

Bestemmingsplan

Toelichting

Spoorzone Hotelkavel

Vastgesteld

Gemeente Gouda

afdeling ruimtelijk beleid en advies
gouda, 31 Oktober 2023

NL.IMRO.0513.BPHotelkavel-DF01

Spoorzone Hotelkavel

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



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 5
1.4 Leeswijzer 5

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving **6**
2.1 Ontstaansgeschiedenis 6
2.2 Het plangebied 7

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving **9**
3.1 Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda 9
3.2 Uitgangspunten voor de locatie 10

Hoofdstuk 4 Beleidskader **21**
4.1 Rijksbeleid 21
4.2 Provinciaal beleid 22
4.3 Gemeentelijk beleid 29

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden **47**
5.1 Archeologie 47
5.2 Cultuurhistorie 49
5.3 Milieu 51
5.4 Milieu Effect Rapportage 68
5.5 Provinciaal milieubelang 69
5.6 Waterhuishouding 70
5.7 Niet gesprongen explosieven 71
5.8 Bezonning en schaduweffecten 72
5.9 Windhinder 73
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

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding planherziening

Het voorliggende bestemmingsplan 'Spoorzone Hotelkavel' is opgesteld voor de nog onbebouwde kavel gelegen tussen het Huis van de Stad en de stationsluifel naast de bioscoop. Het huidige bestemmingsplan biedt ruimte aan verschillende functies, waaronder de bouw van een hotel met een maximale hoogte van 30 m. Het voornemen is om hier een nieuw gebouw te realiseren met ruimte voor hotel, wonen en voorzieningen. Ook wordt het nieuwe gebouw deels hoger dan de toegestane 30 m. Om het aanvullende programma en de hogere bouwhoogte mogelijk te maken, is dit nieuwe bestemmingsplan opgesteld.

De locatie maakt onderdeel uit van de Spoorzone Gouda. De Spoorzone biedt een unieke kans voor Gouda met schaarse ontwikkelgrond op een centrale locatie in de stad. Het gebied ligt op een prominente plek en is uitstekend bereikbaar met OV, fiets en auto. 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. Met de in 2018 vastgestelde Verstedelijkingsagenda zet Gouda stevig in op het faciliteren van de toenemende vraag naar stedelijk wonen in de randstad, in de omgeving van OV-knooppunten.

Het nieuwe bestemmingsplan zet dan ook in op een intensivering van de plek door het toevoegen van een woonprogramma en het vergroten van de bouwhoogte. In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op de plannen.



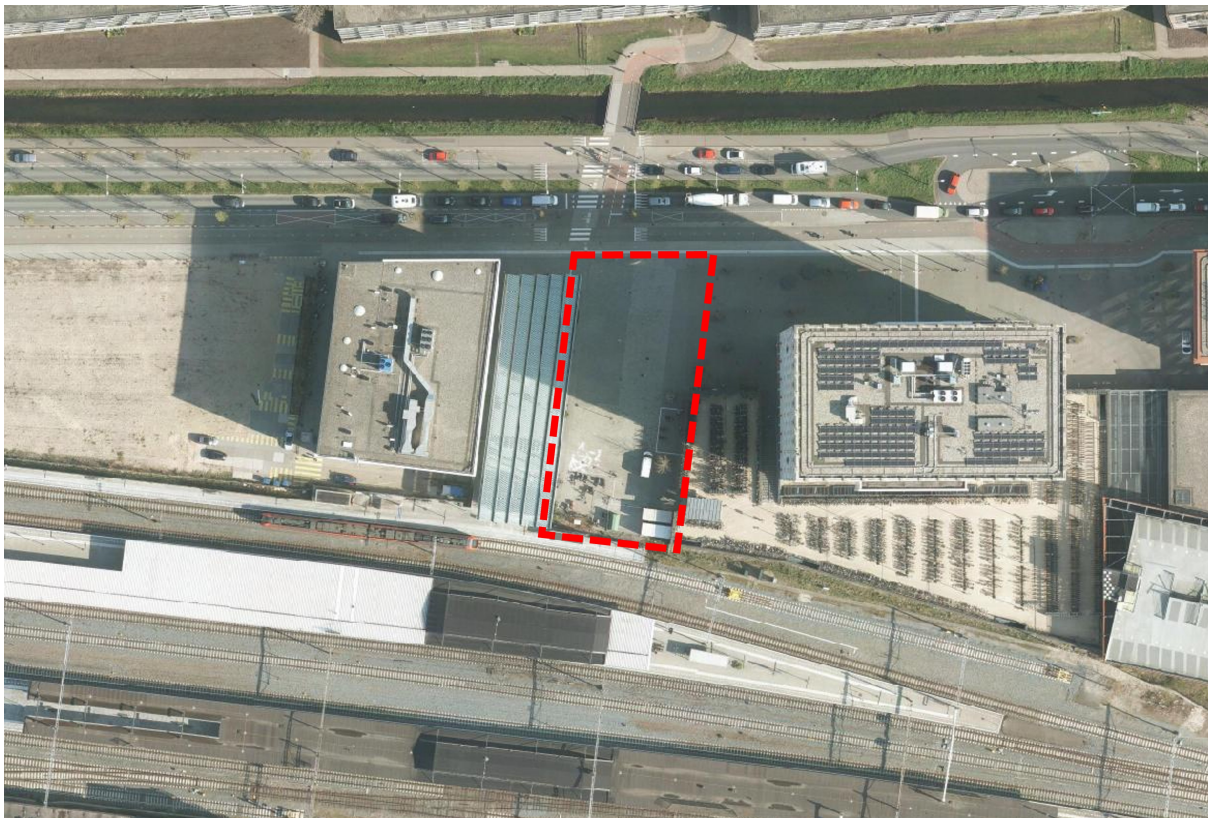
afbeelding 1.1: ligging plangebied

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Het bestemmingsplan omvat de onbebouwde gronden tussen de fietsenstalling naast het Huis van de Stad en de stationsluifel (zie afbeelding 1.2). Dit gebied is ingericht als plein. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel en aan de zuidzijde aan het spoor.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt voor het plangebied het geconsolideerde bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost (2013).



afbeelding 1.2: begrenzing van het plangebied (rode stippellijn)

1.3 Bij het plan behorende stukken

Voorliggend bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel 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 - Stationsgebied Noord

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 komt in de jaren '60 van de twintigste eeuw de ontwikkeling ten noorden hiervan op gang. Het plangebied blijft echter hier van uitgezonderd. De strook tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor blijft al die 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.

