voor de gemeente de mogelijkheid en ruimte is om te sturen in de ruimtelijke ontwikkeling van een plek of gebied. Hiervan is sprake als de gemeente eigenaar is van de grond of als medewerking aan een initiatief wordt verleend buiten de kaders van het geldende bestemmingsplan in de vorm van een vrijstelling of een herziening van het bestemmingsplan. In die gevallen geeft de gemeente via maatwerk randvoorwaarden aan waarbinnen een ontwikkeling tot stand mag komen. Als vanuit het programma en de stedenbouwkundige inpassing van dat programma in de wijk hoogbouw tot de mogelijkheden behoort, dan geeft de nota Hoogbouw daarvoor de bijzondere randvoorwaarden ten

aanzien van de bouwhoogte en de bijbehorende condities voor de inpassing op het maaiveld.

afbeelding 4.5: uitsnede gecombineerde kaart Nota Hoogbouw (plangebied aangeduid met blauwe ovaal)

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied ligt in een zone waar de Nota Hoogbouw als maximale bouwhoogtes 50m tot 70m aangeeft. De hoogtes die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt (deels 50m en deels 70m) passen bij de uitgangspunten van de Nota Hoogbouw voor de Spoorzone.

4.3.9 Structuurvisie Groen Gouda

Op 6 maart 2019 heeft de gemeenteraad van Gouda de Structuurvisie Groen vastgesteld, als uitwerking van de notitie ‘Groen, groener, Gouda’. Gouda vindt het belangrijk dat er in het algemeen voldoende groen in de stad beschikbaar is. Uitgangspunt is dat bouwende partijen het aanwezige groen behouden en ook nieuw groen aanleggen. Indien een projectontwikkelaar aanwezig groen niet behoudt of onvoldoende nieuw groen aanlegt, moet er financieel gecompenseerd worden door storting van een bijdrage in het Groenfonds. Met de financiën uit dit fonds kan op een andere plek alsnog openbaar groen worden aangelegd. Om het stellen van randvoorwaarden bij planontwikkelingen mogelijk te maken, is een basis nodig in de vorm van een structuurvisie, die hier tevens in beleidsregels is uitgewerkt. De structuurvisie richt zich in hoofdzaak op openbaar gebied en niet op particuliere tuinen.

De Structuurvisie Groen bestaat uit vijf beleidsregels, welke van toepassing zijn op planontwikkelingen met de activiteit bouwen waarbij de bouwsom minimaal € 100.000 bedraagt per plan. Het gaat om de volgende beleidsregels:

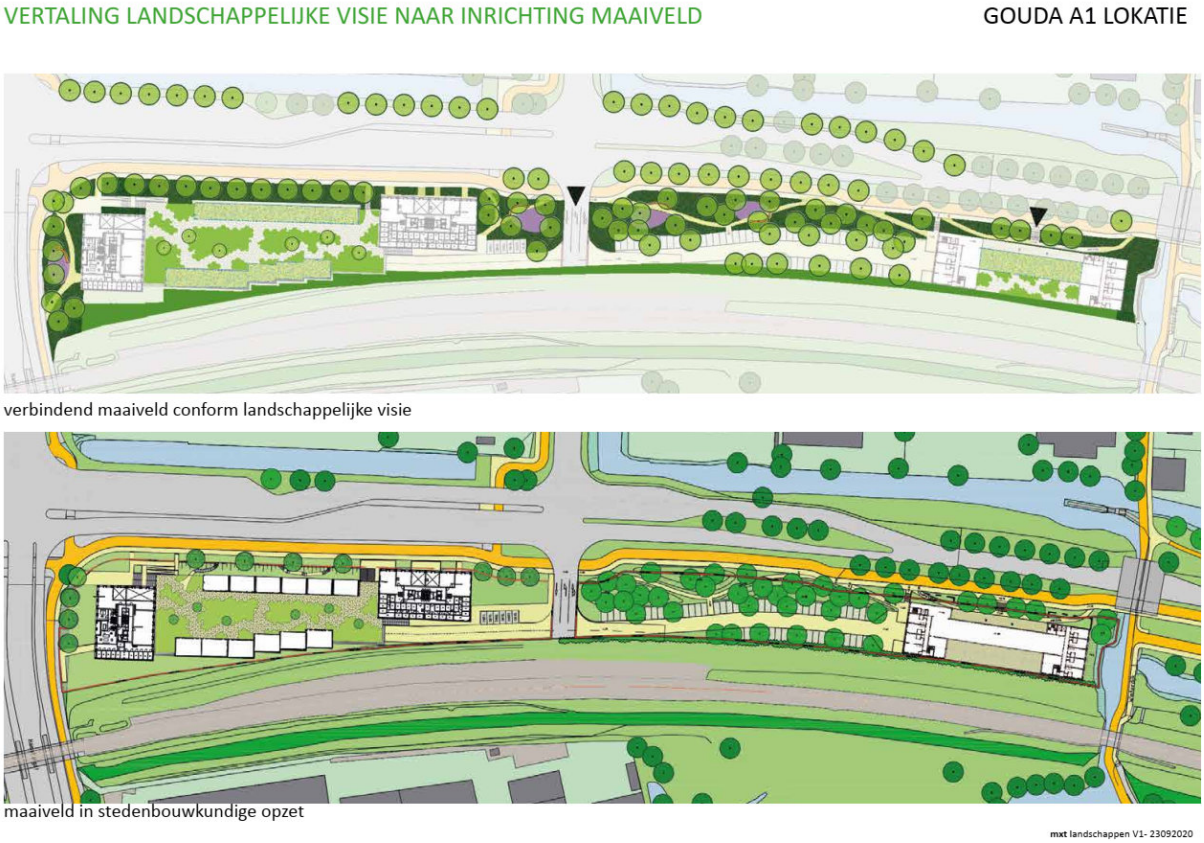
1. Beleidsregel 1: De oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden.
2. Beleidsregel 2: Bij planontwikkelingen dient een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen te worden.
3. Beleidsregel 3: Als het niet haalbaar blijkt om binnen het projectgebied de vereiste 15% openbaar groen te ontwikkelen, dan is het mogelijk:
   a. binnen het projectgebied compenserende maatregelen te treffen tot maximaal 50% van de opgave voor openbaar groen;
   b. de opgave voor openbaar groen te realiseren op andere locaties in dezelfde wijk als waarin het

projectgebied ligt. Het te realiseren openbaar groen buiten het projectgebied dient binnen een jaar na oplevering van het projectgebied te zijn aangelegd.

4. Beleidsregel 4: Voor iedere niet gerealiseerde of gecompenseerde vierkante meter openbaar groen is een compensatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd van € 250 per m^2 (prijspeil 2019). Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de Grond-, weg- en waterbouwindex uit het Meerjarenperspectief Grondexploitaties.
5. Beleidsregel 5: Het college heeft de bevoegdheid te besluiten tot ontheffing of afwijking van de beleidsregels 2, 3 en 4, indien toepassing leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Betekenis voor het bestemmingsplan

In het plangebied is geen bestaand openbaar groen of water en er zijn ook geen bomen in het plangebied. Voor de planontwikkeling geldt dat de uitgangspunten uit de Structuurvisie worden toegepast, waarbij een oppervlakte van ten minste 15% van het plangebied wordt ingericht als groen gebied. Voor de inrichting van de buitenruimte is een landschappelijke visie opgesteld. De visie zet in op het completeren van de boomstructuur langs de Burgemeester Jamessingel, het aanbrengen van een robuuste groene plint in overgang van het private naar het openbare gebied (de groene randen), een groene zoom langs de spoordijk met eenduidige beplanting, inzet van groene daken en groen ingerichte collectieve binnentuinen en verschillende tuineilanden als pauzeplekken in het gebied.



afbeelding 4.6 landschappelijke visie Gouda A1 locatie (bron: mxt landschappen)

4.3.10 Duurzaamheid

4.3.10.1 Beleid

Bouwbesluit en Wet Versnelling Energietransitie (Wet VET)

Het Bouwbesluit stelt eisen aan de energiezuinigheid van nieuwe woningen en utiliteitsgebouwen. Vanaf 1 januari 2021 geldt de norm van Bijna Energieneutraal Gebouwd (BENG). De eisen aan de energieprestatie van gebouwen zullen in de toekomst verder worden aangescherpt.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

In de Wet voortgang energietransitie (Wet VET) zijn een aantal wijzigingen van de Elektriciteitswet en de Gaswet opgenomen die tot doel hebben de voortgang in de energietransitie te behouden en waar mogelijk te versnellen. Eén van de wijzigingen betreft het schrappen van de aansluitplicht van woningen op het gasnet. Aangezien netbeheerders alleen wettelijk voorgeschreven taken mogen uitvoeren, komt het schrappen van de aansluitplicht neer op het verbieden van de aansluiting van nieuwe gebouwen op het gasnet. Dit verbod is vanaf 1 juli 2018 van kracht.

Beleid duurzaamheid bij nieuwbouw

De rijksoverheid heeft de ambitie om in 2050 CO2-neutraal en klimaatbestendig te zijn. Gouda heeft als ambitie om dit in 2040 voor haar gemeente te bereiken. In Gouda zijn op gebied van duurzaamheid de volgende gemeentelijke beleidsstukken leidend:

- Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2016 - 2019: 'Op weg naar een CO2-neutraal Gouda',
- Motie van november 2017 over Energieneutraal bouwen in Gouda;
- Het Collegebesluit van juni 2018 over 'Aardgasvrije nieuwbouw Gouda';
- Structuurvisie groen, gemeente Gouda (2019);
- Het convenant Netwerk betonketen Groene Hart (2018);
- De ambities die voor ontwikkelingen in de Spoorzone zijn geformuleerd zoals vastgelegd in het ontwikkelperspectief Spoorzone.

Begin 2018 heeft de gemeente het regionale convenant 2025 Energietransitie Midden-Holland ondertekend waarin de gezamenlijke doelstelling staat om 3,9 PJ energie te besparen en 4,9 PJ duurzame energie op te wekken.

Aardgasvrije nieuwbouw is inmiddels voor kleinverbruikers gebruikelijk sinds op 1 juli 2018 de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) in werking is getreden. Daarbovenop heeft het college van Gouda in 2018 besloten dat nieuwbouw en transformaties naar wonen aardgasvrij en in principe energieneutraal dienen te zijn.

Voor de Spoorzone is een energievisie opgesteld. Naar aanleiding daarvan is een onderzoek gedaan naar de geschiktheid van de bodem voor warmte- en koudeopslag. Voor het gebied is een Masterplan Warmte-Koudeopslag Spoorzone en Hamstergat (Witteveen+Bos, 2007) opgesteld met richtlijnen om te komen tot een betere afstemming van de verschillende WKO-bronnen in het gebied en een hogere efficiëntie ervan.

Verder zijn er voor kavel 2 in de Spoorzone tendervoorwaarden opgesteld. Daarin zijn voorwaarden op basis van GPR Gebouw geformuleerd. Het instrument GPR-gebouw kan uitstekend worden ingezet om over zowel de energieprestatie van het gebouw als de andere duurzaamheidsaspecten afspraken te maken. Met GPR worden, gedurende de bouwontwikkeling, op gebouwniveau prestaties op het gebied van duurzaamheid en toekomstgericht bouwen gemonitord. De GPR werkt met rapportcijfers op de volgende thema's: energie, milieu, gebruikerskwaliteit, toekomstwaarde en gezondheid.

Tot slot werkt de gemeente Gouda aan een transitievisie warmte (TVW) uit. Daarin geeft de gemeente het tijdspad aan wanneer welke wijken aardgasvrij worden. Daarnaast wordt voor de startbuurten, buurten die voor 2030 aardgasvrij worden, ook het warmtealternatief aangegeven. Een collectieve aanpak waarbij efficiënt gebruik wordt gemaakt van de aanwezige warmte en koude in het gebied heeft de voorkeur. Indien mogelijk kan hier rekening mee worden gehouden in het ontwerp van de installaties in het gebied. Zodat niet alleen de nieuwbouw maar in de toekomst wellicht ook de bestaande bouw kan worden aangesloten op een gedeelde warmte voorziening. Deze aanpak kan misschien schaalvoordeel en daarmee kostenvoordeel op leveren.

4.3.10.2 Ontwikkelingsperspectief Spoorzone

De gemeente Gouda wil in de Spoorzone diverse duurzaamheidsmaatregelen in de praktijk brengen, zonder dat dat de haalbaarheid van de woningbouwontwikkeling in gevaar brengt. In het Ontwikkelingsperspectief is een duurzaamheidsvisie beschreven, opgebouwd uit de thema's mobiliteit, energie, klimaatadaptatie, circulariteit en gezondheid. In paragraaf is het onderdeel duurzame mobiliteit beschreven. Hieronder is ingegaan op de ambities voor de thema's energie.

Energie

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Voor het verwarmen van de gebouwde omgeving moeten we in de komende decennia overstappen van aardgas naar een duurzaam alternatief. Daarnaast moet elektriciteit duurzaam opgewekt gaan worden, bijvoorbeeld met behulp van zon en wind Deze energietransitie heeft impact op verschillende schaalniveaus.

De gemeente wil in de Spoorzone graag in samenwerking met de betrokken marktpartijen aan de slag met een collectieve warmteysteem en zal daar actief op sturen als het een haalbare optie blijkt. Het hogere doel van de Spoorzone is echter de versnelde realisatie van een woningbouwprogramma. Uitgangspunt is daarom wel dat de aanleg van het systeem de ontwikkeling van de woningbouw niet teveel mag vertragen. De betrokken marktpartijen van de deellocaties in de Spoorzone zullen dan ook bij de vervolgfase van dit onderzoek worden betrokken. Door de beoogde dichtheid van de nieuwbouwontwikkeling, de aard van de bebouwing in de omgeving en de barrierewerking van het spoor zijn in eerste instantie vooral de deellocaties aan de noordzijde van het spoor onderdeel van deze verkenning.

Ook op gebouw- en woningniveau heeft de energietransitie gevolgen. Vanaf 1 januari 2021 moeten alle nieuwbouwwoningen voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG).

In het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2020 van de gemeente is voor nieuwbouw de ambitie vastgelegd om duurzamer te bouwen dan in het bouwbesluit minimaal is voorgeschreven en woningen met een minimale score van 7,5 ('onderscheidend duurzaam') volgens het meetinstrument GPR-Gebouw te realiseren. Het streven is daarbij om zo snel mogelijk 'nul op de meter' te gaan bouwen en toe te werken naar een GPR-score van 8 ('hoog niveau van duurzaamheid'). Met GPR worden op gebouwniveau prestaties op het gebied van duurzaamheid en toekomstgericht bouwen gemonitord. De GPR werkt met rapportcijfers op de volgende thema's: energie, milieu, gebruikerskwaliteit, toekomstwaarde en gezondheid.

4.3.10.3 Potentie van de bodem

De ODMH heeft een analyse gemaakt van de mogelijkheden voor bodemenergie in de Spoorzone. Uit bodemkaarten is af te leiden dat de bodem geschikt is voor bodemenergie. Daarbij moet worden opgelet voor interferentie. Open bronnen kunnen binnen een straal van 400 m invloed hebben op elkaar. Uit de analyse blijkt verder dat de potentie voor:

- Gesloten bodemenergiesystemen tot 80 m diep goed is;
- Open bodemenergiesystemen voor warmte- en koudeopslag (WKO) in het eerste watervoerend pakket hoog is.

4.3.10.4 Klimaatadaptatie

Het duurzaamheidsbeleid van Gouda richt zich ook op acties waarmee de stad en haar bewoners zich voorbereiden op veranderende weersomstandigheden in te toekomst. De toename van het aantal en de hevigheid van regenbuien maakt onderdeel uit van de wateropgave en wordt geadresseerd door het beleid en de inbreng van Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit wordt onder meer bereikt door het volgende:

- zo min mogelijk verharding toepassen en deze waar mogelijk als waterdoorlatende of waterpasserende bestrating uit te voeren,
- waterberging bij bewoners stimuleren,
- hemelwater gescheiden (van vuil water) afvoeren naar oppervlaktewater of wadi's,
- en hergebruik van hemelwater bevorderen (voor bijvoorbeeld tuin, toilet of wasmachine).

Daarnaast worden toenemende periodes met hoge zomertemperaturen en droogte verwacht. Het stedenbouwkundig ontwerp is bij uitstek het instrument om de opwarming van de woonomgeving te temperen en de nadelige gezondheidseffecten van hitte en droogte te voorkomen. Dat kan door te voorzien in een groene inrichting van de buitenruimte. De Structuurvisie Groen schrijft voor dat bij de ontwikkeling van de locatie minimaal 15% groen in de buitenruimte wordt toegevoegd, dan wel lokaal wordt gecompenseerd. De hierin opgenomen beleidsregels zijn beschreven in paragraaf 4.3.9.

De temperatuur temperen kan ook door gebouwen te combineren met groenvoorzieningen (groene gevels, groene daken) en te zorgen voor voldoende schaduwplekken in de openbare ruimte. Bij het ontwerp van de woongebouwen is extra aandacht voor passieve en actieve koeling van leefruimten een

vereiste.

Circulair bouwen

Door de principes van circulair bouwen te hanteren doet de nieuwbouw een minder groot beslag op grondstoffen. Dat kan door hergebruikte materialen in te zetten en door voor het gebouw een materialenpaspoort op te stellen.