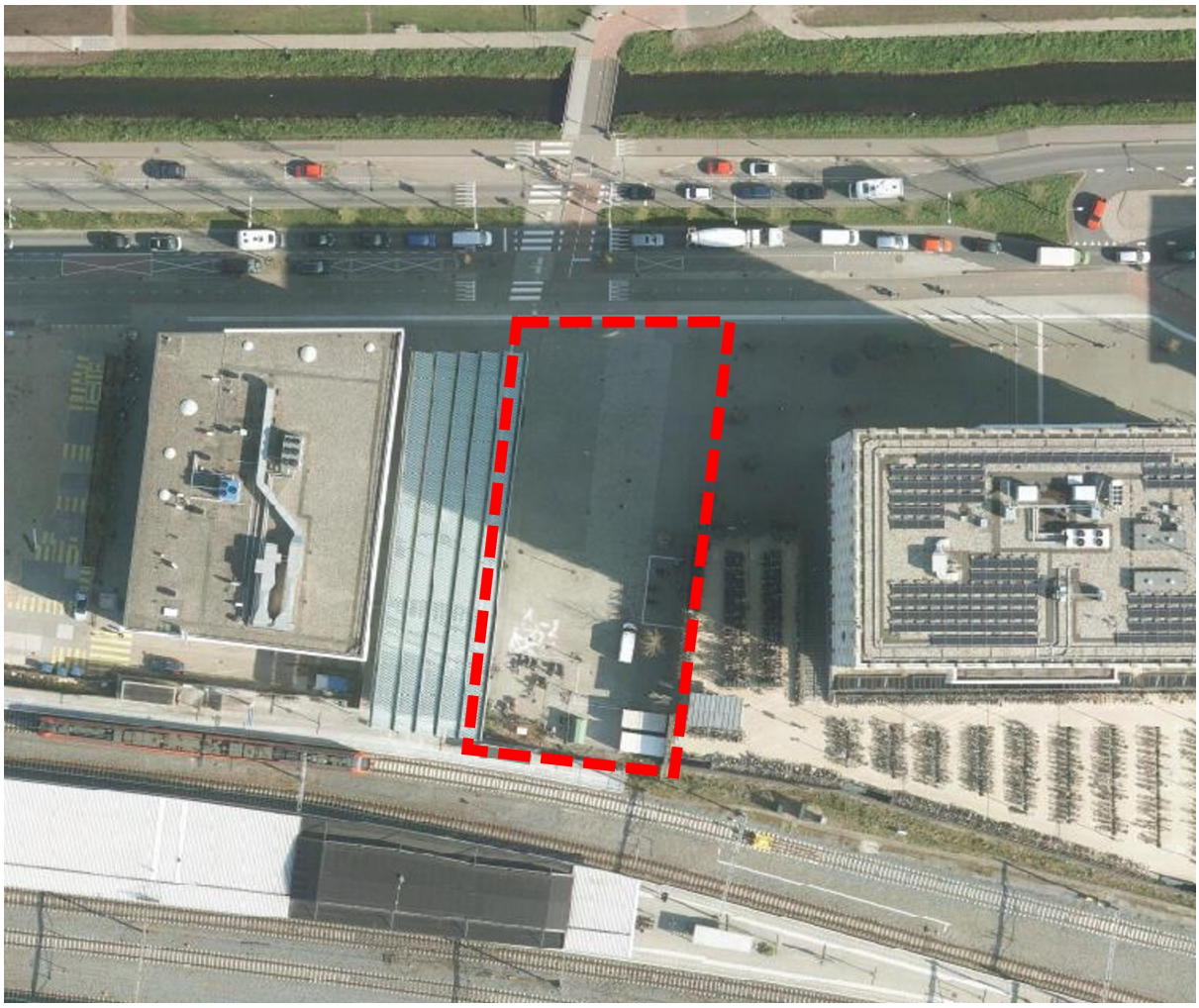


afbeelding 2.1: historische opbouw en ontwikkeling van het stationsgebied

2.2 Het plangebied

Kenmerken en ruimtelijke opbouw

Het bestemmingsplan omvat de gronden tussen de fietsenstalling naast het Huis van de Stad en de stationsluifel naast de bioscoop. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel en aan de zuidzijde aan het spoor. Het plangebied is volledig verhard. Het gebied wordt intensief gebruikt als plein door voetgangers, fietsers en scooterrijders die naar de aangrenzende functies gaan, zoals het station, de fietsenstalling, bioscoop en het Huis van de Stad. Een deel van het plein is aangewezen als stallingsruimte. Er zijn enkele bankjes, prullenbakken en lichtmasten aanwezig. Ook wordt het plein gebruikt voor laden en lossen en als calamiteitenroute voor ProRail om het spoor te bereiken.



afbeelding 2.2. luchtfoto plangebied

Ontsluiting en parkeren

Met het NS-station is het plangebied optimaal bereikbaar met de trein. Het plangebied wordt voor autoverkeer ontsloten vanaf de Burgemeester Jamessingel. Het parkeren voor auto's vindt in de omgeving plaats, met name in de parkeergarage bij het station en bij de Vossenburchkade. Er zijn twee kiss&ride stroken voor het station gelegen. Voor fietsers is een fietsenstalling bij het station aanwezig. Langs de Burgemeester Jamessingel loopt aan beide zijden een fietspad met trottoir.

De fietsenstalling grenst aan de oostzijde van het plangebied en heeft haar toegang aan deze zijde.

Groen en water

Het plangebied is volledig verhard, net als de direct omliggende percelen. Er zijn enkele bomen en de zuidrand langs het spoor bestaat uit een smalle strook met wat grassen en heesters. Er is geen water in het plangebied. Het groen en water in de directe omgeving is gelegen aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel tegen de flatgebouwen van de Ronsseweg aan. En de middenberm van de Burgemeester Jamessingel is beplant met bomen.

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 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 Ontwikkelingsperspectief

Als onderdeel van de visie op de Spoorzone zijn zeven 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.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



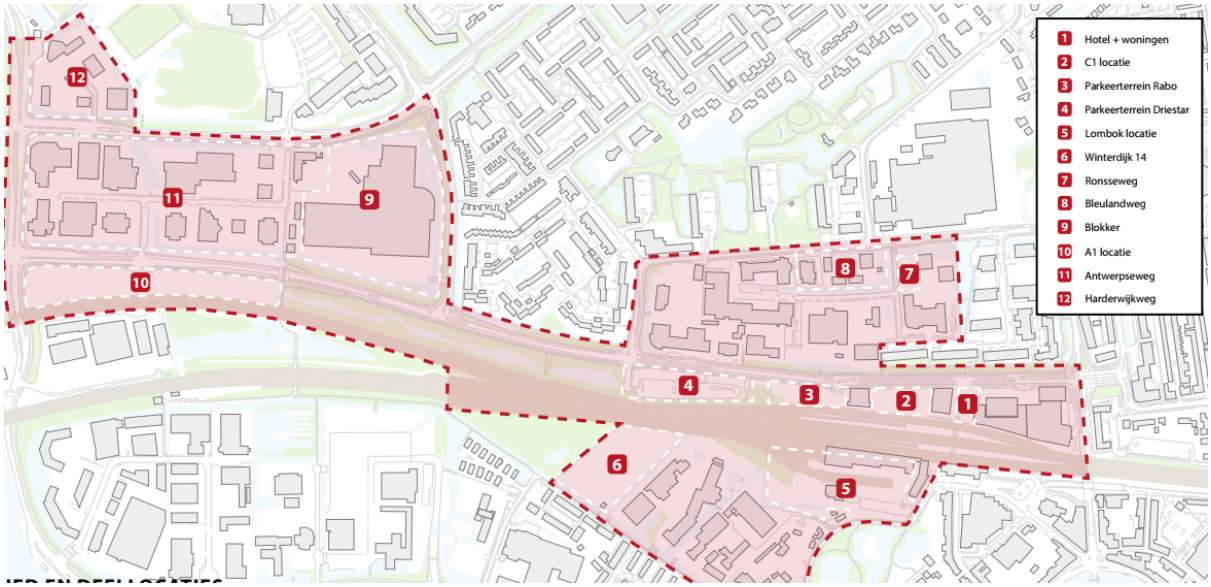
7. Het uitgangspunt voor de Spoorzone is een duurzaam mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto, zodat het gebied goed bereikbaar blijft en de luchtkwaliteit niet verslechterd. Om dit mogelijk te maken wordt gewerkt met een mogelijke korting op de parkeernormen, als er een goed aanbod is van deelmobiliteit en de gebieden zo worden ontworpen dat autogebruik wordt ontmoedigd. Gereguleerd parkeren is hierbij het uitgangspunt.

3.1.3 Deelgebieden in de Spoorzone

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

Dit bestemmingsplan is opgesteld voor deellocatie 1 'Hotel + woningen' (zie nummer 1 op afbeelding 3.1). Het terrein is nu onbebouwd. In het huidige bestemmingsplan is het mogelijk om onder andere een hotel te bouwen op deze deellocatie. In de toekomst moeten hier ook woningen kunnen komen, waarbij op de onderste lagen van het gebouw ruimte is voor commerciële functies.

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



afbeelding 3.1: Deellocaties in de Spoorzone. het plangebied is deellocatie 1 'Hotel + woningen'

3.2 Uitgangspunten voor de locatie

3.2.1 Het programma

Om ruimte te geven aan de verstedelijkingsambities uit het Ontwikkelperspectief wil de gemeente voor het plangebied aanvullend op de bestaande mogelijkheden uit het bestemmingsplan ruimte bieden aan een extra woonprogramma. Het uitgangspunt is dat de plint wordt ingevuld met publieksfuncties. Op de verdiepingen is ruimte voor het hotel en de nieuwe woningen. Daardoor ontstaat een combinatie van een levendig straatbeeld en een hotel en woningen die optimaal profiteren van de nabijheid van het station.

Voor het plan zijn door de initiatiefnemer verschillende varianten van het programma uitgedacht die mogelijk dienen te zijn binnen het nieuwe bouwvolume. Uit de variantenstudie is het volgende maximale programma gekomen:

- Hotel en short stay: 128 kamers, waarvan 20 kamers voor short stay;
- Wonen: 59 appartementen;
- Commerciële voorzieningen en werkruimten: 400 tot 2.400 m^2.

Er komt een woonprogramma met woningen van verschillende groottes, varierend van zeer klein (< 55 m^2) tot groot (110 m^2 of groter), waarvan minimaal 30% gereguleerde middenhuurwoningen. Op de begane grond en eerste verdieping wordt ruimte geboden aan de hotellobby en de commerciële functies, zoals horeca, voorzieningen en dienstverlening. Vanwege de ligging aan het station is de locatie zeer

geschikt om in te zetten op werk- en ontmoetingsfuncties, zoals flexwerkplekken, co-werkruimten, bijeenkomst- en vergaderruimten. Dit valt onder de 2.400 m^2 bvo.

Met een ruimte voor short stay wordt een ruimte bedoeld die gestoffeerd en/of gemeubileerd wordt verhuurd op bedrijfsmatige basis, enkel op basis van tijdelijke huurcontracten/ gebruikersovereenkomsten, met een een maximale termijn van zes maanden. In de regels is dit vastgelegd (zie begrip 1.56 short stay).

De horeca die in het gebouw komt, zal ondersteunend zijn aan de overige functies en dient niet te concurreren met de horeca in het centrum van Gouda. Daarom is de omvang aan horeca gemaximeerd op 650 m^2 bvo. Het college kan een grotere vestiging toestaan, mits is aangetoond dat dit niet leidt tot duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in het centrum van Gouda.

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. Sommige van de milieuonderzoeken die in de voorbereidingen op het nieuwe bestemmingsplan zijn uitgevoerd, zijn gebaseerd op de maximale invullingen uit de variantenstudie. Dit betekent dat deze onderzoeken zijn uitgegaan van een groter programma dan wat het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. Waar dit van toepassing is, staat dit toegelicht bij de betreffende milieuparagrafen (o.a. luchtkwaliteit en geluidhinder). De uitkomsten van de onderzoeken zijn ook voor een kleiner programma van toepassing.