Zoals afgesproken in het convenant Netwerk betonketen Groene Hart maakt de gemeente Gouda wanneer gekozen wordt voor beton als bouw- of bestratinsmateriaal, gebruik van circulair beton. De convenantpartijen beschikken over bestekregels en inkoopvoorwaarden om dit goed in contracten en bestekken vast te leggen. Ook stimuleert de gemeente het gebruik van circulair beton door ontwikkelaars en bouwcombinaties van bouwprojecten in Gouda.

Duurzame mobiliteit

Om basiskwaliteit te waarborgen dient het autobezit niet boven de 0,8 auto's per huishouden uit te komen. Het effectiefst is daarbij het aantal parkeerplekken te beperken en het gebruik en de veilige stalling van de (elektrische) fiets te stimuleren. Die parkeergelegenheid die wel gerealiseerd wordt is voorzien van laadinfrastructuur. Dit om duurzaam vervoer te stimuleren en voor te sorteren op de wens van de centrale overheid om per 2030 alleen nog elektrische auto's op de markt te brengen. In paragraaf 3.2.3 is beschreven hoe in het plangebied wordt ingezet op duurzame mobiliteit.

Op het vlak van klimaatadaptatie spelen allerlei maatschappelijke belangen, die voor dit ontwikkelperspectief relevant zijn. Klimaatadaptatie is een belangrijk speerpunt voor de gemeente Gouda. In het coalitieakkoord 2018-2022 'Nieuwe energie' is opgenomen dat de gemeente tegelijkertijd de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de stad wil vergroten. Dat kan onder meer door het creëren van nieuw groen en water. Het streven daarbij is een samenhangende aanpak met klimaatmaatregelen, aangezien groen ook een functie kan hebben als het gaat om afwatering en hoe stedelijke hitte-effecten op te vangen.

4.3.10.5 Conclusie

De ontwikkeling op de A1 locatie in de spoorzone van Gouda biedt goede mogelijkheden om de duurzaamheidsambities van de gemeente een stap dichter bij te brengen. Dat kan door:

- aardgasvrij en in principe energieneutraal te bouwen,
- in gebouw en openbare ruimte rekening te houden met het veranderende klimaat door een groen-blauw ontwerp,
- methoden en technieken van circulair bouwen te gebruiken,
- de locatie optimaal geschikt te maken voor duurzame mobiliteit.

Het instrument GPR gebouw biedt handvatten om de duurzaamheidsambitie voor de locatie concreet te maken. Een GPR-score van 8 voor de ontwikkeling met een deelscore van minimaal 9 voor energie komt het beste overeen met de ambities van Gouda.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Archeologie

5.1.1 Kader

Erfgoedwet (2017)

De Erfgoedwet verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het plan ten aanzien van de afgifte van bouw- en omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze regels kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren. Aan de vergunning zelf kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden, met als uiterste de verplichting tot planaanpassing of het laten verrichten van een opgraving.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2017)

De provincie Zuid Holland beschikt over de cultuurhistorische kaart - ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Deze kaart kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Plannen ter plaatse van de gebieden met cultuurhistorische waarden vereisen een nadere analyse en afweging. De terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is, staan aangegeven op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) staat de zogenaamde verwachtingswaarde aangegeven. De provincie Zuid-Holland gebruikt beide kaarten en de CHS bij advisering en beoordeling van (wijziging van) bestemmingsplannen, bij het verlenen van ontgrondingvergunningen en bij advisering over omgevingsvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten. Gouda heeft echter zelf een beleidskaart ontwikkeld, waarin de gegevens van de AMK, IKAW, en CHS zijn verwerkt en verfijnd. De Goudse beleidskaart dient daarom als basis voor het archeologisch beleid in Gouda.

Gemeentelijke Erfgoedvisie

Net als voor haar cultuurhistorische waarden zet de gemeente Gouda met haar Erfgoedvisie in op het behoud van de archeologische waarden. Naast fysieke bouwwerken zijn deze archeologische waarden ook in de ondergrond te vinden. Ergo het bovengrondse behoud van gebouwd erfgoed en landschappelijk erfgoed is een bescherming voor het archeologische erfgoed. Met de Erfgoedvisie streeft Gouda naar een gezonde toekomst voor dit Goudse erfgoed.

Verordening Fysieke leefomgeving / Erfgoedverordening

De gemeente Gouda heeft op 28 oktober 2020 de Verordening Fysieke Leefomgeving vastgesteld. In deze verordening is de omgang met de archeologische waarden vastgelegd (zie artikel 3.12). In bijlage III van de verordening is de Archeologische basiskaart opgenomen. Op de Archeologische basiskaart is te vinden welke beleidscategorie een bepaald gebied valt en wat dan de te nemen maatregelen zijn. De regels uit de Verordening Fysieke Leefomgeving zijn gebaseerd op de Erfgoedverordening uit 2017.

Gemeentelijke Archeologische basiskaart

Op de gemeentelijke archeologische basiskaart (ABK) is aangegeven in welke gebieden binnen de gemeente archeologische waarden aangetroffen kunnen worden. In die gebieden is een omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie vereist bij bodemverstorende werkzaamheden. In het beleid is opgenomen in welke situaties vrijstelling geldt van deze verplichting.

- **Hoogwaardige locatie met bijzondere waarde**:
  Behoud in situ door het voorkomen van bodemverstorende ingrepen is hier uitgangspunt. Alleen als het écht niet anders kan, mag hier worden gegraven. Bij alle bodemverstorende ingrepen is een omgevingsvergunning activiteit archeologie nodig. De aanvraag daarvan dient beoordeeld te worden door de Commissie Cultuurhistorie. Er is geen vrijstelling in diepte of omvang.

- **Hoogwaardige locatie:**
  Behoud in situ door het voorkomen van bovenverstorende ingrepen is hier het uitgangspunt. Bij alle bodemverstorende ingrepen groter dan 50 m2 die bovendien dieper gaan dan 0,5 m –mv is een omgevingsvergunning activiteit archeologie nodig.
- **Hoogwaardige locatie, - verstoord tot 1,5 m –mv.:**
  Streven naar behoud in situ van het bodemarchief vanaf 1,5 m -mv en dieper. Bij alle bodemverstorende ingrepen groter dan 50 m2 die bovendien dieper gaan dan 1,5 m –mv is een omgevingsvergunning archeologie nodig.
- **Hoge verwachting:**
  In gebieden met een hoge verwachting is niet afgeweken van de wettelijk bepaalde vrijstellingsgrens van 100 m2. Tevens is sprake van een vrijstellingsdiepte van 0,50 m onder maaiveld. Zo ontstaat voldoende ruimte voor kleinschalige ontwikkelingen door bijvoorbeeld particulieren, maar wordt ook het veiligstellen of onderzoeken/documenteren van archeologische waarden gewaarborgd als er grotere oppervlakten aan de orde zijn.
- **Hoge verwachting vanaf 2 m:**
  Voor deze gebieden geldt dezelfde oppervlakte vrijstellingsgrens van 100 m2 als voor de gebieden met een hoge verwachting, maar is sprake van een vrijstellingsdiepte tot 2m onder maaiveld.
- **Lage verwachting:**
  In de zones met lage verwachting zijn er weinig aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen. Op basis van de huidige theorieën zijn het gebieden die niet specifiek geschikt waren voor bewoning en er zijn niet eerder archeologische vondsten gedaan. Dat er echter nog geen vondsten zijn gedaan, wil niet zeggen dat er ook helemaal geen archeologisch waardevolle zaken aanwezig zijn. In deze gebieden is bij relatief grootschalige ontwikkelingen (groter dan 10.000 m2 en dieper dan 0,5m onder maaiveld) een vergunning nodig en daarmee archeologisch onderzoek nodig.

Archeologievriendelijk bouwen

Gouda stimuleert behoud in situ actief. Daarom is het archeologievriendelijk bouwen geïntroduceerd: wanneer een bouwplan voldoet aan een aantal richtlijnen, wordt het bodemarchief nog maar zo weinig verstoord dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. De richtlijnen voor archeologievriendelijk bouwen zijn opgenomen in Bijlage V van de Verordening Fysieke Leefomgeving.

5.1.2 Betekenis voor het plan

Binnen het plangebied zijn de volgende gebieden aanwezig (zie ook afbeelding 5.1):

1. hoge verwachting (lichtbruin)
2. lage verwachting (cremegeel)

In de Verordening Fysieke Leefomgeving gelden bij deze verwachtingen de volgende regels

Hoge verwachting (art. 3.12 lid 4):

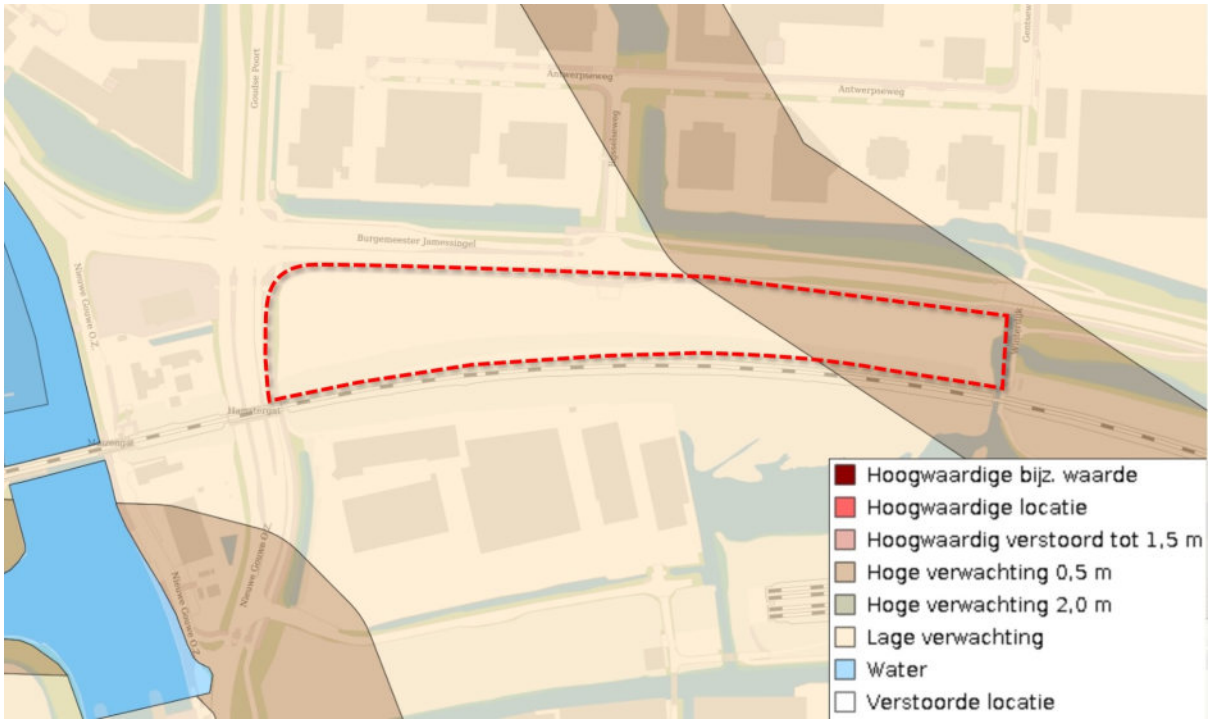
Het is verboden werkzaamheden te verrichten die het bodemarchief kunnen verstoren op een locatie die in de archeologische basiskaart van bijlage III en IV is aangewezen als locatie met een hoge verwachting zonder een omgevingsvergunning, tenzij deze werkzaamheden een oppervlakte van minder dan 100 m2 betreffen.

Lage verwachting (art. 3.12 lid 6):

Het is verboden werkzaamheden te verrichten die het bodemarchief kunnen verstoren op een locatie die in de archeologische basiskaart van bijlage III en IV is aangewezen als locatie met een lage verwachting l zonder een omgevingsvergunning, tenzij deze werkzaamheden een oppervlakte van minder dan 10.000 m2 betreffen.

Voor het hele plangebied is een dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. Er is in de regels een koppeling gelegd met de verplichtingen die zijn opgenomen in artikel 3.12 van de Verordening Fysieke Leefomgeving. Indien uit de regels van de verordening volgt dat een 'omgevingsvergunning archeologische waarden en verwachtingen' noodzakelijk is, mag het bouwen op deze gronden ten dienste van de andere daar voorkomende bestemmingen uitsluitend geschieden nadat burgemeester en

wethouders de betreffende omgevingsvergunning archeologische waarden en verwachtingen hebben verleend.



Afbeelding 5.1: uitsnede Archeologische Basiskaart (bron: gis.gouda.nl/gisviewer)

5.2 Cultuurhistorie

5.2.1 Kader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten aanwezige cultuurhistorische waarden meegewogen worden in de besluitvorming. Vanaf 1 januari 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd bij het maken van een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische waarden. Als gevolg hiervan is het van belang dat voorafgaand aan het maken hiervan de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

5.2.1.1 Provincie Zuid-Holland

Cultuurhistorische Hoofdstructuur

De provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft de cultuurhistorische waarden in archeologisch en landschappelijk opzicht op provinciaal niveau aan. De nieuwe kaart is sinds januari 2017 van kracht. De kaarten van de CHS zijn geraadpleegd voor het bestemmingsplan.

5.2.1.2 Gemeente Gouda

Nota Cultuurhistorie

De Nota Cultuurhistorie 2005 behandelt het cultuurhistorisch erfgoed zoveel mogelijk integraal (monumentenzorg, archeologie en landschapsbehoud). Centraal staat het streven het cultuurhistorisch erfgoed een bijdrage te laten leveren aan de eigen identiteit en herkenbaarheid van Gouda waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van haar bestaande kwaliteiten (belvederebeleid). Samen met de erfgoedvisie vormt de nota het cultuurhistorisch beleidskader voor de begeleiding van bouwinitiatieven.

Gemeentelijke Erfgoedvisie

Sinds het vaststellen van de Nota Cultuurhistorie is de omgeving veranderd. Budgetten voor stedelijke vernieuwing zullen wegvallen en hervormingen en bezuinigingen als gevolg van de crisis hebben hun invloed op het erfgoed in Gouda. Dit vraagt om een vernieuwingsslag; het beleid moet worden herijkt. Gouda wil zich blijven profileren met haar erfgoed en moet daarom antwoorden geven op de gevolgen van

de economische crisis en vorm geven aan nieuwe inzichten. Belangrijke verschuiving is dat lange tijd het monument belangrijk was. Nu is de context leidend. Ander belangrijk nieuw inzicht is dat voorheen de nadruk vooral lag op conservering van het object. Nu ligt de focus juist op de ontwikkeling van het aanwezige erfgoed. In de komende periode wordt de visie uitgewerkt middels een uitvoeringsprogramma. Omdat dit bestemmingsplan niet beoogd om cultuurhistorisch belangrijke objecten of structuren te wijzigen, is de relevantie van de Erfgoedvisie beperkt. Het bepaalde in de visie staat niet in de weg aan vaststelling van dit plan.

Verordening Fysieke leefomgeving / Erfgoedverordening

De gemeente Gouda heeft in 2017 de Erfgoedverordening vastgesteld. Het begrip erfgoed wordt breed geïnterpreteerd omdat het veel meer betreft dan alleen monumentale objecten. Het gaat ook om cultuurgoederen, immaterieel erfgoed, ensembles, stadsgezichten en structuren. De voorheen geldende 'monumentenverordening' (officieel: Verordening inzake monumenten en archeologie) richtte zich echter uitsluitend op het gebouwd erfgoed en het bodemarchief. In de Erfgoedverordening wordt geregeld wat de gemeente kan beschermen en hoe ze dat doet, hoe ze veranderingen aan het beschermd erfgoed beoordeeld, wat de rechten en plichten zijn van eigenaren en gebruikers en wat de bevoegdheid van B&W is om over de vergunningen voor rijksmonumenten te besluiten. Inmiddels is de Erfgoedverordening opgegaan in de Verordening Fysieke Leefomgeving (2020). De inhoudelijke regels zijn ongewijzigd gebleven.

Cultuurhistorische Analyses

In de Nota Cultuurhistorie is het beleid vastgelegd dat voor locaties waar zich nieuwe ontwikkelingen voordoen en een ontwikkelaar zich voorbereidt op een nieuw plan, een cultuurhistorische analyse (CHA) wordt opgesteld. De gebieden waar dit van toepassing is, zijn vastgelegd op de kaart 'Cultuurhistorische Analyse' (de zogenaamde "gele vlekkenkaart"). Het plangebied is daar niet op aangeduid.

Afbeelding 5.2: kaart cultuurhistorische analyse (gele vlekkenkaart)

Met de Cultuurhistorische Analyses worden alle belangrijke waarden in kaart gebracht. Ze wordt gebruikt om ontwikkelaars te attenderen op de aanwezige waarden en als objectieve basis voor de ruimtelijke onderbouwing van de plannen. De plannen dienen minimaal rekening te houden met de waarden die voor het betreffende gebied in kaart zijn gebracht. Ondanks dat het plangebied niet in geel gebied is gelegen is voor het gehele spoorzone gebied in 2003 een onderzoek gedaan naar de aanwezige waarden. Uit dit onderzoek zijn voor dit plangebied geen aandachtspunten naar voren gekomen.