3.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

In het Ontwikkelperspectief zijn stedenbouwkundige uitgangspunten meegegeven. Het gebouw dient te zijn opgebouwd uit een hoog deel en een laag deel. Voor het lage deel aan de Burgemeester Jamessingel staat in het Ontwikkelperspectief een hoogte van 30 m en voor het hoge deel aan de spoorzijde 50 meter. Het ontwerp dat nu is gemaakt, heeft rekening gehouden met de uitgangspunten uit het Ontwikkelperspectief. Het gebouw is echter iets hoger geworden, het hoge deel wordt maximaal 54 meter en het lagere deel maximaal 32 meter. De iets hogere hoogte heeft te maken met de architectonische uitwerking van het gebouw, waaronder een hogere dakrand, het opnemen van een onderdoorgang onder het gebouw op maaiveld, de exacte diktes van vloerpaketten, e.d. In programmatische zin zijn er geen vierkante meters of bouwlagen toegevoegd ten opzichte van de oorspronkelijke uitgangspunten. De hoogtes zijn niet meer dan 10% hoger dan de in het Ontwikkelperspectief opgenomen hoogtes. Normaliter is in de bestemmingsplannen in de gemeente een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om 10-15% extra hoogte toe te staan. Die regeling is in dit nieuwe bestemmingsplan niet opgenomen. Ook blijft het plan ruim binnen de maximale bouwhoogtes van 50 meter tot 70 meter die staan in de gemeentelijke Nota Hoogbouw voor deze locatie. Daarmee wordt de opgenomen hoogte stedenbouwkundig inpasbaar en acceptabel gevonden.

Er is in de opzet van het gebouw ruimte opgenomen voor een verbinding tussen het plein voor het Huis van de Stad en de ruimte onder de stationskap. Dit is goed te zien in afbeelding 3.4. In het gebouw is tevens een uitbreiding van de bestaande NS-fietsenstalling geïntegreerd aan de zuidzijde. Op de begane grond komt een ruime fietsenstalling voor de functies van het gebouw. En op de eerste verdieping komt de uitbreiding van de openbare fietsenstalling.

Op de begane grond draagt het hotel bij aan de levendigheid van het stationsgebied door een plint met horeca of andersoortige publiekgerichte functies. De plint dient 7,5 meter hoog te worden (zie afbeelding 3.2).

Op het dak van het deel dat 32 m hoog wordt, komt een collectieve groene daktuin, wat bijdraagt aan een prettig verblijfsklimaat. Met het groen op het dak zijn er mogelijkheden voor het langer vasthouden van hemelwater. Er wordt gedacht aan mogelijkheden voor waterretentie op het dak en/of infiltratiekratten en/of putten op de begane grond. Dit zal nog nader worden uitgewerkt in het kader van de omgevingsvergunning.

De nieuwbouw wordt prefab opgebouwd (prefab casco, gevels, badkamers). Dit leidt tot een sneller bouwproces en er is sprake van minder afval bij de bouw. Ook zal het gebouw tezijnertijd gemakkelijker

te demonteren zijn.



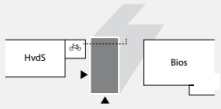


ROOILIJNEN
Het gebouw springt aan de straatkant op de begane grond terug, waardoor als het ware een hap uit de voorgevel wordt genomen van twee bouwlagen. Zo ontstaat extra openbare ruimte die de verbinding maakt tussen het plein voor het Huis van de Stad en de ruimte onder de stationskap.



OVERGANG OPENBAAR-PRIVE
De teruggesprongen begane grond maakt een ruimte vrij die weliswaar hoort bij het hotel, maar ook onderdeel uitmaakt van de openbare ruimte. Het stationsplein krijgt aan alle zijden een levendige transparante plint met voorzieningen. De woningen worden ontsloten aan de kant van het Huis van de Stad.

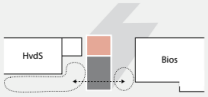


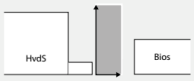




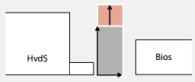


PANDEN
Op een basis van een doorlopende plint wordt één gebouw gerealiseerd, met een samenhangende architectuur. In elk geval is het gebouw opgebouwd uit een hoog deel en een laag deel.





HOOGTE
Het gebouw is aan de voorzijde maximaal 30 meter hoog. Het deel aan de spoorzijde is maximaal 50 meter hoog.



BOVENAANZICHT VOORAANZICHT VOORAANZICHT

afbeelding 3.2: Ontwerpprincipes (bron: Ontwikkelingsperspectief Spoorzone Gouda)

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



afbeelding 3.3: 3D impressie van het nieuwe gebouw (bron: KCAP Architects & Planners)

3.2.3 Beeldkwaliteitsplan Spoorzone

In het document 'Spoorzone Kader voor beeldkwaliteit' zijn de beeldkwaliteitseisen voor de Spoorzone opgenomen (vastgesteld 9 december 2020). Het plangebied ligt in het noordelijke stationsgebied. De directe stationsomgeving is nu al een reeks van markante gebouwen die georiënteerd zijn op de Burgemeester Jamessingel. Ze zijn onderling heel verschillend in hun architectuur en maat, maar de plek verdraagt dit goed. De nieuwkomers kunnen deze reeks versterken. Doordat er al enige tijd is verstreken sinds het begin van de ontwikkeling en de verdere ontwikkeling ook niet geheel te voorspellen is, kan je spreken van een zich enigszins organisch ontwikkelend stuk stad. Enigszins, want wel volgens de leidraad van het Ontwikkelperspectief Spoorzone. Hierbij past een architectuurbeeld dat divers is en per gebouw een sterke eigen uitdrukking heeft.

Een reeks van kloeke (stoere, stevige) blokken, eenvoudige gebouwvormen met een op zichzelf staand karakter, geeft samenhang in de diversiteit en sluit aan bij de al aanwezige bebouwing. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt dit stevige karakter bereikt door hebt beperken van de complexiteit in de gebouwvorm, zodat de architectuur van een gebouw spreekt als één geheel. Is een complexere bouwvorm onvermijdelijk, bijvoorbeeld meerdere hoge en lagere volumes, dan kan deze door parcellering, een opdeling in meerdere architectonische eenheden, gevormd worden tot een reeks van eenvoudige gebouwvormen met ieder een eigen architectonische uitdrukking.

De ruimtelijke kwaliteit in het noordelijk stationsgebied wordt ondersteund door een actieve, stedelijke plintzone die zorgt voor een aantrekkelijke en levendige openbare ruimte waar het prettig is om te verblijven.

Zowel de koppen van het projectgebied als de noordelijke stationsentree zijn markante punten. Deze vragen om extra zorgvuldigheid in de beeldkwaliteit.

Betekenis voor het plan

Met het ontwerp wordt rekening gehouden met de kaders voor beeldkwaliteit zoals hierboven genoemd. In het bestemmingsplan zijn de grenzen opgenomen waarbinnen gebouwd mag worden (bouwvlak,

bouwhoogtes). In het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt het ontwerp getoetst aan de welstandseisen en de beeldkwaliteitseisen.

3.2.4 Groene inrichting in en rond het plan

Met de vaststelling van de Structuurvisie Groen in 2019 zet de gemeente in meer groen in de openbare ruimte. Het uitgangspunt voor grotere ruimtelijke ontwikkelingen is dat het aanwezige groen in omvang behouden blijft en ook nieuw groen wordt aangelegd. De beleidsregels zijn in detail beschreven in paragraaf 4.3.8. Het uitgangspunt is dat minimaal 15% van het plangebied groen wordt ingericht. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan dienen binnen het projectgebied compenserende maatregelen te worden getroffen tot maximaal % van de opgave voor openbaar groen of kan de opgave voor openbaar groen worden gerealiseerd op een locatie in dezelfde wijk als waarin het projectgebied ligt. Mocht ook daarmee niet aan de opgave worden voldaan, dan is de initatiefnemer voor iedere niet gerealiseerde of gecompenseerde vierkante meter openbaar groen een compensatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd.

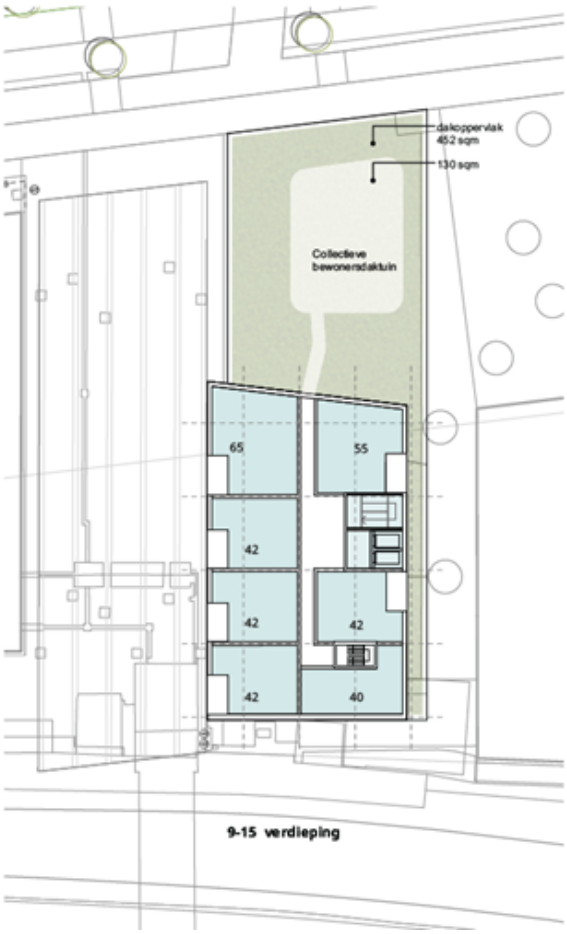
Het plangebied kent in de huidige situatie geen groen, op enkele verplaatsbare bakken met bomen na.

De oppervlakte van het plangebied is 1.400 m^2 en 15% hiervan is 210 m^2. Het realiseren van een dergelijke hoeveelheid openbaar groen op het maaiveld zal binnen het projectgebied niet mogelijk zijn. De hoofdreden daarvoor is dat het gehele perceel bebouwd zal worden. Weliswaar kent het gebouw een onderdoorgang op maaiveld maar vanwege de beperkte hoeveelheid licht en groeiruimte is dit oppervlakte niet geschikt om openbaar groen aan te leggen.

Er is vervolgens gezocht naar ruimte op het maaiveld direct aansluitend op de nieuwbouw, binnen het projectgebied. Aan de zuidzijde geldt dat ProRail bereikbaarheidseisen stelt waardoor de (bestaande) verharding nodig zal blijven. Aan de westzijde geldt dat een groot deel van het maaiveld overkapt is met het fietsendek dat doorloopt vanuit de stalling achter het Huis van de Stad, waardoor deze ruimte ook niet geschikt is voor (openbaar) groen. Slechts in de noordoostelijke hoek van het projectgebied leent zich een strook voor inrichting met openbaar groen. Dit gedeelte van de plot is echter aanzienlijk kleiner dan 210 m², waardoor het aanleggen van 15% openbaar groen voor de voorgenomen ontwikkeling niet haalbaar is binnen het projectgebied (2^e beleidsregel Structuurvisie Groen). Zodoende is in overeenstemming met de 3^e beleidsregel van de Structuurvisie Groen gezocht naar compenserende maatregelen en naar ruimte op andere locaties voor het realiseren van openbaar groen.

In het plan zal een 'daktuin / groendak' komen (particulier beheer). Ditis een van de mogelijkheden die is genoemd als compenserende maatregel. Hiermee mag tot 1/3 van de benodigde 210m² worden gerealiseerd, namelijk 70m². Op het lager gelegen dak van het gebouw zal een daktuin gerealiseerd worden met een oppervlakte van ongeveer 130 m^2, waarvan 70 m^2 als compensatiemogelijkheid mag worden ingezet. De collectieve daktuin wordt toegankelijk voor de bewoners.

Binnen het projectgebied is geen ruimte om de 'resterende' 140 m² openbaar groen te realiseren, zoals hiervoor al is beschreven. Voor de resterende opgave wordt beleidsregel 4 toegepast. Er wordt eem afkoopsom betaald door de initiatiefnemer. Zo wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Structuurvisie Groen.



afbeelding 3.4: impressie daktuin van ongeveer 130 m2 (bron: ABC Vastgoed)

3.2.5 Duurzame mobiliteit

3.2.5.1 Mobiliteitsvisie Ontwikkelingsperspectief

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 Ontwikkelingsperspectief 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. Deze normen zijn in bijlage 1 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- 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). Deze normen zijn in bijlage 1 van het

ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- 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 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.

3.2.5.2 Parkeeruitgangspunten voor het bestemmingsplan

Parkeernormen voor de auto

De gemeente Gouda heeft op 29 januari 2020 parkeernormen vastgesteld voor de binnenstad en een deel van de Spoorzone (Parkeerplan Gouda 2020). Het plangebied valt binnen de zone B2. Voor deze zone gelden normen die afhankelijk zijn van de woninggrootte (zie tabel 3.1). Omdat het plangebied ligt binnen een gebied met gereguleerd (betaald) parkeren, kan een reductie van 0,4 op de norm worden toegepast. Voor het bezoekersdeel van de woningen wordt in zone B2 een norm van 0,2 per woning gehanteerd. Voor sociale huurwoningen is een reductie van 0,2 toe te passen op het bewonersdeel.

Het Parkeerplan bevat tevens een reductiemogelijkheid bij de inzet van deelauto's. Elke deelauto (met parkeerplaats) vervangt vijf reguliere parkeerplaatsen. 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 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 de Parapluherziening parkeren (2018). In dit bestemmingsplan is bij de regels een bijlage opgenomen waarin alle autoparkeernormen per functie zijn benoemd (Bijlage 1 Autoparkeernormen bij de regels). 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 B2)

Programma	**gbo**	**Parkeereis**		
		bewonersdeel	*bezoekersdeel*	*totaal*
woning - klein	< 55 m^2	0,6	0,20	0,40
woning - compact	55 tot 85 m^2	0,8	0,20	0,60
woning - gemiddeld	85 tot 110 m^2	0,8	0,20	0,60

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

woning - groot	> 110 m^2	1,0	0,20	0,80
reductiemogelijkheid gereguleerd		-0,4	op elk woningtype, bewonersdeel	
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 in het Ontwikkelingsperspectief 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 m^2	2
woning - compact	55 tot 85 m^2	3
woning - gemiddeld	85 tot 110 m^2	4
woning - groot	> 110 m^2	5

De fietsparkeernormen zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan (Bijlage 2 Fietsparkeernormen voor het wonen). Er geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 m^2 bergruimte voor woningen >50m^2 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

3.2.5.3 Beoordeling plan

Autoparkeren

Voor het plan is een parkeerbalans opgesteld door Spark (notitie 'Parkeer- en mobiliteitsoplossing Kavel 5 Gouda', 27 oktober 2023). De parkeerbalans is opgenomen als Bijlage 2 Notitie Parkeer- en mobiliteitsoplossing Kavel 5 Gouda bij de toelichting. Er is een parkeerbalans gemaakt op basis van het voorkeursprogramma van 108 hotelkamers (4 sterren), 20 short stay kamers, 59 woningen, 1.750 m2 kantoor zonder baliefunctie en 650 m2 horeca (1.750 plus 650 is in totaal 2.400 m2).

Uitgangspunt binnen het plan is dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein wordt opgelost. Hier liggen verschillende argumenten aan ten grondslag. Het is niet gewenst om in het Stationsgebied nieuwe

verkeersinfrastructuur te realiseren waarmee het plan kan worden ontsloten. Daarnaast is bekend dat in de Stationsomgeving parkeercapaciteit beschikbaar is in bestaande parkeervoorzieningen. Voor de gemeente Gouda en de projectontwikkelaar geldt dat zij willen inzetten op het benutten van deze restcapaciteit.

In de berekening van de parkeerbalans is op onderdelen afgeweken van de gemeentelijke parkeernormen. Dit is voor de parkeernorm van de hotelfunctie en voor de parkeernorm van de horeca.

De gemeentelijke norm voor een hotelkamer is gebaseerd op oudere CROW kencijfers, waarin is uitgegaan van 0,5 parkeerplaats per kamer. Inmiddels zijn er nieuwere CROW kencijfers (publicatie 381) waarin wordt uitgegaan van 0,27 parkeerplaats per kamer (voor een 4 sterren hotel ligging in sterk stedelijk, centrum en onderzijde bandbreedte). Daar is in de berekening van uitgegaan.

Voor de horeca is op grond van twee redenenen een aangepast parkeerkencijfer gehanteerd. Ten eerst wordt de horeca ook gebruikt door de hotelgasten en zonder een correctie is er sprake van dubbeltelling van de parkeervraag (de parkeervraag van hotelgasten die de horeca bezoeken is al meegenomen in de parkeervraag van het hotel). En ten tweede is de gemeentelijke norm gebaseerd op horeca in het centrum in plaats van op een stationslocatie. Op grond van een beoordeling van referentiesituaties (zie bijlage 2) is een norm van 2,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo horeca toegepast. Uit de parkeerbalans op basis van deze uitgangspunten is sprake van een parkeervraag van maximaal 90 parkeerplaatsen voor het plan, waarvan 55 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Mobiliteitsconcepten / inzet deelauto's

De parkeerbehoefte van 90 parkeerplaatsen kan gedeeltelijk gefaciliteerd worden door de inzet van mobiliteitsconcepten. Concreet wordt hiermee de inzet van deelauto's bedoeld. Deelauto's hebben geen effect op het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte. Deelauto's leiden tot een daling van het autobezit en autogebruik onder de toekomstige bewoners en tot een daling van het autogebruik onder werknemers. De deelauto voor werknemers moet gezien worden als een poolauto waarmee werknemers werkverplaatsingen kunnen afleggen.

In het onderzoek is geconcludeerd dat voor bewoners van de 59 appartementen en de 20 shortstay appartementen 2 deelauto's kunnen worden ingezet en voor medewerkers van het hotel en het kantoor 1 deelauto (in de vorm van een poolauto voor het afleggen van werkverplaatsingen). Dit levert per saldo een reductie op de parkeervraag van 1 parkeerplaats: de parkeervraag is daarmee 89 parkeerplaatsen.

Oplossen van de parkeerbehoefte

Gelet op de aanwezigheidspercentages van elke functie volgt dat op de zaterdagavond de gezamenlijke gelijktijdige parkeerbehoefte het hoogst is. Dan zijn afgerond 76 parkeerplaatsen benodigd, zie ook tabel 3.3.