Vanuit historisch perspectief gezien is de spoordijk een historische lint. Het plangebied ligt hier tegenaan. Bij de uitwerking van voorgestane beeldkwaliteit is hier rekening mee gehouden (alzijdig ontwerp).

5.2.2 Betekenis voor het plan

De provinciale CHS kaart geeft geen waarden aan in het plangebied. Er zijn in het plangebied geen rijks- of gemeentelijke monumenten of cultuurhistorische elementen of gebieden aanwezig die bescherming behoeven. Ook maakt het plangebied geen onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht en is het plangebied niet aangeduid op de gemeentelijke kaart cultuurhistorische analyse (gele vlekkenkaart). Er zijn zodoende geen regelingen in het bestemmingsplan opgenomen ter bescherming van cultuurhistorie.

5.3 Milieu

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

Dit milieukundige randvoorwaarden richten zich op de volgende milieuaspecten:

- 5.3.1 Bodem
- 5.3.2 Luchtkwaliteit
- 5.3.3 Geluid
- 5.3.4 Bedrijven en Milieuzonering
- 5.3.5 Flora en fauna
- 5.3.6 Externe veiligheid

Hieronder is per aspect de betekenis voor het bestemmingsplan beschreven. Er zijn voor verschillende aspecten onderzoeken uitgevoerd, welke als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen.

5.3.1 Bodem

5.3.1.1 Wettelijk kader

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

Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft (Wbb):

- Niet saneren

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

- Saneren

Indien de verontreiniging moet worden gesaneerd dient een saneringsplan te worden opgesteld en ingediend bij de Omgevingsdienst Midden-Holland. In sommige gevallen kan worden volstaan met het indienen van een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen). Na goedkeuring door het bevoegd gezag kan de sanering doorgang vinden. Na afloop dient de sanering te worden geëvalueerd en ook dit verslag dient ter goedkeuring te worden voorgelegd. Tijdens de saneringsprocedure kan de ruimtelijke procedure worden voortgezet. Echter, een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen kan pas inwerking treden nadat is vastgesteld dat er geen sprake is van een ernstige en spoedeisende sanering (art. 6.2. c. Wabo).

Een onderzoeks- en saneringstraject heeft soms grote financiële consequenties voor de beoogde plannen. Enerzijds omdat de kosten van sanering hoog kunnen zijn, anderzijds omdat deze trajecten van grote invloed kunnen zijn op de planning. In het kader van de Grondexploitatiewet dienen deze kosten tijdig in kaart te worden gebracht. Het is daarom aan te bevelen reeds in een vroeg stadium van planvorming een (historisch) bodemonderzoek voor het hele plangebied uit te voeren. Deze bodemonderzoeken zijn ook noodzakelijk bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het

onderdeel bouwen.

Bij de realisatie van ruimtelijke plannen is vaak grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet is middels het Besluit bodemkwaliteit aan regels gebonden. De gemeente Gouda beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bijbehorende Nota Bodembeheer. Uitgangspunt is dat bij hergebruik van grond de kwaliteit moet aansluiten bij de functie ter plaatse. Nagenoeg alle grondverzet dient te worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit (meldpuntbodemkwaliteit.nl). Daarnaast dient te worden aangesloten bij de vigerende wetgeving ten aanzien van PFAS.

5.3.1.2 Onderzoek en resultaten

Van het plangebied is door middel van een actualiserend historisch bodemonderzoek alle relevante bodeminformatie verzameld door Antea Group (projectnummer 418518, d.d. 28 augustus 2017). Het bodemonderzoek is opgenomen in Bijlage 4 Bodeminformatie.

Uit het bodemonderzoek blijkt het volgende:

- De locatie is vanaf 2014 circa 1 á 2 meter opgehoogd met zand. De aanwezige sloten zijn gebaggerd en gedempt met gebiedseigen grond.
- De gemiddelde bodemkwaliteit binnen het plangebied is vastgelegd in de bodemkwaliteitskaart. De gemiddelde kwaliteit van de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) voldoet aan de klasse wonen en de ondergrond (0,5-2,0 m -mv) voldoet aan de klasse landbouw/natuur.
- Op de locatie zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de beoordelingen van deze bodemonderzoeken blijkt dat het plangebied voldoende is onderzocht en dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.
- Op de locatie hebben geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden.
- Het terrein was voorheen deels in gebruik als volkstuintjes.
- Tijdens de terreininspectie zijn geen bijzonderheden waargenomen die aanvullend onderzocht dienen te worden.
- Voor de locatie gelden beperkingen in verband met de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven (NGE). Hiervoor wordt verwezen naar het explosievenonderzoek uit 2011 opgesteld door Riel Explosive Advice & Services Europe B.V. (kenmerk RO-110052, versie 2.0., d.d. 21 september 2011).

5.3.1.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de bodem binnen het plangebied niet verdacht is ten aanzien van bodemverontreiniging. De bodem is voldoende onderzocht en is geschikt voor de toekomstige bestemming en het gebruik (wonen). Met betrekking tot een aanvraag van een Omgevingsvergunning in kader van de bouw geldt voor het plangebied een vrijstelling voor bodemonderzoek tot 1 september 2022.

Wel gelden voor de locatie beperkingen in verband met de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Hiervoor wordt verwezen naar het explosievenonderzoek uit 2011 (Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., kenmerk RO-110052, versie 2.0, d.d. 21 september 2011). Zie ook paragraaf 5.7 Niet gesprongen explosieven.

5.3.2 Luchtkwaliteit

5.3.2.1 Wettelijk kader

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

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: Wet luchtkwaliteit), het Besluit niet in betekenende mate en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen grenzen aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide en fijn stof. De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in tabel I.

Tabel 5.1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

stof	jaargemiddelde	uurgemiddelde	24-uurs gemiddelde	Opmerkingen
Stikstofdioxide (NO_2)	40 µg/m^3	200 µg/m^3	n.v.t.	Uurgemiddelde mag 18x per jaar worden overschreden
Fijn stof (PM_{10})	40 µg/m^3	n.v.t.	50 µg/m^3	24-uursgemiddelde mag 35x per jaar worden overschreden
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	25 µg/m^3	n.v.t.	n.v.t.	

De Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien:

1. de luchtkwaliteit ten gevolge van de plannen per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft;
2. de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO_2 en PM_{10} in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% verstaan;
3. de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
4. gevoelige bestemmingen (waaronder scholen en zorginstellingen) niet binnen 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg worden gerealiseerd (of indien binnen deze zones geen sprake is van een (dreigende) overschrijding).

Het Besluit NIBM heeft een aantal NIBM-grenzen vastgesteld, waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden, te weten:

- Woningbouw: 1.500 woningen of meer (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en 3.000 woningen of meer bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: 100.000 m2 bruto vloeroppervlakte of meer bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en 200.000 m2 bruto vloeroppervlakte of meer bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

In alle overige gevallen of combinaties van bovenstaande grenzen zal middels een berekening moeten worden aangetoond of de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Tevens is in het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.3.2.2 Onderzoek en resultaten

Met de NIBM-tool op de site van Infomil is nagegaan wat de berekende maximale bijdrage aan luchtemissies van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is. Hierbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling maximaal 3.500 extra auto's per dag aantrekt (mvt/weekdagetmaal), waarvan 35 vrachtwagens. Dit betreft het aantal als gevolg van de gehele ontwikkeling van de Spoorzone, waarbinnen het programma van het plangebied is opgenomen.

Afbeelding 5.2 geeft het resultaat van de berekening met de NIBM-tool weer voor de hele Spoorzone. Uit de berekening blijkt dat de emissie van PM_{10} blijft met 0,57 µg/m^3 onder de NIBM grens, die van NO_2 overschrijdt met 2,76 µg/m^3 de NIBM grens van 1,2 µg/m^3.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	3500
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**2,76**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,57**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Afbeelding 5.2: Berekening luchtemissie als gevolg van de verkeersaantrekking van de ontwikkeling volgens de NIBM-tool

Om na te gaan of de emissie van NO_2 leidt tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm is middels de website van NSL-monitoring nagegaan wat de luchtkwaliteit is in de omgeving van het plangebied. De luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied is in onderstaande afbeelding 5.3 aan hand van de NSL-monitoringstool 2019 (www.nsl-monitoring.nl), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, inzichtelijk gemaakt. De afbeelding geeft een indruk van de luchtkwaliteit langs de wegen nabij het plangebied, voor het jaar 2030.

Uit afbeelding 5.3 blijkt dat in 2030 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide ten hoogste 15,1 µg/m^3 bedraagt. De concentratie ligt daarmee onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m^3. Gesteld kan worden dat de bijdrage van NO_2 als gevolg van de ontwikkeling niet tot overschrijding van die wettelijke grenswaarden leidt (2,76 + 15,1 = 17,86 kleiner dan 40 µg/m^3 = NIBM).

Afbeelding 5.3: Rekenresultaten NSL-monitoringstool 2019 bijdrage NO_2 in 2030

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Afbeelding 5.4 geeft een indruk van de concentratie van PM_{10} langs de wegen nabij het plangebied, voor het jaar 2030. De jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) bedraagt ten hoogste 16,1 µg/m^3. De concentratie ligt daarmee onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m^3.

Afbeelding 5.4: Rekenresultaten NSL-monitoringstool 2019 bijdrage PM_{10} in 2030

Afbeelding 5.5 geeft een indruk van de concentratie van $PM_{2,5}$ langs de wegen nabij het plangebied, voor het jaar 2030. De jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$ bedraagt ten hoogste 8,9 µg/m^3. De concentratie ligt daarmee onder de wettelijke grenswaarde van 25 µg/m^3.

Afbeelding 5.5: Rekenresultaten NSL-monitoringstool 2019 bijdrage $PM_{2,5}$ in 2030

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

5.3.2.3 Conclusie

Op basis van het onderzoek naar de luchtkwaliteit kan worden gesteld dat ter plaatse van het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel, inclusief de ontwikkeling van de Spoorzone, geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden plaatsvindt.

Er zijn in het kader van de luchtkwaliteit geen beperkingen voor het bestemmingsplan.

5.3.3 Geluid

5.3.3.1 Wettelijk kader

Wegverkeers- en spoorweglawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van wegverkeers- en/of spoorweglawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen.

De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht, bij ontwikkelingen van geluidsgevoelige bestemmingen, ertoe onderzoek uit te voeren voor:

- industrielawaai via artikel 40.
- wegverkeerslawaai via artikel 77;
- spoorweglawaai via artikel 105.

Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan (Art. 1 Wgh):

- Woningen
- Onderwijsgebouwen
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen
- Geluidsgevoelige terreinen (bij onderwijsgebouwen, ziekenhuizen,verpleeghuizen en woonwagenstandplaatsen)

Grenswaarden Wet geluidhinder

Het systeem van de Wet geluidhinder gaat uit van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan goed geacht. Een geluidsbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde is alleen mogelijk na een afwegingsproces, het zogenaamde hogere waarden besluit. Een zeer belangrijk onderdeel van dit afwegingsproces is een maatregelenonderzoek.

De grenswaarden voor de nieuwe woningen in het plangebied zijn (in L_{den})

- Industrielawaai, voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) en maximale grenswaarde 55 dB(A).
- Wegverkeerslawaai, voorkeursgrenswaarde 48 dB en maximale grenswaarde van 63 dB.
- Spoorweglawaai, voorkeursgrenswaarde 55 dB en maximale grenswaarde van 68 dB

Industrielawaai

Ten zuiden van het plangebied A1 is het bedrijventerrein Nieuwe Park West gelegen. De geluidsbelasting ter plaatse van het bouwplan is berekend op basis van de maximaal planologisch mogelijk gemaakte situatie.

5.3.3.2 Hogere waarde en gemeentelijk beleid

Op 3 september 2012 heeft de gemeente Gouda de Beleidsregel Hogere waarden Regio Midden-Holland van 16 april 2012 vastgesteld. In deze beleidsregel staan voorwaarden weergegeven waaronder het het college van B&W een hogere waarde mogen verlenen. In tabel 5.2 is het toetsingskader van het gemeentelijk hogere waarden beleid opgenomen (voor wegverkeer, railverkeer en industrie).

Tabel 5.2: Toetsingskader gemeentelijk Hogere waarden beleid (t.g.v. wegverkeer- en railverkeerlawaai)

Geluidsbelasting			**Voorwaarden Hogere Waarde beleid**
Wegverkeer	Spoorweg	Industrie	

= 48 dB	= 55 dB	= 50 dB(A)	Voldoet aan voorkeursgrenswaarde geen hogere waarde nodig en geen aanvullende voorwaarden vereist.
48-53 dB	55-60 dB	50-55 dB(A)	Hogere grenswaarde nodig, geen aanvullende voorwaarden vereist.
53-63 dB	60-68 dB	> 55 dB(A)	Hogere grenswaarden nodig én aanvullende voorwaarden zoals geluidsluwe gevel en een eventuele geluidsluwe buitenruimte vereist.

5.3.3.3 Beoordeling goede ruimtelijke ordening (cumulatie)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzicht vereist in de geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied. De cumulatieve geluidsbelasting geeft een indicatie voor de te verwachten geluidshinder. De cumulatieve geluidsbelasting is bepaald volgens de methode "Miedema". De te verwachten hinder als cumulatieve geluidsbelasting is gekwantificeerd volgens tabel 5.3.

Tabel 5.3: Milieukwaliteitsmaat (Miedema)

Gecumuleerde geluidsbelasting in L_{den} in dB	**Milieukwaliteitsmaat MKM**
< 50	Goed
50-55	Redelijk
55-60	Matig
60-65	Tamelijk slecht
65-70	Slecht
> 70	Zeer Slecht

5.3.3.4 Onderzoek algemeen

Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek gedaan naar de invloed van de geluidsbelasting op de beoogde ontwikkelingen (ODMH, 15 juni 2021). Het akoestisch onderzoek is opgenomen als Bijlage 5 Akoestisch onderzoek.

Voor de relevante bronnen is berekend wat de geluidsbelasting op het onderzoeksgebied is. Tabel 5.4 geeft een overzicht van de belangrijkste bronnen in de directe omgeving van het plangebied. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 2020.1 van DGMR.

Tabel 5.4: Overzicht van wettelijke zones/niet wettelijke zones waarbinnen de bestemmingsvlakken vallen

Naam bron	**Snelheid km/u**	**Wgh van toepassing**
Burg. Jamessingel	50	Ja
Nieuwe Gouwe OZ	50	Ja
Goudse Poort	50	Ja
Antwerpseweg	50	Ja
Burgemeester van Reenensingel	50	Ja
Gentseweg	50	Ja
Rijsselseweg	50	Ja

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

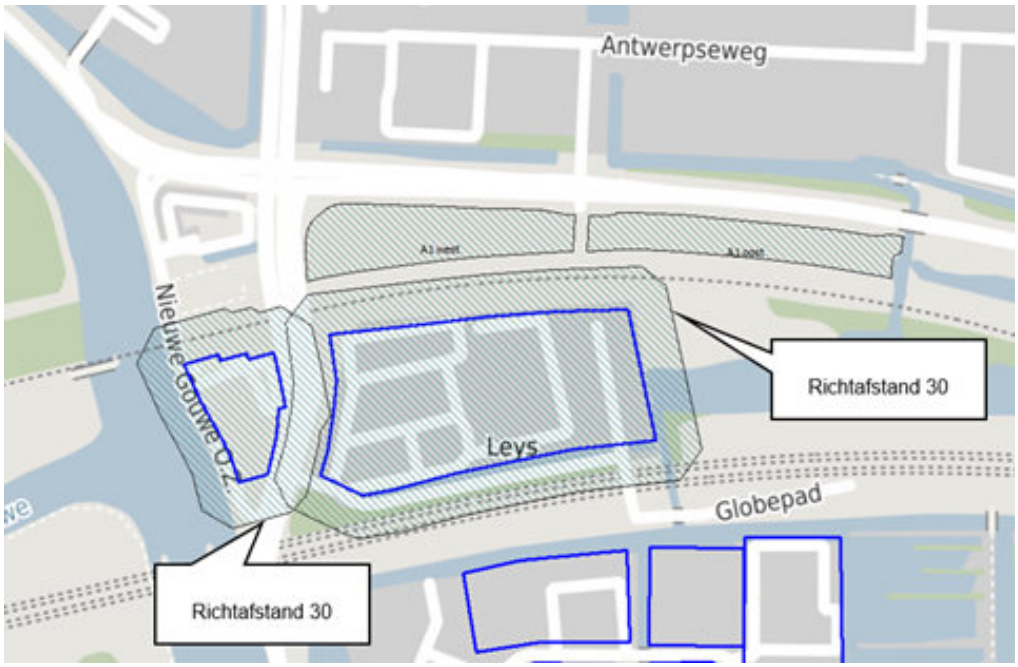
Spoorbaan Gouda/Alphen/Rotterdam/ Den Haag	nvt	Ja
Industrieterrein Kromme Gouwe	nvt	Ja
Bedrijventerrein Nieuwe Park West	nvt	Nee

Het resultaat van het onderzoek is hieronder per bron beschreven (industrielawaai, wegverkeer, spoorwegverkeer).