Tabel 3.3: parkeerbehoefte van het plan verspreid over de week en dagdeel, na toepassing aanwezigheidspercentages (bron: notitie Spark)

Parkeerbehoefte gedurende de week	Werkdag -ochtend	Werkdag -middag	Werkdag -avond	Koop -avond	Werkdag -nacht	Zaterdag -middag	Zaterdag -avond	Zondag -middag
Bewonersparkeren	8,8	8,8	15,8	17,6	14,1	10,6	14,1	12,3
Bezoekersparkeren	1,6	3,2	12,6	0,0	11,1	9,5	15,8	11,1
Hotel	29,2	14,6	20,4	20,4	20,4	14,6	29,2	14,6
Kantoor	10,0	10,0	0,5	0,0	7,5	0,0	0,0	0,0
Horeca	0,7	3,3	11,7	0,0	11,7	5,2	13,0	5,2
Deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Totaal afgerond	53,2	42,8	64,1	41,0	67,8	42,8	**75,1**	46,2

Voor het plan worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Dit betekent dat voor het oplossen van de parkeerbehoefte gebruik zal worden gemaakt van restcapaciteit aanwezig in omliggende parkeervoorzieningen. In Tabel 3.4 zijn drie potentieel geschikte parkeervoorzieningen in de omgeving benoemd, met de bijbehorende loopafstand vanaf het plangebied. Dit betreft de werkelijke loopafstand gemeten via Google Maps en niet de afstand hemelsbreed. Uit Tabel 3.4 blijkt dat de Stationsgarage (1) op de kortste loopafstand vanaf het plangebied ligt. De Vossenburchkade (2) ligt nog binnen de acceptabele loopafstand van 400 meter voor langparkeerders.Het Schouwburgplein (3) op 700 meter ligt op een te grote loopafstand en is om deze reden verder buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.4: capaciteit aanwezige parkeervoorzieningen in omgeving van het plangebied (bron: Spark)

Parkeervoorzieningen	Capaciteit	Loopafstand
1 Stationsgarage*	320	Circa 80 meter
2 Vossenburchkade	139	Circa 400 meter
3 Schouwburgplein	178	Circa 700 meter

**De Stationsgarage heeft op dit moment een capaciteit van 320 parkeerplaatsen en is qua ontwerp en dimensionering voorbereid op een toekomstige uitbreiding. De gemeenteraad van Gouda heeft op 8 december 2021 besloten de garage uit te breiden met 80 parkeerplaatsen.*

Onderzocht is of de parkeerbehoefte van het plan (inclusief parkeerplaatsen voor 3 deelauto's), met behulp van aanwezigheidspercentages omgerekend naar dagdelen, opgelost kan worden wanneer gebruik wordt gemaakt van beschikbare restcapaciteit in nabijgelegen parkeervoorzieningen. Uit het onderzoek volgt dat, omdat de uitbreiding van de Stationsgarage met 80 parkeerplaatsen definitief is (raadbesluit van 8 december 2021), de parkeerbehoefte van het plan op alle dagdelen in de Stationsgarage kan worden gefaciliteerd. Indien gewenst kan de Vossenburchkade, met name op werkdagen overdag, ook een rol spelen in het faciliteren van de parkeerbehoefte van het plan. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om private niet-openbare parkeerterreinen in de omgeving onderdeel te maken van de parkeeroplossing.

Er is sprake van gereguleerd (betaald) parkeren rond het plangebied. Er zal worden vastgelegd dat bewoners van de appartementen en werknemers van de bedrijven niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Dit wordt geregeld door de huisadressen toe te voegen aan de door de gemeente gehanteerde GROP-lijst (Geen Recht Op Parkeren).

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



Fietsparkeren

Op basis van de gemeentelijke fietsparkeernormen is een fietsparkeerbalans opgesteld. Deze fietsparkeerbalans is opgenomen als Bijlage 3 Addendum Fietsparkeren bij de toelichting. Uit de berekening volgt op basis van het maximale programma een vraag van 157 fietsparkeerplaatsen voor de woningen en short stay ruimten, en 55 fietsparkeerplaatsen voor de voorzieningen.

Binnen het gebouw wordt ruimte opgenomen voor voldoende fietsparkeerplaatsen voor de bewoners. Voor de fietsparkeerplaatsen voor voorzieningen wordt ingezet op het benutten van de grote openbare fietsenstalling direct naast het plangebied aan de noordzijde van het station Gouda. Deze wordt uitgebreid met ruim 400 fietsparkeerplaatsen.

Conclusie

Onderzocht is of de parkeerbehoefte van 90 parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen voor 3 deelauto's), met behulp van aanwezigheidspercentages omgerekend naar een maatgevende parkeerbehoefte van 76 parkeerplaatsen, opgelost kan worden wanneer gebruik wordt gemaakt van beschikbare restcapaciteit in nabijgelegen parkeervoorzieningen. Geconcludeerd wordt dat, omdat de uitbreiding van de Stationsgarage met 80 parkeerplaatsen definitief is (raadbesluit van 8 december 2021), de parkeerbehoefte van het plan op alle dagdelen in de Stationsgarage kan worden gefaciliteerd. Indien gewenst kan de Vossenburchkade, met name op werkdagen overdag, ook een rol spelen in het faciliteren van de parkeerbehoefte van het plan.

Daarnaast is er ook sprake van voldoende fietsparkeerplaatsen in het plan voor de woningen en shortstay en voor de voorzieningen in de aangrenzende openbare fietsenstalling.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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.

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving: ontwikkeling van de leefomgeving gaat samen met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit.

In de NOVI zijn de maatschappelijke opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Met betrekking tot 'sterke en gezonde steden en regio's' is in de NOVI aangegeven dat vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig zijn voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Er is sprake van een grote woningbouwopgave. 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. Om dit mogelijk te maken is het nodig dat de huidige steden verder 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.

Tegelijk streeft men naar een verbetering naar de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De Spoorzone biedt voor Gouda de kans om binnen de stad verder te verdichten. De ontwikkeling van het voorliggende plan maakt onderdeel uit van de Spoorzone en draagt bij aan de benodigde versnelling van de bouw van nieuwe betaalbare woningen in de stad. De locatie is goed ontsloten met het openbaar vervoer, in de nabijheid van het centrum van Gouda en er zijn diverse voorzieningen vlak bij. De beoogde ontwikkeling sluit daarmee goed aan bij de beleidsdoelen die op rijksniveau in de NOVI zijn gesteld.

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’.

Betekenis voor het bestemmingsplan

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 Hotelkavel 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.

Behoefte woningbouw

In paragraaf 4.2.3 is nader ingegaan op de provinciale kaders en in paragraaf 4.3.3 is ingegaan op de onderbouwing van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van het woonprogramma.

Behoefte hotel

De hotelfunctie is al toegestaan in het huidige bestemmingsplan en is zodoende geen 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Een toets aan de ladder is niet noodzakelijk. Desondanks is de behoefte wel in beeld gebracht.

Door MRP Hotels, een gerenommeerde internationale hoteladviseur, is in opdracht van ABC Planontwikkeling een marktonderzoek uitgevoerd voor een nieuw hotel in Gouda (1 oktober 2021). Uit dit onderzoek blijkt dat het huidige hotelaanbod, uitgedrukt als het aantal overnachtingen per inwoner van de stad, in Gouda (0.81) aanzienlijk lager is dan bijvoorbeeld in Delft (2.45), Leiden (3.10). Dat terwijl het onderzoek wel concludeert dat er de nodige, met name toeristische, vraaggeneratoren zijn en de hotelmarkt, afgezien van de Covid-pandemie, aan een opmars bezig is geweest in de bredere regio. Een hotel was reeds onder de vigerende bestemming mogelijk en past binnen het gemeentelijke beleid, mede omdat het ook het vestigingsklimaat van Gouda en de plaatselijke middenstand een (bescheiden) impuls kan geven, onder andere door platforms als Spot On Gouda wordt hieraan invulling gegeven. Het marktonderzoek concludeert dat er ruimte is voor een hotel, specifiek aan de moderne/trendy kant van het spectrum en rond de 'midscale' categorie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (2021)

De provincie Zuid-Holland heeft haar omgevingsbeleid verwoord in de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland. De meest recente versie van de Omgevingsvisie van 1 april 2023 is geraadpleegd (geconsolideerde versie).

De Omgevingsvisie bevat geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar bevat zeven vernieuwingsambities als stip op de horizon:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten.
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor.
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen.
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland.
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit.
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige 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 zeven ambities draagt de provincie bij aan het sterker maken van

Zuid-Holland. Bij de ambities zijn opgaven geïdentificeerd. De opgaven zijn vanuit provinciale optiek en op een zeker abstractieniveau geformuleerd zonder een beoogde eindsituatie te schetsen.

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 en het gemeentelijk woonbeleid in paragraaf 4.3.3).



afbeelding 4.1: Uitsnede Kwaliteitskaart

4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsvisie Zuid-Holland is vertaald in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Voor het bestemmingsplan is de geconsolideerde versie van 1 april 2023 geraadpleegd. De provincie heeft op 21 december 2021 de nieuwe Zuid-Hollandse Omgevingsverordening vastgesteld. Deze ZHOV geldt pas als de Omgevingswet in werking treedt. Tot die tijd blijft de Omgevingsverordening Zuid-Holland gelden. In paragraaf 4.2.3 is wel alvast ingegaan op de nieuwe ZHOV.