5.3.3.5 Resultaten industrielawaai niet Wet geluidhinder

Ten zuiden van het plangebied A1 zijn de bedrijventerreinen Gouwespoor en Nieuwe Park West gelegen. Op het gebied tussen de spoorbanen is ten hoogste categorie 3.1 bedrijvigheid toegestaan. Volgens de systematiek van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geldt voor categorie 3.1 bedrijven een richtafstand van 50 meter. Bij een gemend gebied, zoals in deze situatie, kan de richtafstand een stap terug worden gebracht tot 30 meter. In afbeelding 5.4 is een overzicht gegeven van de richtafstanden ten opzichte van het plangebied.

Uit de afbeelding blijkt dat het plangebied ligt buiten de richtafstand van 30 meter voor categorie 3.1 in gemengd gebied. Overeenkomstig de methodiek van de VNG-publicatie kan akoestisch onderzoek achterwege blijven.



Afbeelding 5.4: Richtafstand van 30 meter vanaf Gouwespoor richting plangebied

5.3.3.6 Resultaten industrielawaai Wet geluidhinder

Er is berekend wat de geluidbelasting is op de randen van het plangebied als gevolg van het gezoneerde industrieterrein Kromme Gouwe (zie het onderzoeksrapport). Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting lager is dan 55 dB(A). Voor nieuwe woningen binnen de geluidszone van het gezoneerd industrieterrein Kromme Gouwe wordt op basis van het beleid van de Omgevingsdienst Midden-Holland een hogere waarde vastgesteld van 55 dB(A). Voor de woningen in het plangebied wordt een hogere waarde van 55 dB(A) vastgesteld (zie paragraaf 5.3.3.11). De vast te stellen hogere waarde komt niet uit boven de 55 dB(A) waardoor er geen aanvullende eisen volgen vanuit het gemeentelijk hogere waarden beleid.

Afbeelding 5.5: Ligging plangebied en zone van Industrieterrein Kromme Gouwe (blauw)

5.3.3.7 Wegverkeerslawaai

Burgemeester Jamessingel

Ter plaatse van de noordgrens van bestemmingsvlakken A1 oost en west treden als gevolg van de Burgemeester Jamessingel geluidsbelastingen op die uitkomen boven de maximale grenswaarde van 63 dB. Bij een geluidsbelasting boven de 63 dB dienen woningen uitgevoerd te worden zonder te openen delen (dove gevels).

Dove gevels kunnen voorkomen worden door:

- Het standaard asfalt op de Burgemeester Jamessingel over een lengte van ten minste 600 meter te vervangen door bijvoorbeeld SMA NL 05 (zie figuur 5 uit het akoestisch onderzoek). Na het toepassen van SMA NL 05 geldt alleen voor een klein deel van het bouwplan (zie figuur 6 uit het akoestisch onderzoek) een geluidsbelasting van boven de 63 dB. Of.
- Het "opschuiven" van de eerst lijnsbebouwing richting het zuiden overeenkomstig figuur 7 uit het akoestisch onderzoek. Of.
- De woningen aan de noordzijde te voorzien van maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld vliesgevels, gevelschermen of afsluitbare buitenruimten waardoor een geluidsluwe gevel wordt gerealiseerd.

Het toepassen van schermen langs de weg om de geluidsbelasting te reduceren stuit op bezwaren van verkeerskundige- en stedenbouwkundige aard.

Voor alle woningen dienen als gevolg van de Burgemeester Jamessingel hogere waarden vastgesteld te worden.

Goudse Poort

Ter plaatse van de noordwestgrens van bestemmingsvlak A1 west treden als gevolg van de Goudse Poort geluidsbelastingen op van te hoogste 57 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hier-bij overschreden maar de maximale grenswaarde van 63 dB niet. Maatregelen in de vorm van een alternatief asfalt geven onvoldoende effect waardoor ze stuiten op bezwaren van financiële aard. Het toepassen van schermen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Voor een deel van de woningen in bestemmingsvlak A1 west dienen als gevolg van de Goudse Poort hogere waarden vastgesteld te worden.

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Nieuwe Gouwe OZ

Ter plaatse van de noordgrens van bestemmingsvlakken A1 west treden als gevolg van de Nieuwe Gouwe OZ geluidsbelastingen op die uitkomen boven de maximale grenswaarde van 63 dB. Bij een geluidsbelasting boven de 63 dB dienen woningen uitgevoerd te worden zonder te openen delen (dove gevels).

Dove gevels kunnen voorkomen worden door een van de volgende opties :

- Het standaard asfalt op de Nieuwe Gouwe OZ over een lengte van ten minste 370 meter te vervangen door bijvoorbeeld SMA NL 05 (zie figuur 13 uit het akoestisch onderzoek). Of:
- Het "opschuiven" van de eerstelijnsbebouwing richting het oosten overeenkomstig figuur 14 uit het akoestisch onderzoek. Of:
- De woningen aan de noord- en westzijde te voorzien van maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld vliesgevels, gevelschermen of afsluitbare buitenruimten waardoor een geluidsluwe gevel wordt gerealiseerd.

Het toepassen van schermen langs de weg om de geluidsbelasting te reduceren stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Voor een deel van de woningen in bestemmingsvlak A1 west dienen als gevolg van de Nieuwe Gouwe OZ hogere waarden vastgesteld te worden.

5.3.3.8 Spoorweglawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Spoorbaan Utrecht – Gouda zowel de voorkeursgrenswaarde (55 dB) als de maximale grenswaarde (68 dB) worden overschreden. Bij een geluidsbelasting boven de 68 dB dienen woningen uitgevoerd te worden zonder te openen delen (dove gevels) of voorzien te worden van maatregelen.

Dove gevels kunnen voorkomen worden door een van de volgende opties:

- Het toepassen van raildempers over een totale lengte van 5.100 meter (kosten circa € 1.500.000,-). Of:
- Het "opschuiven" van de eerstelijnsbebouwing (gezien vanaf het spoor) richting het noorden overeenkomstig figuur 20 uit het akoestisch onderzoek. Of:
- De woningen aan de noordzijde voorzien van maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld vlies-gevels, gevelschermen of afsluitbare buitenruimten waardoor een geluidsluwe gevel wordt gerealiseerd.

Het toepassen van schermen om de geluidsbelasting te reduceren stuit op bezwaren van financiële aard omdat schermen onvoldoende geluidsreductie geven. Voor alle woningen dienen als gevolg van de spoorbaan hogere waarden vastgesteld te worden.

5.3.3.9 Resultaten cumulatie

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 72 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt meer dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor railverkeerslawaai van 68 dB. In het hogere waarden besluit en het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen ten einde het woon- en leefklimaat acceptabel te krijgen ter plaatse van de woningen binnen de bestemmingsvlakken.

5.3.3.10 Woon- en leefklimaat

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de bestemmingsvlakken A1 oost en west varieert van slecht tot zeer slecht. Maatregelen binnen het bouwplan kunnen het woon- en leefklimaat verbeteren.

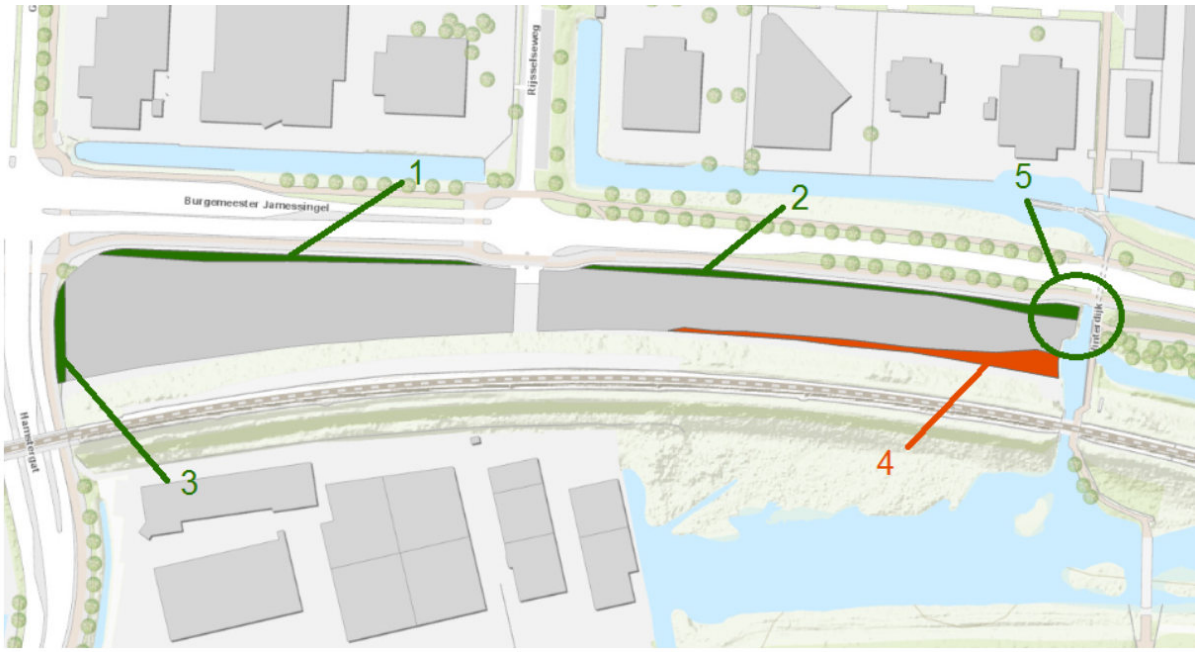
5.3.3.11 Vast te stellen hoger waarden Wet geluidhinder

Voor alle woningen kunnen, onder voorwaarden, hogere grenswaarden Wet geluidhinder worden vastgesteld van ten hoogste:

- Bestemmingsvlak A1 oost:
    - 63 dB voor de Burg. Jamessingel.
    - 68 dB voor de spoorbaan.
    - 55 dB(A) voor IT Kromme Gouwe.
- Bestemmingsvlak A1 west:
    - 63 dB voor de Burg. Jamessingel.
    - 57 dB voor de Goudse Poort.
    - 63 dB voor de Nieuwe Gouwe OZ.
    - 68 dB voor de spoorbaan.
    - 55 dB(A) voor IT Kromme Gouwe.

Uit de akoestische rapportage blijkt dat spoorweglawaai dominant. In het hogere waarden besluit en het bestemmingsplan zijn de volgende voorwaarden opgenomen:

- Aan de woningen binnen bestemmingsvlakken A1 oost en west dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting groter dan 55 dB t.g.v. spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- Aan de woningen binnen bestemmingsvlakken A1 oost en west dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting groter dan 48 dB t.g.v. wegverkeerslawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- De gevels van de woningen binnen het rode vlak (nummer 4) in afbeelding 5.6, dienen op de aan-gegeven locaties uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen (of niet bouwen) waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder (33 dB).
- De gevels van de woningen binnen de donker groene vlakken in afbeelding 5.6 (nummers 1,2, 3 en 5), dienen op de aangegeven locaties uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen (of niet bouwen) waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van te openen delen niet hoger is dan 63 dB (wegverkeerslawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder (33 dB). Voor de vakken 1 en 2 aangegeven, met uitzondering van het deel binnen cirkel met nummer 5 in afbeelding 5.6, kan dit achterwege blijven indien de Burgemeester Jamessingel deels voorzien wordt van SMA NL 05 over een lengte van 600 meter conform figuur 5 van het akoestisch onderzoek.
- Door middel van een akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden of aan de bovenstaande voorwaarden kan worden voldaan. Dit akoestisch onderzoek dient samen met de bouwaanvraag ter toetsing aan het bevoegd gezag worden aangeboden.



Afbeelding 5.6: Overzicht maatregelen en voorzieningen (bron: akoestisch onderzoek ODMH)

5.3.3.12 Conclusie geluid

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan te beperkingen tegen de bouw van appartementen op de beide bestemmingsvlakken omdat als gevolg van:

- Industrielawaai de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden.
- Wegverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden en op enkele delen de maximale grenswaarde van 63 dB wordt overschreden.
- Spoorweglawaai zowel de voorkeursgrenswaarde (55 dB) als de maximale grenswaarde (68 dB) wordt overschreden.

Maatregelen ter reductie van wegverkeerslawaai geven onvoldoende effect om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. Maatregelen ter reductie van spoorweglawaai zijn niet doelmatig. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen zijn in deze situatie niet mogelijk. Daarom is er voor gekozen om voorwaarden op te nemen in het hogere waarde besluit en de regels van het bestemmingsplan ten einde het woon- en leefklimaat te optimaliseren.

Er wordt een hogere waarde procedure gevolgd om de bouw van deze appartementen mogelijk te maken. De vast te stellen hogere waarden met de daarbij geldende voorwaarden staan beschreven in paragraaf 5.3.3.11 Vast te stellen hoger waarden Wet geluidhinder.

Wanneer gebouwd wordt binnen de gebieden waar de maximale grenswaarde wordt overschreden (de vlakken aangeduid op afbeelding 5.6), dient de gevel met de te hoge geluidbelasting als een dove gevel te worden uitgevoerd of voorzien te worden van voorzieningen waardoor de geluidsbelasting op de betreffende gevel niet hoger is dan de maximale grenswaarde (bijv. door een vliesgevel).

Het akoestisch onderzoek geeft geen uitsluitsel over de gevelwering in het kader van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit. Middels een bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen uit te voeren akoestisch-bouwtechnisch onderzoek dient hierover uitsluitsel te worden verkregen. Voor deze berekeningen dient uitgegaan te worden van de gecumuleerde berekende geluidsbelasting.

5.3.4 Bedrijven en milieuzonering

5.3.4.1 Wettelijk kader

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

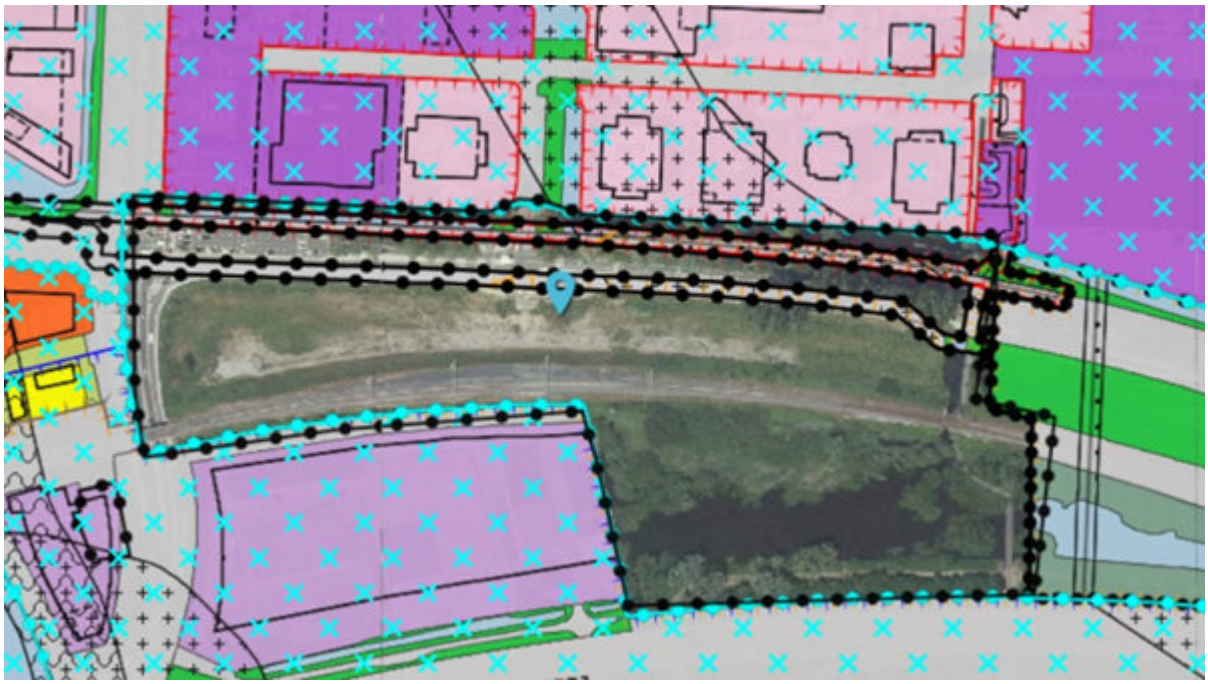
De te beoordelen situaties zijn in te delen in drie groepen met bijbehorende aanpak, te weten:

- Nieuwe milieugevoelige functies nabij bestaande bedrijven
  In deze situatie dient primaWettelijk kaderir te worden beoordeeld of hinder te verwachten is van de specifieke bestaande bedrijven. Deze beoordeling is met name gebaseerd op de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit. Daarnaast zal moeten worden meegewogen of ter plaatse van de nieuwe milieugevoelige functies bij eventuele vestiging van een nieuw bedrijf op het bestaande bedrijfsperceel een probleemsituatie ontstaat. Deze afweging vindt met name plaats op basis van Bedrijven en Milieuzonering.
- Nieuwe bedrijfsbestemmingen nabij bestaande milieugevoelige functies
  In deze situatie is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige functies en belastende activiteiten moeten worden gerespecteerd. In het geval de bestemmingswijziging wordt gerealiseerd ten bate van de vestiging van een specifiek bedrijf, kunnen de omstandigheden van dit bedrijf worden meegewogen. In elk geval dient te worden beoordeeld of aan de Wet milieubeheer zal kunnen worden voldaan.
- Nieuwe milieugevoelige functies nabij nieuwe bedrijfsbestemmingen
  In dit geval is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige en belastende bestemmingen moeten worden gerespecteerd.

De richtafstanden in Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. Dit omgevingstype en bijbehorende systematiek zullen dan wel in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd.

5.3.4.2 Onderzoek en resultaten

Het plangebied ligt aan drukke spoorwegen en aan een drukke weg en nabij verschillende bedrijfsterreinen. Het plangebied ligt daarmee in een gemengde omgeving. Voor het bepalen van richtafstanden voor bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen is dan ook uitgaan van 'gemengd gebied'. In afbeelding 5.7 is een overzicht gegeven van de bestemmingen rondom het plangebied Spoorzone A1 locatie 2021.



Afbeelding 5.7: Bestemmingen rondom het plangebied (donkere vlak met rode stippellijn er omheen)

Aan de noordwestelijke kant van de Burgemeester James Singel liggen tegenover de A1 locatie percelen met de bestemming kantoor. De functie kantoor heeft een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied. De werkelijke afstand tot het bouwvlak in het plangebied is ongeveer 75 meter.

Aan de westelijke kant van de A1 locatie ligt een perceel met een bedrijfsbestemming horeca 2. De functie horeca 2 heeft een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied. De werkelijke afstand tot het bouwvlak in het plangebied is ongeveer 35 meter.

Ten zuiden van de A1 locatie ligt, aan de overkant van het spoor, een bedrijfsbestemming tot maximaal 3.1. Voor alle mogelijke bedrijvigheid op deze bestemming geldt de richtafstand van 30 meter. De werkelijke afstand tot het bouwvlak is ongeveer 40 meter (zie ook paragraaf 5.3.3.5).

Ten noordoosten van de A1 locatie ligt een bedrijfsbestemming (vm Blokker, rioolgemaal en gasontvangstation) tot maximaal 3.2. Voor alle mogelijke bedrijvigheid op deze bestemming geldt de richtafstand van 50 meter. De werkelijke afstand tot het bouwvlak in het plangebied is ongeveer 55 meter.

Ten noorden, in de oostelijke richting, van de A1 locatie liggen percelen met de bestemming kantoor. De functie kantoor heeft een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied. De werkelijke afstand tot het bouwvlak is ongeveer 40 meter.

Gezien de desbetreffende richtafstanden en de werkelijke afstand tot het plangebied ten opzichte van bovengenoemde bestemmingen wordt aanvullend onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Ten noorden, in de westelijke richting, van de A1 locatie liggen percelen met een bedrijfsbestemming tot maximaal 3.2. Voor alle mogelijke bedrijvigheid op deze bestemming geldt de richtafstand van 50 meter. De werkelijke afstand tot het bouwvlak is ongeveer 46 meter. Voor laatstgenoemde percelen wordt op het eerst oog niet voldaan aan de richtafstand voor bestemde categorie. Deze percelen zijn daarom nader aanvullend beschouwd. In onderstaande tabel zijn de aanwezige bedrijven beoordeeld op de feitelijke milieucategorie en daarbijbehorende richtafstand.

Bedrijf	**Milieucategorie van bedrijf volgens de VNG brochure**	Richtafstand gemengd gebied (meter)
Autobedrijf	2	10
Meubelbedrijf	1	0

"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

Bromfietshandel	2	10
Verfgroothandel	2	10
Houtwerkplaats	2	10
Autobedrijf	2	10

De kortste afstand van deze bedrijven tot het bouwvlak van de woningen bedraagt 46 meter. Uit bovenstaande tabel volgt dat de te realiseren woningen buiten de richtafstand van de aanwezige bedrijven komen.

De bedrijven in de omgeving van de A1 locatie geven geen beperkingen aan gevoelige bestemmingen op de A1 locatie en de gevoelige bestemmingen leggen geen beperkingen op aan de bedrijvigheid ten noorden en zuiden van de A1 locatie. Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

In het plangebied wordt slechts lichte bedrijvigheid mogelijk gemaakt die in een verstedelijkte omgeving kan samengaan met een woonfunctie.

5.3.4.3 Conclusie

Het milieuaspect bedrijven en milieuzonering legt geen beperkingen op aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.3.5 Flora en fauna

5.3.5.1 Wettelijk kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet (soortenbescherming), de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming, Natura-2000 Natuurnetwerk Nederland) en de Boswet. Met inwerkingtreding van de Wnb is de bescherming van soorten, gebieden en houtopstanden in één wet geregeld. De bevoegdheden zijn daarmee van het Rijk overgedragen naar de provincie.

Gedeputeerde Staten van de provincies zijn vanaf 1 januari het bevoegde gezag voor de Wnb. In het verordeningsbesluit van de uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland 2016 is opgenomen dat een aantal beschermde soorten vrijgesteld zijn van de ontheffingsplicht.

5.3.5.2 Onderzoek en resultaten

Natura 2000-gebieden

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wnb, onderdeel gebiedsbescherming. Het plangebied ligt niet in een Natura-2000 gebied of in de directe nabijheid ervan. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' ligt op een afstand vanaf 4 kilometer. Overige Natura 2000-gebieden zoals 'Nieuwkoopse Plassen & De Haeck' (10,3 kilometer) en 'De Wilck' (13,3 kilometer) liggen op meer dan 10 km kilometer afstand van het plangebied. Op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden, in combinatie met de fysieke afstand van minimaal 4,0 kilometer, kan vastgesteld worden dat directe en indirecte verstoringen zoals oppervlakteverlies, versnippering, geluid, trilling, licht en optische verstoring niet te verwachten zijn in relatie tot Natura 2000-gebied 'Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein' en overige Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten door stikstofdepositie zijn echter niet op voorhand uit te sluiten.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd (Ingenieursbureau Land, 20 januari 2021). Het rapport is opgenomen als Bijlage 6 Stikstofdepositieberekening.

De ontwikkeling van het plangebied is getoetst met het rekenmodel Aerius om te bepalen of er als gevolg van de gebruiksfase (na nieuwbouw) een significante toename van stikstofdepositie zal optreden. Uit de toets komt dat er in de gebruiksfase geen grensoverschrijdende depositie (groter dan 0,00 mol/ha/jr) plaatsvindt op een stikstof gevoelig Natura 2000 gebied.

Tijdens de aanlegfase kan er sprake zijn van stikstofdepositie op het natuurgebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. De maximale bijdrage bedraagt 0,01 mol/ha/jaar. Het kan zijn dat hier een voortoets voor verplicht is. De Eerste Kamer heeft ingestemd met een wijziging van de Wet

natuurbescherming om te regelen dat er een partiële vrijstelling van de Natura 2000-vergunningplicht komt voor de tijdelijke stikstofemissies van activiteiten van de bouwsector. De inwerkingtreding van de wetswijziging is nog niet bekend.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied waarvoor de berekeningen zijn uitgevoerd neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de eindsituatie niet in significante mate toe. Er is geen sprake van significante effecten op beschermde Natura 2000 gebieden. Daarnaast wordt ook niet verwacht dat er een significante beïnvloeding is op het natuurgebied Broekvelden, Vettenbroek en Polder Stein.

Natuurnetwerk Nederland / Provinciale gebieden

Het meest nabijgelegen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en/of belangrijk weidevogelgebied ligt op ongeveer 1,2 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de lokale omvang van het plangebied en de lokale aard van het voornemen worden negatieve effecten hierop niet verwacht.

Het plangebied ligt midden in de bebouwde kom, op ruime afstand (minimaal 2 kilometer) van Beschermde weidevogelgebieden en Strategische reservering natuur.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan zijn negatieve effecten op gebieden met een bescherming op basis van de Wnb of provinciaal beleid uit te sluiten.

Soortbescherming

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een quickscan naar beschermde natuurwaarden uitgevoerd (Staring Advies, 15 januari 2021). Het rapport is opgenomen als Bijlage 7 Quickscan ecologie.

Uit de quickscan natuurtoets blijkt dat voor de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein A1 langs de Burgemeester Jamessingel in Gouda aanvullend onderzoek naar de ringslang noodzakelijk is.

Indien tijdens of na afronding van de werkzaamheden lichtvervuiling op de tunnel onder het spoor onvermijdelijk is, is tevens aanvullend onderzoek nodig naar vliegroutes van vleermuizen. Uit het aanvullende onderzoek zal blijken of het aanvragen van een ontheffing en/of het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk is.

Werkzaamheden moeten verder buiten het broedseizoen voor vogels (globaal tussen 15 maart - 15 juli) worden uitgevoerd of ruim voor aanvang van het broedseizoen gestart worden.

Het nader onderzoek naar de ringslang wordt uitgevoerd. De uitkomst bepaalt of ontheffing nodig is en of maatregelen nodig zijn voor het realiseren van het plan. Een eventuele ontheffing is verleenbaar voor ruimtelijke ontwikkelingen, mits de juiste maatregelen worden getroffen en er geen sprake is van negatieve effecten op de staat van instandhouding van de soort.

5.3.5.3 Conclusie

Er zijn geen significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden (Natura-2000, NNN). Er is voor het bestemmingsplan aanvullend onderzoek nodig naar de aanwezigheid van de ringslang. Dit onderzoek wordt momenteel uitgevoerd. De uitkomst bepaalt of een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is en of maatregelen nodig zijn voor het realiseren van het plan.

5.3.6 Externe veiligheid

5.3.6.1 Wettelijk kader en beleidskader

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

Plaatsgebonden risico (PR)

Als "harde" afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR

10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Groepsrisico (GR)

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedgebied. Binnen dit invloedgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van ten minste 10 (zich binnen dit invloedgebied bevindende) personen overlijdt ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het GR weer en wordt uitgedrukt in een curve, waarbij als norm voor het GR een oriënterende waarde is vastgesteld.

De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord.

Als binnen het invloedgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd, geldt ook voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Provinciaal groepsrisicobeleid

De provincie Zuid-Holland heeft een 'Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening' (Provinciaal Blad, nr. 168, 14 januari 2015) vastgesteld. De hoogte van het groepsrisico speelt in deze beleidsregel een belangrijke rol. Het beleid is met name erop gericht om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico toeneemt en in de eindsituatie boven de oriëntatiewaarde ligt (of als er aanleiding is om dat te verwachten).

Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland in haar beleidsregel aangegeven dat 'bereikbaarheid' en 'bluswatervoorzieningen' (voor de hulpdiensten) en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid minimaal op orde moeten zijn om het groepsrisico bij ruimtelijk plannen te kunnen verantwoorden.

Lokaal beleid

De gemeente Gouda beschikt over de gemeentelijke 'Visie EV 2009-2013'. In deze beleidsvisie zijn concrete kaders opgenomen hoe om te gaan met externe veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen bepaalde zones van risicobronnen.

Huidig beleid externe veiligheid vs. nieuw beleid omgevingsveiligheid

Met de komst van de Omgevingswet (verwachting 01-01-2022) komt er ook een gemoderniseerde aanpak van het externe veiligheidsbeleid. Daarom wordt er in het kader van de gemoderniseerde aanpak gesproken over omgevingsveiligheid in plaats van externe veiligheid.

Ondanks dat de Omgevingswet nog niet van kracht is, kan er nu al geanticipeerd worden op de gemoderniseerde aanpak omgevingsveiligheid. Voor een groot deel is de gemoderniseerde aanpak ook helemaal niet nieuw.

Beleid omgevingsveiligheid

Het uitgangspunt bij omgevingsveiligheid is dat mensen binnen aandachtsgebieden, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende zijn beschermd (ook binnen). Het is aan het bevoegd gezag om, in dit geval, bij het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare gebouwen binnen een aandachtsgebied, te bepalen of en wanneer er sprake is van voldoende bescherming. Kern is dat het bevoegd gezag veiligheid als ontwerpvariabele meeneemt in de planvorming.

Hierbij hoort ook het in een vroeg stadium betrekken van de Veiligheidsregio bij de planvorming. De bovengenoemde maatregelen komen voor een groot deel overeen met de huidige gemeentelijke visie externe veiligheid van Gouda. Nieuw element onder de Omgevingswet zijn de concreet benoemde aanvullende bouwkundige maatregelen. Onder de Omgevingswet is het aan de gemeente om de bouwkundige maatregelen voor te schrijven of niet.

De Omgevingswet is nog niet van kracht en het plan Spoorzone A1 locatie 2021 zal ook nog geen 'omgevingsplan' worden maar een bestemmingsplan. In deze onderbouwing is waar mogelijk wel geanticipeerd op de gemoderniseerde aanpak omgevingsveiligheid.

5.3.6.2 Onderzoek en resultaten

Voor het onderzoek is gekeken naar de onderbouwing op het aspect externe veiligheid die eerder is opgesteld voor het vigerende bestemmingsplan spoorzone deelgebied A1. Daarnaast is de gemeentelijke visie externe veiligheid en zijn de geactualiseerde risicoberekeningen (juni 2019) betrokken bij het opstellen van deze paragraaf.

Inrichtingen

Nabij de locatie A1 is een gasontvangststation (GOS) gelegen aan de Gentseweg 4. De afstand tussen het GOS en de locatie A1 (waar gebouwd kan worden) is ruim 80 meter. Voor dit GOS geldt een veiligheidsafstand van 25 meter. Dit levert zodoende geen beperkingen op.

Transport over de weg

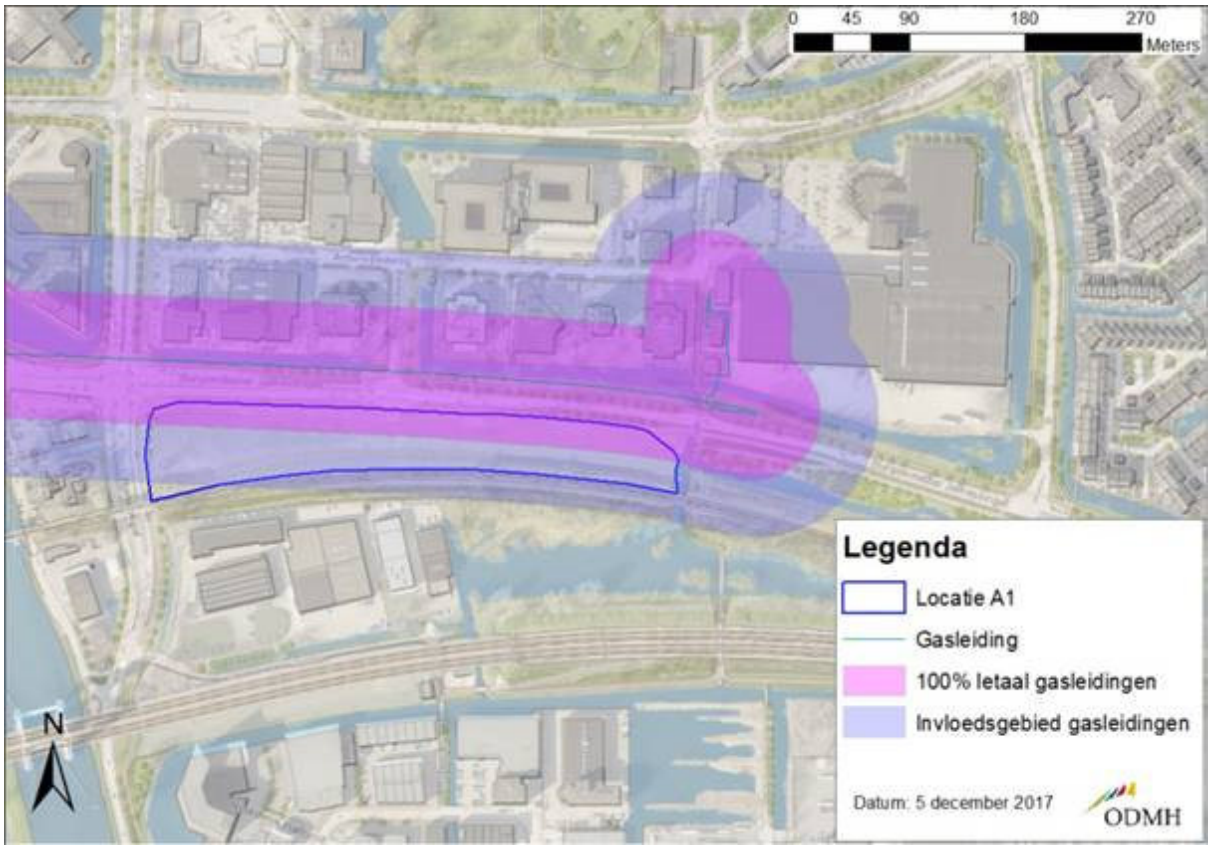
In de nabijheid van het plangebied zijn geen wegen gelegen die vanuit externe veiligheid relevant zijn.

Transport per buisleiding

Ten noorden van de locatie A1 is de hogedruk aardgastransportleiding W-501-03 gelegen (zie afbeelding 5.8). De locatie A1 is geheel binnen het invloedsgebied en gedeeltelijk binnen de 100% letaliteitszone van deze gasleiding gelegen.