In de Omgevingsverordening zijn alle regels voor de fysieke leefomgeving van het bestaande provinciale omgevingsbeleid samengevoegd. Voor de beoogde ontwikkeling zijn artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit en 6.10 Stedelijke ontwikkelingen relevant.

4.2.2.1 Artikel 6.9 - Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan 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 vhoudt rekening met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, zodanig dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft. In dit geval is sprake van inpassen;
b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau. Een dergelijke ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van aanpassen.
c. de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit. Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van transformeren.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

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.

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' en 'stedelijk centrumgebied'. 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.

4.2.2.2 Artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen - 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.

Regionale woonvisie

Gemeenten stellen in regionaal verband woonvisies vast, waarin de gewenste kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkelrichting voor de bestaande en gewenste woningvoorraad binnen de regio wordt bepaald. Gemeenten en provincie spreken in gezamenlijkheid af welke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de woonvisie gelden. De woonvisie bevat tenminste een beschrijving van de kwalitatieve en kwantitatieve woonopgave op korte en lange termijn en een onderbouwing van de



behoefte die regionaal is afgestemd. De regionale woonvisie vormt het kwalitatieve en kwantitatieve kader voor en de onderbouwing van het door de regio op te stellen regionale woningbouwprogramma en de beoordeling daarvan door de provincie.

4.2.2.3 Betekenis voor het bestemmingsplan

Toets aan artikel 6.9 Ruimtelijke kwaliteit

In afbeelding 4.1 is een uitsnede van de Kwaliteitskaart opgenomen. Het plangebied ligt in het 'bebouwd gebied' en is onderdeel van het 'stedelijk centrumgebied'. 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.



afbeelding 4.1: Uitsnede Kwaliteitskaart

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 Spoorzone Hotelkavel 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 Spoorzone Hotelkavel 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.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

Toets aan artikel 6.10 Stedelijke ontwikkelingen

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 voorziet in de lokale en regionale woningbehoefte. De woningbouw is opgenomen in de Regionale Agenda Wonen. In paragraaf 4.3.3 is nader ingegaan op de aanwezige behoefte.

Conclusie

Resumerend kan worden geconcludeerd dat:

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

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 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.

1. Differentieer de woningvoorraad
2. Bouw binnen bestaand stedelijk gebied
3. Koester en ontwikkel gebieden voor de nieuwe economie
4. Benut de potentie van groen en water
5. Draag bij aan de energietransitie
6. 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 cijfermatige ruimte die Gouda heeft om nieuwe woningen te bouwen, is inmiddels ingevuld met bekende woningbouwplannen. Provincie Zuid-Holland hecht er waarde aan dat deze afspraken worden nageleefd. Daar staat tegenover dat vanuit het provinciale programma 'Verstedelijking' gemeenten worden aangemoedigd om de woningproductie te versnellen. Daarvoor geldt dat bij voorkeur woningen binnen de bestaande stedelijke structuur en bij hoogwaardig openbaar vervoer worden gerealiseerd. De braakliggende percelen in de Spoorzone zijn in dit opzicht zeer kansrijk. Gouda heeft hiervoor in 2018 de Verstedelijkingsagenda vastgesteld, zie paragraaf 4.3.3.2.

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 maakt onderdeel uit van de door GS aanvaardde regionale woningbouwprogrammering en 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. De geselecteerde locaties vormen de provinciale inzet voor de verdere uitwerking van het concentratiebeleid.

<u>Betekenis voor het bestemmingsplan</u>

In artikel 6.11 van de provinciale verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe kantoren. Het plangebied ligt binnen de aanduiding 'OV-knooppunt en centrum- en (intercity)stationslocatie'. Het bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



kantoren, mits is aangetoond dat de behoefte aan kantoren groter is dan de nog onbenutte plancapaciteit voor kantoren op de desbetreffende locatie. 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 m2 bvo) is toegelaten. Voor de Spoorzone is in de Regionale kantorenvisie Miden-Holland een maximaal programma van 10.000 m2 bvo opgenomen. Voor het plangebied is echter een plan in voorbereiding bestaande uit hotel en woningen. Er is in het bestemmingsplan ruimte opgenomen voor een beperkte omvang aan commerciële functies, waaronder ook kantoren (flexwerkplekken e.d.), tot een maximum van 2.400 m^2 bvo. Er is geen grootschalige kantoorontwikkeling voorzien. Het bestemmingsplan sluit daarmee aan bij het provinciaal beleid ten aanzien van kantoorlocaties.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Toekomstvisie Gouda 2030 en Omgevingsvisie Gouda

Algemeen

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 en 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 nieuwe Ogevingsvisie Gouda. De ontwerp omgevingsvisie lag tot en met 24 november 2022 ter inzage en zal in 2023 worden vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat hoe Gouda omgaat met ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. De fysieke leefomgeving is alles wat nodig is om te leven, wonen, werken, studeren, ontspannen zoals water, lucht, bodem, natuur, wegen, energie en gebouwen. Denk hierbij aan klimaatverandering, bereikbaarheid van en naar de stad en de leefbaarheid van wijken.

Opgaven

De opgaven waar de gemeente in de toekomst voor staat, staan in de Goudse Opgaven. De focus ligt op de grote nieuwe transities, waar nieuwe aandacht en energie voor nodig is en die een grote ruimtelijke impact hebben, te weten: de verstedelijkingsopgave, de energietransitie en de klimaatadapatie.

De verstedelijkingsopgave voor Gouda is groot. Bovenop de circa 30.000 bestaande woningen in Gouda zijn de komende decennia nog duizenden nieuwe woningen nodig om iedereen naar wens en behoefte te kunnen huisvesten. In de Verstedelijkingsagenda Gouda (2018) is verkend dat er tot en met 2040 nog 8.500 woningen kunnen worden gebouwd in de stad. Voor circa 6.200 woningen geldt dat deze onderdeel zijn van bestaande visies en plannen, zoals de nieuwbouwwijk Westergouwe en de Spoorzone. Voor het verwezenlijken van de opgave zijn verschillende strategieën mogelijk, zoals functieverandering, multifunctioneel ruimtegebruik, het stapelen van functies en intensiveren / hoger bouwen in de stad waar dit kan. Naast de ruimte voor woningen is er ook ruimte nodig voor allerlei stedelijke voorzieningen - die meer nodig zijn als er meer mensen in Gouda wonen -, werkgelegenheid, bedrijvigheid, duurzame mobiliteit (openbaar vervoer, fiets- en wandelpaden en wegen), en toenemende energievraag vragen om extra ruimte.

Door gerichte en integrale keuzes voor de leefomgeving te maken is wordt voor de komende jaren focus aangebracht voor de stad. Op hoofdlijnen en na zorgvuldige integrale afweging:

- Transitie van verouderde gebieden
- De hoogte in waar mogelijk

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

- Minder van wat we niet meer nodig hebben (parkeerplaatsen op den duur bijvoorbeeld)

Tegelijk ook houdt de gemeente aandacht voor de bestaande stad die niet verandert: daar moet de kwaliteit behouden waar die er is, en verbeteren waar dat nodig is. Nieuwe ontwikkelingen dienen in samenhang te worden beschouwd met de hieronder uitgewerkte keuzes maar ook met de bestaande stadsontwikkeling.

De gemeente heeft vijf keuzes gemaakt voor de leefomgeving. Deze vormen de kern van de visie. Door in integrale oplossingen te denken komen veel opgaven in meerdere keuzes terug. De vijf keuzes zijn:

Florerende stad: Focus op de economisch gezonde stad met voldoende werk en voldoende en prettige en gevarieerde woonruimte, en sterke en uiteenlopende voorzieningen voor Gouda en omgeving, in de context van de grote historische kwaliteiten. Een hoge kwaliteit van bebouwing en de openbare ruimte draagt bij aan een prettige leefomgeving. Deze Keuze heeft vooral een link met Goudse Opgaven: Sterke economie en regionale positie behouden, Doorgeven Historisch Gouda, en Prettig woon- en leefklimaat;

Duurzame mobiliteit: Focus op de verduurzaming van de wijze waarop we ons binnen en buiten de stad bewegen, met een verschuiving naar nog meer fietsen, wandelen en openbaar vervoer, en met ruimte voor nieuwe mobiliteitsdiensten. Door afname van autoverkeer is het mogelijk verhardingsoppervlak en parkeerruimte te reduceren. Deze Keuze heeft vooral een link met Goudse Opgaven: Duurzaam stedelijk ontwikkelen en Gezondheid stimuleren;

Gezonde groene stad: Focus op het stimuleren van onze gezondheid, door hier bij de inrichting van de stad rekening mee te houden: een aantrekkelijker en groenere openbare ruimte, met gevarieerd groen, veel biodiversiteit, aandacht voor duurzaamheid, bescherming van de cultuurhistorische linten en groenstructuren, en zorgvuldig gekozen transitie- of ontwikkellocaties. Aandacht voor beperken van geluidhinder en zorg voor schone lucht speelt daarbij een grote rol. Deze Keuze heeft vooral een link met Goudse Opgaven: Prettig woon- en leefklimaat en Gezondheid stimuleren;

Energietransitie: Focus op duurzame transitie van onze energie, niet alleen in keuze van de bron (duurzame opwekking) maar ook hoe we dit onderling afstemmen, zodat we elkaar niet (onder- of bovengronds) in de weg zitten met de systemen. Deze Keuze heeft vooral een link met Goudse Opgaven: Duurzaam stedelijk ontwikkelen;

Sterke wijken: Focus op onze woonwijken, waar het gewoon fijn leven is en/of nog fijner gaat worden. Voldoende woningen en de juiste, kwalitatief goede woningen, met een goed ingerichte openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten en gezond gedrag, waarbij iedereen mee kan doen. Deze Keuze heeft vooral een link met Goudse Opgaven: Prettig woon- en leefklimaat en Gezondheid stimuleren.

Betekenis voor het plan

De kaart bij de Omgevingsvisie is geraadpleegd, zie de uitsnede in afbeelding 4.2. De projectlocatie ligt in de Spoorzone, wat is aangewezen als gebied dat in transitie is naar een gemengd stedelijk gebied. Het bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Het project draagt daarmee bij aan de verstedelijkingsopgave en leidt tot verdere verdichting op deze plek. Er is een mobiliteitsvisie opgesteld vanuit de gedachten van duurzame mobiliteit (zie paragraaf 3.2.5). Ook is in het plan ingezet op de opwekking van duurzame energie (zie paragraaf 4.3.10) en is er ruimte voor groen in het plan (zie paragraaf 4.3.8).



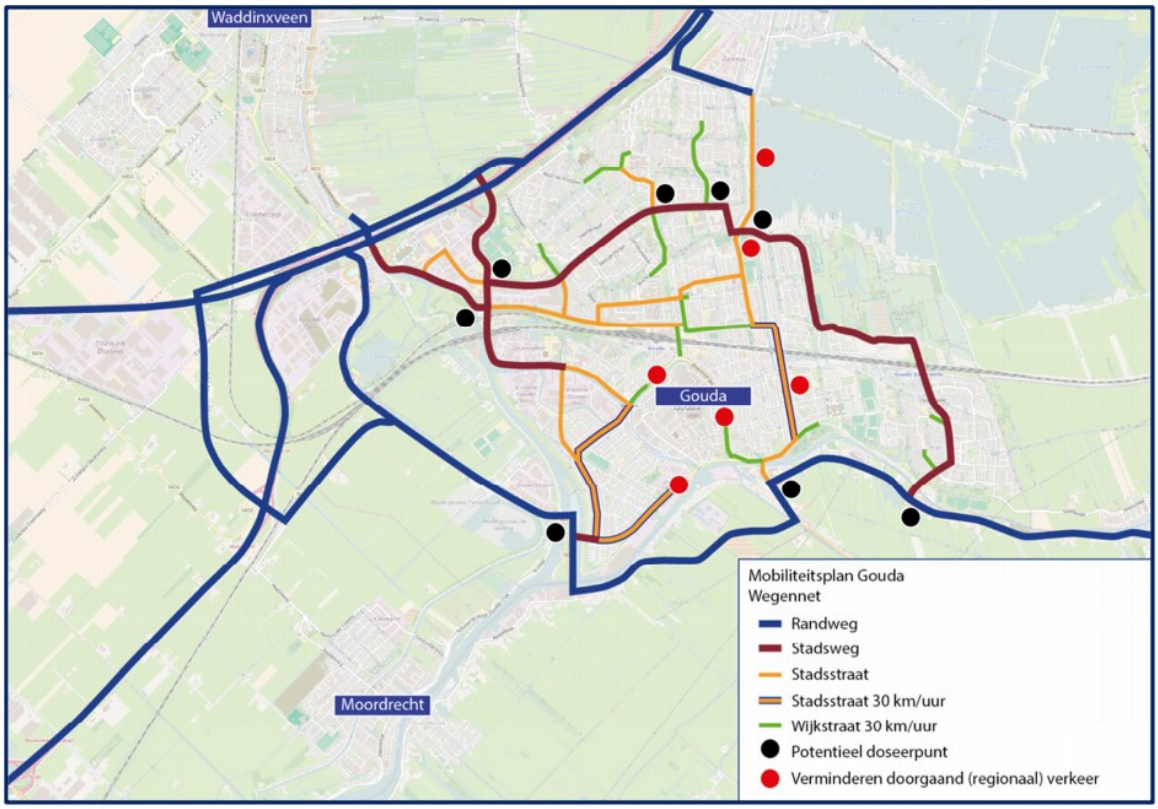
afbeelding 4.2: uitsnede Omgevingsvisie Gouda

4.3.2 Mobiliteit

4.3.2.1 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.

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

Betekenis voor het bestemmingsplan

Voor de Spoorzone is een integraal verkeersonderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeerskundige gevolgen van het toevoegen van het woningbouwprogramma. Het voorliggende plan is daarin meegenomen. Het onderzoek is beschreven in het rapport 'Verkeerseffecten Spoorzone Gouda' van 30 juni 2020 (Goudappel Coffeng). Het rapport is opgenomen als Bijlage 1 Onderzoek verkeerseffecten Spoorzone Gouda bij de toelichting.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

In dit onderzoek is voor de locatie van het plangebied (kavel 5 genoemd) rekening gehouden met een ruimer programma, namelijk de toevoeging van 150 woningen aan de locatie: zie tabel 2.1 in het onderzoek, de locatie heet hierin "Noord NS Kavel". Het aantal woningen dat het voorliggende bestemmingsplan toestaat is kleiner, namelijk 59 woningen. Zodoende is het verkeersonderzoek worstcase en zijn de uitkomsten houdbaar voor het bestemmingsplan.

Uit het integrale verkeersonderzoek blijkt dat er enkele knelpunten te verwachten zijn in het verkeersnetwerk bij realisatie van alle verschillende deelontwikkelingen in de Spoorzone. 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. Daarmee is de in dit bestemmingsplan opgenomen ontwikkeling inpasbaar.

4.3.2.2 Parkeerplan Gouda 2020

De gemeente Gouda hanteert de parkeernormen uit het Parkeerplan Gouda 2020 (vastgesteld op 29 januari 2020. Hierin zijn parkeerzones opgenomen voor het differentiëren van de parkeernormen zodat deze aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van deze gebieden.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen de zone B2. De parkeernormen voor het wonen zijn weergeven in tabel 3.1 in paragraaf 3.2.5.2. 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 3.2.5 is toegelicht hoe de gemeente met het parkeren van auto's en fietsen in het spoorzonegebied wil omgaan. 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. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd, blijkt dat er voldoende ruimte is in de omliggende parkeervoorzieningen. Vanuit het aspect mobiliteit is geen beperking voor het bestemmingsplan.

4.3.2.3 Verkeerscirculatieplan

Het verkeerscirculatieplan geeft antwoord op de vraag hoe Gouda ook in de toekomst als stad in beweging kan blijven. Belangrijke punten zijn méér ruimte voor voetgangers en fietsers en betere bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en doorstroming van het verkeer. Het verkeerscirculatieplan (VCP) is een meer precieze uitwerking van het Mobiliteitsplan dat de raad in september 2017 heeft vastgesteld.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De aanpak van de capaciteit van kruispunten in de Spoorzone is opgenomen in de 1e tranche van maatregelen in het VCP. De kruispunsten worden gefaseerd aangepakt in het ‘ritme’ met de stedelijke ontwikkeling van de Spoorzone. Dit zal voor het plan betekenen dat de bereikbaarheid verbetert.

4.3.3 Wonen

4.3.3.1 Woon(zorg)visie 'Wonen in Gouda 2030'

De gemeente heeft haar woonbeleid beschreven in het document 'Wonen in Gouda 2030, aangenaam stedelijk wonen voor iedereen, met oog voor zorg' (31 augustus 2021). Gedurende de loop van de voorgaande Woonvisie 2015-2020 is er veel gebeurd op het gebied van wonen. Bij de start van de Woonvisie 2015-2020 ging het erom, uit de woningcrisis te komen. Nu heeft de gemeente te maken met een grote en snel stijgende woningbehoefte, waardoor een versnelling van de woningbouw nodig is. Daarbij wil de gemeente oog blijven houden voor de betaalbaarheid van het wonen, de gevolgen van de vergrijzing en de toename van bijzondere doelgroepen die een beroep doen op de sociale huurwoningen.

In de woonvisie staan de volgende onderwerpen centraal:

1. Bouwen voor een gevarieerd woon- en leefmilieu;
2. Gemengde wijken;
3. Verduurzaming voorraad tot een toekomstbestendige woningvoorraad

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



4. Toegang tot de woningmarkt voor iedereen
5. Wonen met zorg: langer zelfstandig thuis en een plek voor kwetsbare groepen.

De behoefte aan voldoende woonruimte vereist sturing op het gebied van betaalbaarheid, toekomstbestendigheid, variatie in aanbod en inpassing in de stad. Belangrijk voor alle nieuwbouw en transformatieprojecten is dat er voldoende betaalbare woningen worden gebouwd. Het uitgangspunt is 1/3e sociale huur en 1/5e middenhuur en/of bereikbare koop. In de woonvisie 2015-2020 was opgenomen dat dit aandeel voor sociale huur geldt voor projecten van 60 woningen of meer. Inmiddels is duidelijk dat ontwikkelende partijen steeds vaker projecten van 59 woningen bouwen om aan deze norm te ontkomen. Gouda wil dat er voldoende betaalbare woningen gebouwd worden en dat er een gelijk speelveld is voor ontwikkelende partijen. Daarom wil ze de grens niet meer hanteren voor nieuwe ontwikkelprojecten. Dit geldt niet voor projecten waarvoor al een overeenkomst is gesloten, zoals ook het project Spoorzone Hotelkavel. Zodoende is voor het voorliggende bestemmingsplan dit uitgangspunt uit de Woonvisie niet van toepassing.