In 2012 is deze gasleiding in verband met de reconstructie van het kruispunt Nieuwe Gouwe Oostzijde - Burgemeester Jamessingel verlegd. In de oude situatie lag de gasleiding ten zui-den van de Burg. Jamessingel. In de nieuwe situatie is de leiding verplaatst naar de noordzijde van de Burg. Jamessingel en bovendien geboord aangelegd. Dat betekent dat de gasleiding ter hoogte van de locatie A1 op grote diepte (-18,5 meter onder maaiveld) is gelegen.

Uit de verantwoording van het groepsrisico die is opgesteld in het kader van deze verlegging ('Verantwoording groepsrisico verleggen gasleiding Burg. Jamessingel', Milieudienst Midden-Holland, 28 oktober 2011) blijkt dat het groepsrisico in de nieuwe situatie ruim onder de oriëntatiewaarde is gelegen (0,025 maal de oriëntatiewaarde). Hierbij moet nog worden vermeld dat het rekenprogramma voor aardgasleidingen kan rekenen voor gasleidingen tot een maximale diepteligging van 2 meter. Gezien het enige scenario waarmee rekening wordt gehouden (schade door derden), is het berekende groepsrisico dus nog een ruime overschatting van het daadwerkelijke risico.



Afbeelding 5.8 Ligging locatie A1 ten opzichte van hogedruk aardgasleiding

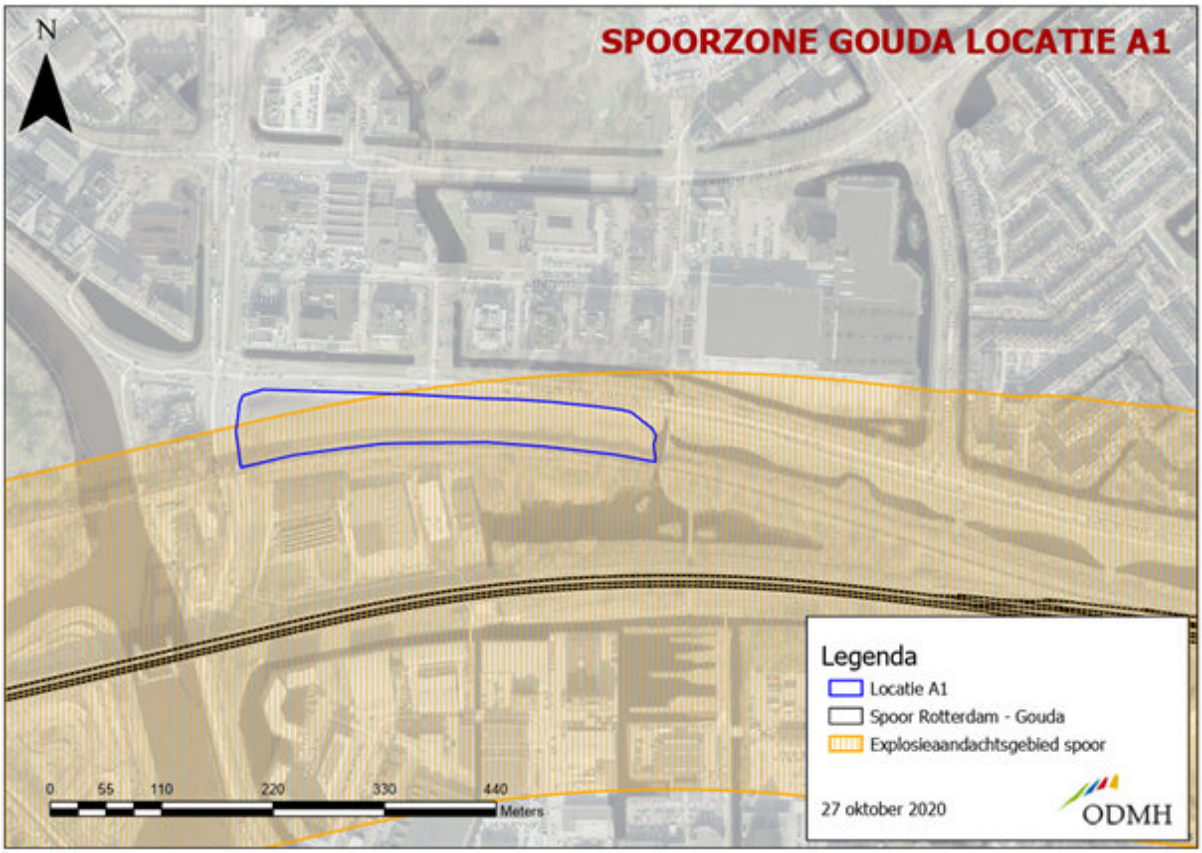
Transport over het water

Ten westen van de locatie A1, op 115 meter vanaf het punt waar gebouwd kan worden, is de Gouwe gelegen. In de Regeling Basisnet (Bijlage III, Tabel Basisnet water) is de Gouwe niet aangewezen als relevante transportroute van gevaarlijke stoffen. De Gouwe vormt dan ook geen belemmering voor de A1 locatie.

Transport over het spoor

Over het spoor Rotterdam - Gouda worden gevaarlijk stoffen vervoerd. Dit traject valt onder het landelijke Basisnet Spoor. In de Regeling basisnet is hiervoor het risicoplafond aangegeven. Voor de beoordeling van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden een aantal criteria:

- Plaatsgebonden risico, waarbij de plaatsgebonden risico-contour is voorgeschreven in de Regeling basisnet en de afstand bepaald moet worden vanaf het midden van de spoorbundel.
- Plasbrandaandachtsgebied, waarbij sprake is van een contour van 30 meter breed, bepaald vanaf het buitenste spoor van een in de Regeling basisnet aangewezen baanvak.
- Groepsrisico, waarbij berekening moet plaatsvinden conform een wettelijk vastgestelde methode.



Afbeelding 5.9: Plangebied A1 ten opzichte van het spoor Rotterdam - Gouda

Plaatsgebonden risico

In de Regeling basisnet is voor de spoorzone in Gouda een variërend 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour gegeven van 1 en 7 meter, gemeten vanaf het midden van de spoorbundel waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor de spoorzone in Gouda betekent dit dat deze contour niet buiten de spoorbundel ligt, en daarmee geen belemmering geeft voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Langs het spoor is een wettelijk vastgesteld plasbrandaandachtsgebied gelegen. De wettelijke afstand van 30 meter wordt bepaald vanaf de buitenste rails van het baanvak. De spoorlijn naar Alphen (spoor 11) behoort niet tot het aangewezen baanvak. Dit spoor is ingericht voor licht reizigersmaterieel en niet geschikt voor goederenvervoer. De afstand wordt daarom gemeten vanaf spoor 10. De locatie A1 is op de kleinste afstand op meer dan 125 meter het spoor Rotterdam - Gouda gelegen en daarmee ruim buiten het plasbrandaandachtsgebied gelegen.

Groepsrisico

In het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' is voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van het Basisnet Spoor aangegeven dat het aspect externe veiligheid moet worden onderbouwd, waarbij een aantal aspecten meegenomen moeten worden. In het kader van het voorgaande bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost is reeds een onderbouwing geschreven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijzigingen op deze onderbouwing in verband met de ruimere bestemming die is beoogd (toevoegen woonfunctie).

Rekenresultaten groepsrisico spoor

In verband met de verschillende bouwplannen langs het spoor in Gouda zijn er in juni 2019 nieuwe risicoberekeningen uitgevoerd, waarin al deze bouwplannen (waaronder nieuwbouw locatie A1) zijn meegenomen (zie Bijlage 8 Rapport berekening Groepsrisico Spoorzone). Ter hoogte van het

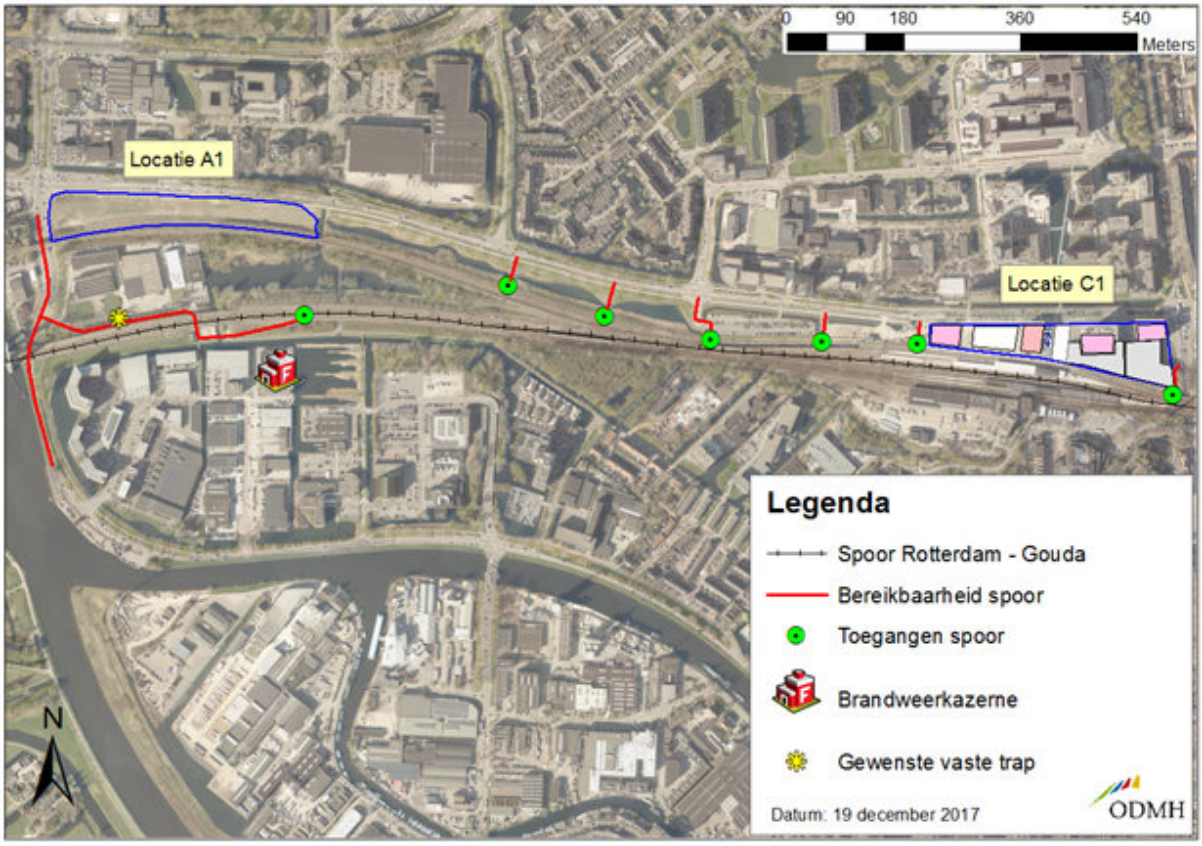
"Spoorzone A1 locatie 2021" (vastgesteld)

plangebied A1 is hierbij een groepsrisico berekend van 0,03 maal de oriëntatiewaarde. Hiermee ligt het groepsrisico dus zeer ruim onder de oriëntatiewaarde. Dat neemt niet weg dat er nog steeds scenario's mogelijk zijn met mogelijke slachtoffers in het plangebied.

5.3.6.3 Maatregelen vanwege groepsrisico spoor

In deze verantwoording van het groepsrisico wordt alleen nader ingegaan op het spoor als risicobron in het kader van externe veiligheid. Gezien de omstandigheden van de hogedruk aardgasleiding ter hoogte van locatie A1 (zie paragraaf 5.3.6.2) is dit voldoende verantwoord.

In het kader van ontwikkelingen in de spoorzone zijn al verschillende maatregelen genomen, zoals de realisatie van verschillende aanlandingspunten vanaf de Burg. Jamessingel (toegangen tot het spoor) voor de hulpdiensten. Op afbeelding 5.10 is te zien waar deze toegangen zijn gerealiseerd. Bij eerdere inventarisaties door de Veiligheidsregio is aangegeven dat er behoefte is aan een toegang tot het spoor. Deze locatie is in afbeelding 5.10 aangegeven met een gele ster. Omdat het spoor hier op hoogte is gelegen (zie afbeelding 5.11) zal hier een trap aangelegd moeten worden met een bluswatervoorziening.



Afbeelding 5.10: Adviezen voor de Spoorzone Gouda (plangebied is locatie A1)

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

De Veiligheidsregio heeft voor de verruiming van de bestemmingsmogelijkheden op de A1 en C1 locaties advies uitgebracht in het kader van EV (UIT-2017-072163, 15 december 2017, zie Bijlage 9 Advies Veiligheidsregio Hollands Midden).

De Veiligheidsregio adviseert:

- De toegankelijkheid van het spoor Rotterdam - Gouda te verbeteren en hierbij te zorgen voor voldoende bluswater (gewenste trap);
- De gebouwen zodanig in te delen dat zo min mogelijk personen aan een mogelijke drukgolf blootgesteld worden;
- Binnen het plangebied geen bestemmingen toe te staan voor verminderd of niet zelf-redzame

personen (ouderen, kinderen onder de 12 jaar, enz.);
- Bij een calamiteit duidelijk kunnen maken aan de aanwezige personen wat ze moeten doen (vluchten dan wel schuilen). Dit vraagt om op de situatie afgestemde ontruimingsplannen (deze plannen overleggen met de brandweer);
- Het snel kunnen uitschakelen en sluiten van ventilatiesystemen vanuit een centraal punt;
- De bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid, zoals omschreven in de praktijkrichtlijn bluswatervoorziening en bereikbaarheid, mee te nemen bij de uitwerking van het plan;
- Zorgen voor voldoende vluchtmogelijkheden voor de aanwezige personen van de risicobron af;
- Tekeningen (brandkranen, opstelplaatsen, open water en bereikbaarheid) in de volgende fase voor te leggen aan de brandweer ter advisering

Op de volgende wijze wordt invulling gegeven aan deze adviezen:

- Binnen het plangebied is in de planregels geborgd dat 'zeer kwetsbare gebouwen' (specifieke functies voor verminderd zelfredzame personen (bijv. kinderdagverblijf, verzorgingstehuis, basisschool, enz.)) niet zijn toegestaan.
- Voor de ingebruikname van nieuwe gebouwen moet een ontruimingsplan worden voorgelegd aan de brandweer ter advisering. In dit ontruimingsplan moet worden ingegaan op de verschillende scenario's bij een incident op het spoor met gevaarlijke stoffen;
- In de planregels is, overeenkomstig het bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost (C1), opgenomen dat burgemeester en wethouders de mogelijkheid hebben om nadere eisen te stellen ten aanzien van:
  1. Vluchtmogelijkheden;
  2. Uitschakelen van ventilatie;
  3. Bouwkundige uitvoering.
- Op dat laatste punt, bouwkundige uitvoering, stuurt de Omgevingswet erop aan om bij nieuwbouw binnen het explosieaandachtsgebied (zie afbeelding 5.9) scherfvrijglas toe te passen. Het is aan de gemeente om onder de Omgevingswet deze maatregel wel of niet als voorschrift op te leggen.
- Bij de verdere planvorming van locatie A1 wordt de Veiligheidsregio vroegtijdig betrokken om de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid te optimaliseren. Tekeningen (brandkranen, opstelplaatsen, open water en bereikbaarheid) worden daarom voorgelegd aan de brandweer.

In november 2020 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de initiatiefnemers, gemeente, Veiligheidsregio en Omgevingsdienst over de invulling van de maatregelen externe veiligheid. Een aantal maatregelen zijn prima uitvoerbaar, maar de bouwkundige uitvoering is nog een punt dat nader moet worden bekeken. Mogelijk zijn er zinvolle combinaties te vinden met de geluidwering die gerealiseerd moeten worden. Dit wordt nader onderzocht.

5.3.6.4 Conclusie en verantwoording groepsrisico

Voor het nieuwe bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021 is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor relevant. In verband met de verschillende bouwplannen is in juni 2019 een nieuwe risicoberekening uitgevoerd voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Ter hoogte van het plan-gebied A1 is hierbij een groepsrisico berekend van 0,03 maal de oriëntatiewaarde. Hiermee ligt het groepsrisico dus zeer ruim onder de oriëntatiewaarde en voldoet het ruimschoots aan het beleid van de provincie Zuid-Holland (groepsrisico onder de oriëntatiewaarde).

Dat neemt niet weg dat er nog steeds gevaarlijke stoffen per spoor door Gouda worden vervoerd. Een incident met gevaarlijke stoffen kan nog steeds leiden tot een ramp waarbij giftige (rook)gassen vrijkomen, hittestraling of een explosie plaatsvindt met grote gevolgen.

Om bij een incident tijdig te kunnen ingrijpen zijn de nodige (fysieke) maatregelen getroffen in het gebied (zie paragraaf 5.3.6.3) en worden nog maatregelen genomen, zodat de hulpdiensten ook ter hoogte van de locatie A1 de mogelijkheid hebben om in te grijpen.

Daarnaast wordt:

- In de planregels niet toegestaan dat functies specifiek bedoeld voor kwetsbare groepen (bijv. kinderdagverblijf, basisschool, verzorgingstehuis, enz.) zich vestigen binnen het plangebied;
- Een uitgebreid ontruimingsplan vereist voor alle gebruikers;

- De mogelijkheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan vluchtmogelijkheden, de mechanische ventilatie en de bouwkundige uitvoering;
- Vooraf met de brandweer overlegd om bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen te optimaliseren.

Bovenstaande verantwoording en de bijbehorende maatregelen passen binnen het EV beleid van de gemeente Gouda. Daarnaast is in paragraaf 5.3.6.1 gerefereerd aan het provinciaal belang. Zoals beschreven in paragraaf 5.3.6.2 is de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet in het geding. Voor de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen zijn al de nodige maatregelen genomen in de spoorzone en zal bij de verdere uitwerking vooraf nader met de brandweer worden afgestemd. Het college van burgemeesters en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Gouda achten het groepsrisico, na het nemen van de voorgestelde maatregelen, aanvaardbaar.

5.4 Milieu Effect Rapportage

5.4.1 Wet- en regelgeving

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

Globaal zijn er 3 soorten m.e.r..

1. Een plan m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
   a. Het plan kaders stelt voor activiteiten in het plangebied waarvoor een (project-)m.e.r. noodzakelijk is, dan wel waarvoor beoordeeld moet worden of een (project-)m.e.r. noodzakelijk is. Dit zijn de activiteiten die genoemd zijn in kolom 1 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Voor activiteiten uit Bijlage D geldt de plan-m.e.r. plicht direct als ze groter is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2. Als ze kleiner is dan die drempelwaarden, wordt de plan m.e.r. plicht bepaald door de vormvrije m.e.r.-beoordeling.
   b. De activiteiten in het bestemmingsplan leiden tot mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden (passende beoordeling noodzakelijk). Bij een plan m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 3 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r.
2. Een project- of besluit-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
   a. De activiteit genoemd is in Bijlage C van het Besluit m.e.r.
   b. De initiatiefnemer of het bevoegd gezag besloten hebben dat voor een activiteit uit Bijlage D van het Besluit m.e.r. een milieueffectrapport opgesteld wordt, cq. moet worden. Bij een project- of besluit-m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage C of D va het Besluit m.e.r. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een bestemmingsplan dat in directe zin woningbouw mogelijk maakt waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, of om een omgevingsvergunning voor het in werking hebben van een bedrijf (met aanzienlijke milieugevolgen).
3. Een m.e.r.-beoordeling is wettelijk verplicht voor de activiteiten in kolom 1 van Bijlage D van het Besluit m.e.r.. Indien de activiteit kleiner is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D is er sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiervoor hoeft geen raadpleging plaats te vinden en het besluit hoeft niet gepubliceerd te worden in de Staatcourant. Bij een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage 4 van het Besluit m.e.r..

5.4.2 Onderzoek en resultaten

Het bestemmingsplan maakt het realiseren van woningen, commerciële ruimten en parkeergelegenheid mogelijk en valt daarmee onder categorie D11.2, de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. De ontwikkelingen blijven onder de getalsmatige drempel waarde. Hiermee is dit bestemmingsplan vormvrij m.e.r. –beoordelingsplichtig. Hieronder is gemotiveerd of er als gevolg van de ontwikkelingen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

<u>1. Kenmerken van de ontwikkeling</u>

Aard omvang activiteit	Nieuwe functie wonen en hogere bouwhoogte. Gezien m.e.r. regelgeving beperkte impact omdat nu al grote bouwvolumes zijn toegestaan met een kantoorfunctie.
Cumulatie	Voor wat betreft de milieuaspecten lucht en geluid zijn de effecten op de gecumuleerde omgevingswaarden zeer gering.
Natuurlijke hulpbronnen	Mogelijk effecten op beschermende soorten zijn uit te sluiten.
Ongevallen	Toename groepsrisico.
Gezondheidseffecten	De milieukwaliteitsmaat ter plaatse van de maatgevende woningen is in de referentie situatie matig en blijft met de realisatie van de beoogde bestemmingen matig.

2. Locatie van de ontwikkeling

Bestaand grondgebruik	Het gebruik van de gronden is braakliggend.
Opnamevermogen Natuurlijk milieu	Verhoging van de milieuaspecten lucht en geluid om de directe omgeving is zeer gering.

3. Potentiële effecten

Natuur	Er zijn geen significant negatieve effecten op beschermde gebieden (stikstof). Er loopt nader onderzoek naar de ringslang. Eventueel is een ontheffing nodig en zijn maatregelen nodig bij de realisatie.
Cultuur/archeologie	Geringe kans op verstoring eventuele archeologische waarden door heien. De gebouwen passen binnen het verstedelijkt karakter van de omgeving.
Verkeer	De effecten op het omliggende hoofdwegennet zijn niet of nauwelijks merkbaar: de intensiteit neemt minimaal toe.
Geluid	Minimale toename en niet waarneembaar voor het menselijk oor.
Lucht	Voor lucht geldt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de luchtkwaliteitsnormen.
Bodem	De bodem is voldoende onderzocht en is geschikt voor de toekomstige bestemming en het gebruik (wonen).
Ongevallen	Door maatregelen wordt de toename groepsrisico beperkt tot het niveau aanvaardbaar.
Gezondheidseffecten	Er treedt geen significant verslechtering van de milieukwaliteitsmaat op.

5.4.3 Conclusie

Op grond van bovenstaande vormvrije m.e.r.-beoordeling worden de ontwikkeling van de A1 locatie de volgende conclusies getrokken:

- De ontwikkeling zal niet leiden tot belangrijke uitstoot van verontreinigingen.
- Er treedt dan ook geen belangrijke cumulatie op met betrekking tot geluid en/of luchtkwaliteit.
- Met maatregelen kunnen de veiligheidsrisico´s tot aanvaardbaar niveau teruggebracht worden.
- Beschermde gebieden liggen niet in het plangebied en er zijn geen bijzondere effecten op beschermde gebieden te verwachten.
- De ontwikkeling zal geen bijzondere negatieve invloed hebben op de omliggende woningen of

bedrijven.

Op grond van het bovenstaande is het niet te verwachten dat het vaststellen van het bestemmingsplan leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het opstellen van een milieueffectrapport is dan ook niet aan de orde.

5.5 Provinciaal milieubelang

5.5.1 Wet- en regelgeving

Provincie Zuid-Holland heeft in de Provinciale Structuurvisie en in de Provinciale Milieuverordening het provinciaal milieubelang beschreven. Ruimtelijke plannen worden doorgaans na publicatie van het ontwerpbesluit aan de Provincie toegestuurd. De Provincie toetst dan of het provinciaal belang in het geding is en of er mogelijk in strijd met het provinciaal belang wordt gehandeld.

In dit hoofdstuk wordt reeds een voortoets voor het provinciaal milieubelang uitgevoerd. Daarmee wordt tijdig zicht gekregen op strijdigheden en waar mogelijk worden oplossingsrichtingen benoemd.

Het provinciaal milieubelang heeft betrekking op vier thema's:

- bescherming van stiltegebieden
- windenergie stimuleren
- beschermen bedrijventerreinen voor HMC-bedrijven
- beschermen van grote groepen mensen

5.5.2 Onderzoek en resultaten

Getoetst wordt of bij het voorgenomen het provinciaal belang in het geding is. Zo ja, dan wordt bekeken of er mogelijk sprake is van strijdigheid met het provinciaal belang. Indien dit het geval is zullen ?voor zover mogelijk- oplossingsrichtingen worden geformuleerd.

Bescherming van stiltegebieden

Het plangebied ligt niet in of nabij een stiltegebied.

Windenergie stimuleren

Het plangebied ligt niet in of nabij een zoekgebied voor windenergie.

Beschermen bedrijventerreinen voor HMC-bedrijven

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een bedrijfslocatie waar categorie 4.2 is toegestaan (zie paragraaf 5.3.4). Er is geen sprake van een provinciaal milieubelang.

Beschermen van grote groepen mensen

Met maatregelen, als voorgesteld door de Veiligheidsregio, is het groepsrisico van de beoogde ontwikkelingen in het plangebied aanvaardbaar (zie paragraaf 5.3.6).

5.5.3 Conclusie

Het vaststellen van het bestemmingsplan is niet strijdig met provinciale milieubelangen

5.6 Waterhuishouding

5.6.1 Algemeen

Voor alle ruimtelijke plannen is de uitvoering van een watertoets wettelijk verplicht. Het doel van de watertoets is om waterbelangen vroegtijdig en evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

Met het oog op de watertoets is een waterparagraaf opgesteld, waarin de voor dit plan relevante

waterhuishoudkundige aspecten zijn beschreven. Deze waterparagraaf is hieronder opgenomen.

5.6.2 Relevant beleid

De afweging van de diverse waterbelangen is geborgd in diverse plannen, wetten en beleidsdocumenten. De belangrijkste plannen en wetten op Rijksniveau en Europees niveau zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet, het Nationaal Waterplan en de Wet gemeentelijke watertaken. Op provinciaal niveau zijn dit het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland, de Verordening Ruimte en het Actieprogramma Water. Voorts is relevant het beleid (Waterbeheerplan 2016-2021) en de Keur van het hoogheemraadschap. Op gemeentelijk niveau staan relevante regels in gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), het Waterplan Gouda en de nadere uitwerking hiervan in het Programma "Sterke Stad, Slappe bodem".

Gelet op de aard van het bestemmingsplan (functieverbreding met behoud van bestaande bouwmogelijkheden) is niet nader ingegaan op al deze beleidsdocumenten.

5.6.3 Planbeschrijving en conclusie

Er is geen open water binnen het plangebied. Het bestemmingsplan maakt een functieverbreding mogelijk ten opzichte van het huidige bestemmmingsplan en maakt hogere bouwhoogtes mogelijk.

Het plangebied is in de huidige situatie onbebouwd en bijna volledig onverhard. Door de ontwikkeling neemt de hoeveelheid bebouwing en verharding toe ten opzichte van de feitelijke situatie. Er is een waterbalans opgesteld op basis van de huidige ontwerpen voor de beide deellocaties. In de waterbalans is de hoeveelheid verharding en bebouwing in de toekomstige situatie vergeleken met de huidige situatie. Hieruit volgt dat er sprake zal zijn van een toename van ca. 10.453 m2 verhard en bebouwd oppervlakte. Bij een compensatie van 15% is ca. 1.568 m2 aan watercompensatie nodig. Hieronder is dit in tabelvorm op een rij gezet.

Tabel 5.x Waterbalans Spoorzone A1 locatie

Waterbalans Gouda A1 locatie

9-3-2021

grondgebruik huidige situatie		%
bebouwd	0	0%
verharding	266	1,9%
totaal verhard & bebouwd	266	1,9%
groen	13.966	98,1%
water	0	0%
totaal onverhard/groen	13.966	98,1%
totaal plangebied	14.232	100%

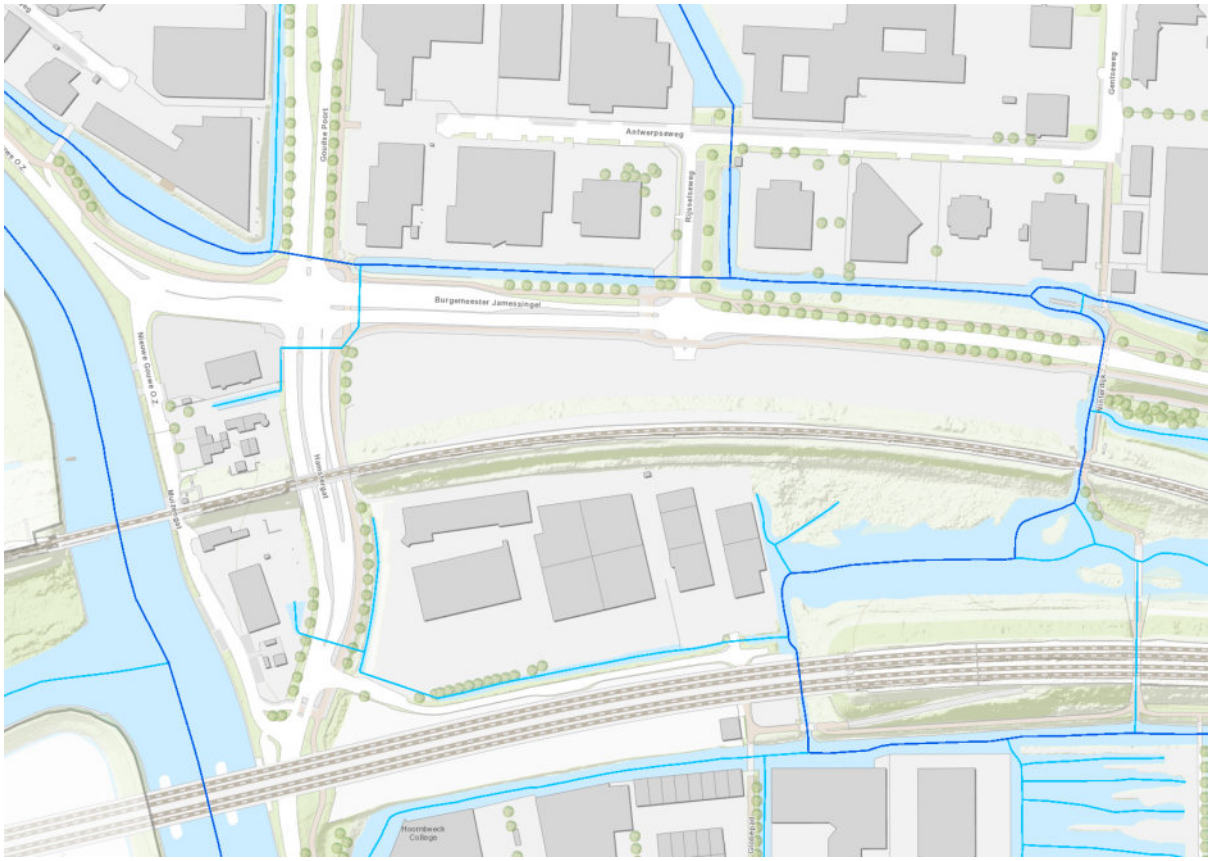
grondgebruik toekomstige situatie *		%
bebouwd	5.852	41,1%
verharding	4.867	34,2%
totaal verhard & bebouwd	10.719	75,3%
groen	3.513	24,7%
water	0	0%
totaal onverhard/groen	3.513	24,7%
		24,7%
totaal plangebied	14.232	100%

* excl. groene daken

watercompensatie	
verhard & bebouwd (toename)	10.453
benodigde watercompensatie (15%)	1.568
bestaand water	0
totale hoeveelheid benodigde water	1.568

In het verleden is voor de ontwikkeling van de locatie A1 al een berekening gemaakt van de compensatie aan oppervlaktewater die nodig is vanwege het realiseren van bebouwing en verharding in dit gebied. Het hoogheemraadschap beheert voor de polder Bloemendaal (WW-32B) een BergingsRekening Courant (BRC), waarbinnen al het nieuwe water dat wordt gerealiseerd en alle benodigde compensatie met elkaar kunnen worden verrekend over meerdere plannen heen (mits in hetzelfde peilgebied). Binnen het peilgebied van polder Boemendaal is op dit moment een positief saldo van ca. 2.609 m2 aan compensatiewateroppervlakte (1 maart 2021). De benodigde watercompensatie van ca. 1.568 m2 die voor het plan nodig is, wordt daar mee verrekend. Er blijft dan een positief saldo van beschikbaar van ca. 1.041 m2 beschikbaar. Deze berekening is gebaseerd op de laatste stand van de deelplannen. Voor de realisatie van de plannen is naast de omgevingsvergunning voor bouwen ook een watervergunning nodig. In het kader van de watervergunning wordt op basis van de definitieve versie van de beide deelplannen de exacte watercompensatie berekend en vindt de verrekening plaats.

Binnen het plangebied zijn geen primaire of regionale waterkeringen, kernzones van een waterkering, of grondwaterbeschermingsgebieden gelegen. Wel lopen langs het plangebied watergangen die onderdeel zijn van het hoofdwatersysteem en op de Legger van het hoogheemraadschap zijn aangeduid. De ontwikkeling leidt niet tot aanpassing van deze watergangen.



Afbeelding 5.11 Uitsnede Legger Hoogheemraadschap Rijnland

5.6.4 Watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap van Rijnland is het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft het hoogheemraadschap een adviserende rol.

In het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening wordt het bestemmingsplan aan het hoogheemraadschap voorgelegd voor advies. De reactie wordt in deze paragraaf verwerkt.

Voor de realisatie van het plan zal een watervergunning nodig zijn.

5.6.5 Conclusie

Vanuit waterstaatkundig perspectief is er geen beperking voor het bestemmingsplan. Er zijn geen gevolgen voor de waterhuishouding.

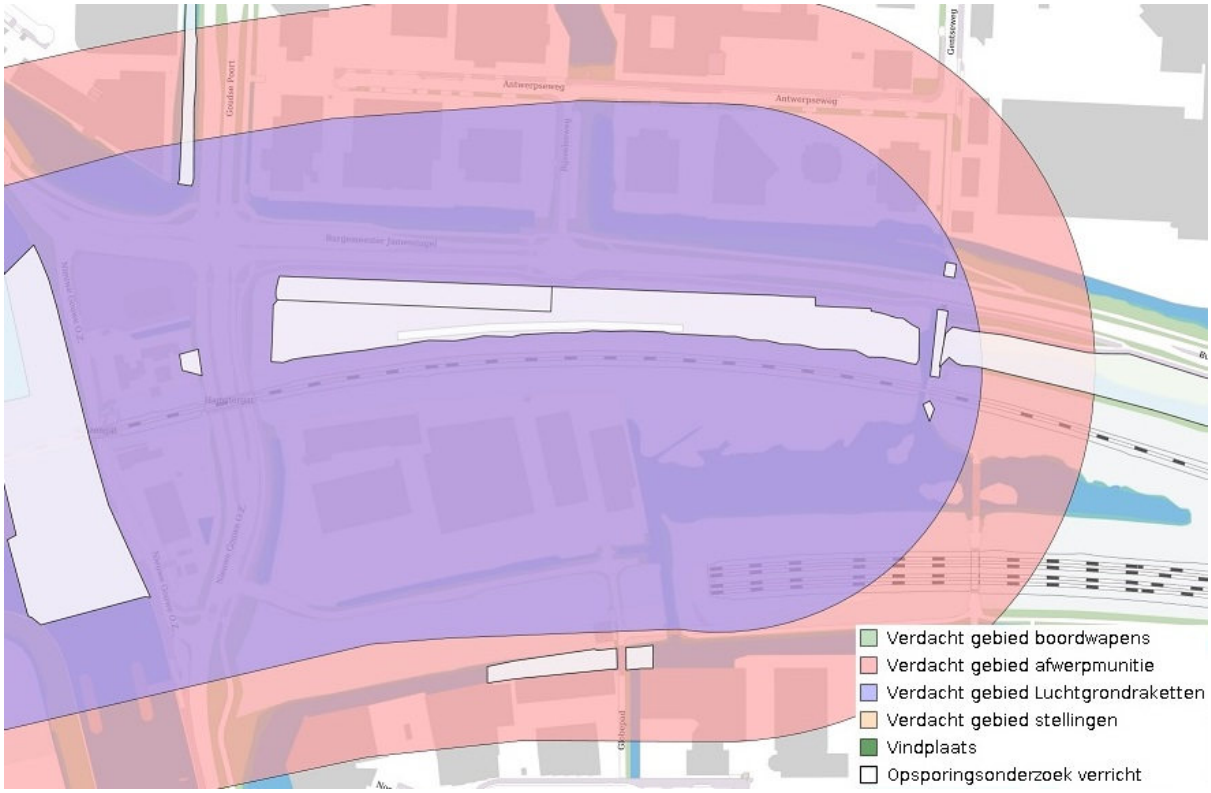
5.7 Niet gesprongen explosieven

5.7.1 Onderzoek

Voor bepaalde gebieden geldt een hoge verwachtingswaarde voor het aantreffen van niet-gesprongen explosieven. Bij het ontwikkelen van een plan moet hier rekening worden gehouden. Wanneer in een vroeg stadium onderzoek wordt verricht naar het al dan niet voorkomen van NGE's kunnen passende maatregelen worden getroffen.

De gemeente Gouda heeft voor de hele gemeente onderzoek laten uitvoeren naar de verdenkingen op het voorkomen van conventionele explosieven (Vooronderzoek Revitalisering Gouda CE-bodembelastingkaart, Riel Explosive Advice & Services Europe, 2011). Het rapport is te vinden op de website http://gis.gouda.nl.

Rond het plangebied zijn twee soorten gebieden aangeduid, te weten 'verdacht gebied voor afwerpmunitie' en 'verdacht gebied voor luchtgrondrakketten', zie afbeelding 5.12. Het grootste deel van het plangebied is al onderzocht. Hiervoor wordt verwezen naar het explosievenonderzoek uit 2011 (Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., kenmerk RO-110052, versie 2.0, d.d. 21 september 2011). Er gelden voor de locatie beperkingen in verband met de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE).



Afbeelding 5.12: uitsnede kaart risicogebieden NGE (bron: gis.gouda.nl/gisviewer)

5.7.2 Conclusie

Bij een aanvraag voor omgevingsvergunning voor bouwen dient rekening te worden gehouden met de risicogebieden voor NGE en kan mogelijk onderzoek nodig zijn. Voor het bestemmingsplan heeft dit geen gevolgen.

5.8 Bezonning en schaduweffecten

Het bestemmingsplan staat een bouwhoogte toe van maximaal 70 m. Om de schaduweffecten op de omgeving te beoordelen, is in de regels opgenomen dat het college bij de omgevingsvergunning nadere eisen kan stellen aan het ontwerp om eventuele schaduweffecten te verminderen (zie art. 3.3 Nadere eisen). Er dient een bezonningsstudie te worden uitgevoerd om dit te kunnen beoordelen. Op deze manier kan de gemeente hier sturing op houden.

De gemeente concludeert dat vanuit het oogpunt van bezonning er voldoende mogelijkheden zijn om tot een inpasbare en acceptabele situatie te komen. Bij vergunningverlening wordt dit middels een bezonningsstudie definitief getoetst enb kan het college nadere eisen stellen aan het ontwerp.

5.9 Windhinder

In gebieden met hoge gebouwen kan windhinder optreden. Dan is sprake van verhoogde windsnelheden, waardoor het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs onveilig is. Dit kan de aantrekkingskracht van verblijfsgebieden of looproutes verminderen en heeft daardoor sociale en economische effecten.

Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk tot 70 meter hoog. Het voorkomen van windhinder is grotendeels afhankelijk van het ontwerp van het gebouw. Bij gebouwen hoger dan 30 meter is het uitvoeren van een windhinderonderzoek verplicht. Met behulp van een computeranimatie of windtunnelonderzoek kan worden vastgesteld of bij een bepaald ontwerp windhinder of windgevaar optreed. Ook maatregelen om windhinder te voorkomen of te beperken kunnen dan worden onderzocht. Zodoende is in de regels opgenomen dat het college bij de omgevingsvergunning nadere eisen kan stellen aan het ontwerp om eventuele windhinder te voorkomen (zie art. 3.3 Nadere eisen). Op deze manier kan de gemeente hier sturing op houden.

5.10 Trillingen

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het voor het bestemmingsplan van belang om aandacht te hebben voor eventuele trillingshinder, gelet op de nabijheid van het spoor. In juli 2019 is door het Rijk de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Indien er onvoldoende rekening wordt gehouden met trillingen van het spoorverkeer kan dat in de toekomst gevolgen hebben voor de gezondheid van bewoners en gebruikers van bedrijfsruimten. In de handreiking wordt voor verschillende situaties aangegeven hoe er kan worden omgegaan met de trillingshinder, bijvoorbeeld door gebouwen zodanig te ontwikkelen dat de eindgebruiker er zo min mogelijk last van heeft.

Voor het beoordelen van trillingen op het risico van gebouwschade, hinder voor personen in gebouwen of verstoring van apparatuur/processen, heeft de Stichting Bouwresearch de SBR-richtlijn 'Trillingen' uitgegeven. De richtlijn heeft geen wettelijke status, maar heeft mede door jurisprudentie een ruim draagvlak opgebouwd en wordt geïnterpreteerd als de meest recente stand der inzichten. Deze richtlijn bestaat uit de volgende drie delen:

SBR-A: Schade aan gebouwen, uitgave 2017.

SBR-B: Hinder voor personen in gebouwen, uitgave 2002.

SBR-C: Storing aan apparatuur, uitgave 2002.

Het plangebied ligt naast het spoor en er is kans dat trillingshinder optreedt voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het nieuwe gebouw dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. De SBP-richtlijn hanteert streefwaardes die afhangen van de toekomstige gebouwfunctie. Bij de nieuwbouw zal rekening moeten worden gehouden met deze streefwaarden. Wanneer uit onderzoek blijkt dat de trillingsniveau hoger is dan de streefwaarde, zijn bouwkundige maatregelen of overdrachtsmaatregelen mogelijk, zoals het aanbrengen van een stijve(re) fundering, een trillingsarm gebouwontwerp of een ingreep in de bodem tussen het spoor en het gebouw. Deze zaken dienen in de vergunningsfase te worden beoordeeld. Zodoende is in de regels van het bestemmingsplan de verplichting opgenomen dat de nieuwbouw dient te voldoen aan de SBR-richtlijn (zie art. 3.3.4 Bescherming tegen trillingshinder). Om dit aan te tonen zal een trillingsonderzoek nodig zijn en daaruit volgend zijn eventueel bouwkundige maatregelen nodig.

Hoofdstuk 6 Planopzet

In dit hoofdstuk wordt in het kort ingegaan op de opbouw en inhoud van de regels van het bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie 2021. In de voorgaande hoofdstukken is het beleid beschreven en zijn de ruimtelijke en functionele opzet van het plangebied toegelicht. De regels zijn een juridische vertaling van de gemaakte keuzes voor dit plangebied.

6.1 Feitelijke planopzet

Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Het bestemmingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2012. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2012. De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Methodiek

Het bestemmingsplan maakt in het kader van de ambities voor de Spoorzone een hogere bouwhoogte mogelijk dan het voorgaande bestemmingsplan en maakt woningbouw mogelijk. De ambities zoals beschreven in paragraaf 3.2 zijn vertaald in een nieuwe verbeelding en nieuwe regels. Voor de opzet van het bestemmingsplan is het Handboek Digitale Bestemmingsplannen van de Gemeente Gouda aangehouden. Zowel de verbeelding, de regels als de toelichting zijn opgezet aan de hand van dit handboek. Voor de regels is daarnaast gebruik gemaakt van de Standaardregeling van de gemeente.

Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven.

6.2 Juridische planopzet

Bestemmingsvlakken

In dit plan wordt gebruikgemaakt van een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is. Het bouwvlak is een gebied dat op de verbeelding is aangeven en waarvoor de mogelijkheden om gebouwen te bouwen in de regels zijn aangegeven.

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt in enkele verschillende aanduidingen. Een aantal functieaanduidingen is gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming of een gedeelte daarvan nader te specificeren. Het kan hierbij gaan om een nadere specificatie van de gebruiksmogelijkheden, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking. Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd. Alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringaanduidingen.

Bestemmingsregelingen

De regels bestaan uit verschillende hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat inleidende regels. Die bestaan uit omschrijvingen van enkele in de regels voorkomende begrippen en de wijze van meten, bijvoorbeeld hoe de oppervlakte van een bouwwerk gemeten moet worden. Hoofdstuk 2 behelst de bestemmingsregels, die hierna uitgebreid aan de orde komen. Hoofdstuk 3 bevat de anti-dubbeltelbepaling, voorgeschreven

op grond van het Besluit ruimtelijke ordening, en algemene bouw- en afwijkingsbevoegdheden. De antidubbeltelbepaling voorkomt dat grotere bouwmogelijkheden ontstaan door grond dubbel te tellen bij de toetsing aan het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 behelst het overgangsrecht. Ook van dit artikel staat de redactie vast. Het is gebaseerd op het Besluit ruimtelijke ordening. De slotregel is de titel van het bestemmingsplan. In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (artikel 2.1, lid 1c) staat het algemene verbod om de gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming te gebruiken. Overtreding van dit verbod is een strafbaar feit.

6.3 Toelichting op de regels

6.3.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

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

6.3.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Artikel 3 Gemengd - 1

De bestemming Gemengd-1 bevat de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het plangebied. Er is ruimte voor een gemengd stedelijk programma, bestaande uit een woonprogramma van maximaal 450 woningen en aanvullend ruimte voor commerciële functies tot maximaal 1.000 m^2 bvo op de begane grond en eerste verdieping.

Onder commerciële voorzieningen wordt in het plan verstaan:

- kleinschalige detailhandel en dienstverlening; niet zijnde supermarkten.
- horeca van categorie I.
- ambachtelijke en/of kleinschalige bedrijven van maximaal milieucategorie 2.
- kantoren.
- maatschappelijke voorzieningen (niet zijnde kinderdagverblijven, kinderopvang en/of zorg).

Van de 1.000 m^2 bvo aan commerciële functies mag maximaal 250 m^2 bvo worden ingevuld met horeca categorie I. Er wordt ingezet op kleinschalige commerciële voorzieningen die niet concurreren met het centrum van Gouda. Daarom is de omvang per vestiging gemaximeerd op 250 m^2 bvo. Het college kan een grotere vestiging toestaan, mits is aangetoond dat dit niet leidt tot duurzame ontwrichting van de detailhandel en het voorzieningenniveau in het centrum. Supermarkten zijn in het bestemmingsplan uitgesloten.

Aanvullend is in het bestemmingsplan ruimte geboden aan onderwijs en ondersteunende voorzieningen zoals fietsenstallingen, parkeervoorzieningen, expeditieruimte, groenvoorzieningen en water en bijbehorende (ontsluitings)wegen, straten en paden.

In het bouwvlak zijn gebieden aangeduid met een maximum bouwhoogte. Aan de westzijde is de hoogte maximaal 70 meter. Het middendeel is lager. Aan de oostzijde is een hoogte van 50 meter opgenomen. Het bouwvlak mag maximaal 70% bebouwd worden. Er is aan de oostzijde een klein deel waar de bebouwing over het maaiveld heen steekt. Hier is de aanduiding 'onderdoorgang' opgenomen, waarin is geregeld dat de eerste drie meter vanaf het maaiveld een vrije doorgang dient te bieden (behoudens eventuele draagconstructies).

Ook is in de regels verplicht gesteld dat minimaal 15% wordt ingericht met groen. Vanwege de hoge geluidbelasting van het spoor en de Burgemeester Jamesssingel, gelden er aanvullende eisen voor de nieuwe woningen. Deze zijn geregeld middels de 'specifieke bouwaanduiding dove gevel'.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

Voor het hele plangebied is een dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. Er is in de regels een koppeling gelegd met de verplichtingen die zijn opgenomen in artikel 3.12 van de Verordening Fysieke Leefomgeving. Indien uit de regels van de verordening volgt dat een 'omgevingsvergunning archeologische waarden en verwachtingen' noodzakelijk is, mag het bouwen op deze gronden ten dienste van de andere daar voorkomende bestemming uitsluitend geschieden nadat burgemeester en wethouders de betreffende omgevingsvergunning hebben verleend.

6.3.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

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

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Het artikel "Antidubbeltelbepaling" bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.

Artikel 7 Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwbepalingen geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Deze bepaling regelt het verbod om gronden te bebouwen of te gebruiken in strijd met de bestemming.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de enkelbestemming een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft een standaardregeling van de gemeente Gouda die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

Artikel 10 Overige regels

In dit artikel is geregeld dat voldaan moet worden aan de gemeentelijke parkeernormen voor auto en fiets.

6.3.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In de overgangsbepalingen is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

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

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het is noodzakelijk om in bestemmingsplannen aan te geven in hoeverre de voorgestane plannen en bestemmingen financieel uitvoerbaar zijn en wie de risicodragende partij is. Het voorliggende bestemmingsplan maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk. De gemeente is eigenaar van de gronden. De kosten voor de ontwikkeling worden gefinancieerd via de grondexploitatie. De gronden worden verkocht tegen marktconforme grondwaardes. Op deze manier is kostenverhaal verzekerd. Een exploitatieplan (of verhaal van kosten op andere wijze) is dan ook niet vereist.

De voorgenomen bouwplannen betreffen beiden een particulier voornemen waarvan de lasten door initiatiefnemer zullen worden gedragen. Er wordt met elke initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Hierdoor is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. De economische uitvoerbaarheid door de initiatiefnemers is voorts voldoende aangetoond. In de overeenkomsten wordt verzekerd dat het risico van planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

7.2 Handhaving

De doelstellingen van het ruimtelijk beleid zoals verwoord in het bestemmingsplan kunnen slechts worden verwezenlijkt, indien de regels van het bestemmingplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en er vervolgens voor zorg te dragen dat anderen deze regels naleven. Hiertoe zullen regelmatig controles uitgevoerd moeten worden. In het plan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de regels. Bepalingen waarvan op voorhand bekend is dat de controle op de naleving een probleem vormt zijn vermeden. Tevens zijn vage formuleringen geweerd ter voorkoming van verschillende interpretaties. Duidelijke en inzichtelijke formulieren geven zowel de ambtenaren belast met handhaving als de burgers houvast. Wanneer het gebruik van een multi-interpretabel begrip niet kan worden voorkomen, is in de begripsomschrijving duidelijk gemaakt welke interpretatie of definitie in dit bestemmingsplan gehanteerd wordt.

7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.3.1 Participatie

Op 16 februari 2021 is een digitale informatiebijeenkomst gehouden voor omwonenden en belangstellenden. Hieruit zijn geen opmerkingen naar voren gekomen die ragen om aanpassing van het bestemmingsplan. In de verdere planuitwerking wordt de omgeving op de hoogte gehouden.

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Ten behoeve van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland, de Veiligheidsregio Midden-Holland, ProRail en de GGD. De reacties op het voorontwerpbestemmingsplan zijn samengevat in de Nota Vooroverleg, welke als bijlage Bijlage 10 Nota Vooroverleg bij de toelichting is opgenomen. In de Nota Vooroverleg zijn de ingekomen reacties van een gemeentelijke beantwoording voorzien en is aangegeven of de vooroverlegreactie heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.3.3 Zienswijzenprocedure

Het ontwerp bestemmingsplan heeft voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen voor een ieder om te reageren. De reacties op het ontwerpbestemmingsplan zijn beschreven in Bijlage 11 Nota Zienswijzen. Het bestemmingsplan is niet gewijzigd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.