4.3.3.2 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 extra in de Spoorzone en omgeving te realiseren.

4.3.3.3 Betekenis voor het bestemmingsplan

Meer dan regionaal afgestemd

De provincie Zuid-Holland heeft toestemming gegeven om binnen de Spoorzone 1.000 woningen extra te mogen bouwen ten opzichte van het eerder vastgelegde aantal te bouwen woningen. Het gaat om transformatie, hetzij van bestaande kantoorpanden, reeds gesloopt vastgoed of braakliggende kantoorkavels, of om verdere verdichting door meer programma te realiseren binnen de bestaande ruimte. Een deel van deze locaties is aangewezen voor transformatie in het kader van de Ontwikkelstrategie Goudse Poort.

Kwalitatieve behoefte aan stedelijk woonmilieu

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. 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.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



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 planontwikkeling 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.

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 dat dit bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel mogelijk maakt, volgt uit het Ontwikkelspectief. Met een centrumstedelijke woonmilieu nabij een OV-knooppunt en met veel stedelijke voorzieningen op loopafstand (zoals stadscentrum, ziekenhuis en bioscoop) is sprake van een unieke kwaliteit binnen de regio. Het programma van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone (en daarmee ook de planlocatie) 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 in de aanwezige behoefte.

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. Zoals in paragraaf 4.3.3.1 is aangegeven, is zijn voor project Spoorzone Hotelkavel afspraken gemaakt over het programma en geldt niet de verplichting om binnen het project volledig te voldoen aan de programmatische eisen uit de nieuwe Woonvisie 2030.

4.3.4 Economische Agenda 2021-2024

De gemeente Gouda werkt met Gouda Onderneemt aan een aantrekkelijke stad met een levendige economie. In de Economische Agenda heeft de gemeente acties opgenomen om de economie van Gouda nog sterker te maken en die leiden tot een vitale stad en een innovatieve economie. De gemeente volgt hier het uitgangspunt: Gouda heeft een blijvend sterke, levendige economie en een regionale centrumpositie, met gezonde werklocaties en modern en innovatieve bedrijvigheid en werkt aan vernieuwend (HBO) onderwijs. Deze zijn samengevat in drie hoofdopgaven met een bijbehorende doelstelling voor de komende jaren:

- Structuurversterking economie en vestigingsklimaat: de gemeente werkt aan ruimte om te ondernemen en ontwikkelen, te wonen en werken, in een sterke stad als onderdeel van een dynamische regio;
- Innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken: gezamenlijk worden nieuwe kansen en oplossingen gezien voor de uitdagingen van vandaag en morgen;
- Verbinding en verdieping van de relatie onderwijs, overheid en bedrijfsleven: de gemeente werkt ondersteunt werkgevers zodat hun huidige en toekomstige medewerkers een leven lang beschikken over de gevraagde competenties en skills van de 21e eeuw.

<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 hotelprogramma zal bijdragen aan het vestigingsklimaat in Gouda en ook zelfstandig banen genereren. In het bestemmingsplan is ruimte geboden aan een beperkte omvang aan commerciële functies, waaronder horeca en kantoren (flexplekken e.d.), tot een maximum van 1.850 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 m2 moet advies aan de Adviescommissie Detailhandel van de Provincie Zuid-Holland worden gevraagd. Daar is in dit bestemmingsplan geen sprake van. Het plan is in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

4.3.5 Horecavisie (binnenstad) Gouda 2022-2028

De gemeente heeft op 21 september 2022 de nieuwe Horecavisie (binnenstad) Gouda 2022-2028 vastgesteld. in de nieuwe horecavisie zijn keuzes gemaakt over de vestiging van horecazaken in de binnenstad van Gouda vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief. Voor horeca buiten de binnenstad, zoals het plangebied, geldt dat hier dezelfde regels gelden als voor de “overige gebieden” in de horecavisie. Hier worden de geldende bestemmingsplannen aangehouden als uitgangspunt voor wat is toegestaan. Uitzondering zijn afhaal- en bezorgzaken. Vestiging van nieuwe afhaal- en bezorgzaken buiten de binnenstad is, onder strikte voorwaarden, mogelijk mits het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast (zie pagina 13).

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.

In de voorgaande horecanota werd uitgegaan van vijf horecacategorieën en vijf gebiedsprofielen in de binnenstad. In de praktijk bleek dat deze uitwerking niet (meer) aansluit op het huidige horeca aanbod en dat de huidige systematiek van gebiedsprofielen niet meer aansluit bij de visie op de ontwikkeling van de binnenstad als aantrekkelijk verblijfsgebied.

Gekozen is voor een nieuwe beoordelingssysteem met de volgende categorie indeling:

1. **Lichte horeca (daghoreca):** Dit betreft horeca-inrichtingen, waarbij de exploitatie hoofdzakelijk gericht is op het overdag bereiden en verstrekken van (eenvoudige) etenswaren en/of licht- of niet-alcoholhoudende dranken, waarvan de exploitatie aansluit bij winkel- en centrumvoorzieningen. Voorbeelden zijn lunchrooms, koffie- en theehuizen en ijssalons.
2. **Middelzware horeca (avondhoreca):** Dit betreft horeca-inrichtingen met een in het algemeen hoge bezoekersfrequentie gedurende de avond, waarbij de exploitatie onder andere gericht is op het nuttigen van ter plaatse bereide etenswaren en maaltijden waarbij alcoholische dranken ondersteunend aan de maaltijd worden geschonken, of het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken. Voorbeelden zijn restaurants en cafés.
3. **Zware horeca (nachthoreca):** Dit betreft horeca-inrichtingen, waarbij de exploitatie onder andere gericht is op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, en/of; het aanbieden van entertainment. Voorbeelden zijn dancing, club, discotheek, partycentrum.
4. **Afhaal- en bezorgzaken:** In de Apv Gouda 2020 staat de volgende definitie: "afhaal- of bezorgcentrum: de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waar anders dan om niet uitsluitend voor gebruik elders dan ter plaatse in hoofdzaak ter plekke bereide en voor directe consumptie geschikte eetwaren en dranken plegen te worden verstrekt”. Voorbeelden zijn afhaalpizzeria, shoarma/grillroom, afhaalrestaurant.
5. **Hotels:** De categorie 'Hotels' betreft inrichtingen, die gericht zijn op het verstrekken van nachtverblijf met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse. Hotels

zijn feitelijk 24 uur per dag geopend en vormen daarmee een eigen categorie. Voor de vestiging van nieuwe hotels is maatwerk geboden. Daarbij is iedere keer een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen noodzakelijk.

Toerisme in Gouda is een groeimarkt. Bezoekers zijn van groot belang voor het economisch functioneren van de binnenstad, zowel vanwege bestedingen in de detailhandel als in de horeca en cultuur. Uitbreiding van hotelaanbod is en blijft een belangrijke pijler onder de realisatie van de toeristische ambities van de gemeente. Het aantal hotelkamers (179 in 2017) is in Gouda beperkt. De ambitie is om van 58.559 overnachtingen van hotelgasten in 2018 naar 89.000 hotelgasten in 2024 te gaan, dus een groei van 30.000 gasten ten opzichte van 2018. Dit komt neer op een toename van ongeveer 100 hotelkamers, bij voorkeur op een driesterrenplus/viersterren niveau. De coronacrisis kan zorgen voor een vertraging in het bereiken van de ambities, maar de verwachtingen zijn dat de bezetting in 2023 in Nederland weer op het niveau van 2019 zal zijn.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De Spoorzone valt onder het 'overige gebieden' regime en er is een hotel mogelijk, dus de geldende horeca categorieën zijn: 1 (daghoreca), 2 (restaurant), 4 (afhaal- en bezorg) en 5 (hotel).

Het nieuwe bestemmingsplan maakt aanvullend op het hotel maximaal 650 m^2 bvo horeca mogelijk van categorie 1 en 2. Bij het hotel komen een restaurant en een café (beiden categorie 2, avondhoreca). Deze ondersteunende horecavoorzieningen zullen ook ten dienste staan van de andere functies in het gebouw en ook voor bezoekers van buitenaf te benutten zijn. Dit draagt bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van het gebied. De realisatie van het hotel zal bijdragen aan de gewenste groei van het aantal overnachtingen in de gemeente. De ligging nabij het station en de binnenstad is daarbij optimaal. Er is voldoende marktbehoefte, zie ook de bevindingen van het marktonderzoek, zoals is beschreven in paragraaf 4.1.2.

De voorgenomen ontwikkeling van het hotel met aanvullende horecavoorzieningen voldoet aan uitgangspunten uit de Horecavisie.

4.3.6 Nieuwe koers Toerisme

Het college van B&W heeft in 2019 samen met het werkveld de 'Nieuwe koers toerisme' vastgesteld. Gezamenlijk werkt de gemeente aan de kwalitatieve ontwikkeling van toerisme in de gemeente. Gouda doet het goed op de toeristische markt. Centraal staat dat Gouda inzet op kwaliteit boven kwantiteit. De focus komt te liggen op het verhogen van de bekendheid, het verhogen van de omzet in de binnenstad en het stimuleren van meerdaags verblijf in Gouda.

De nieuwe ambitie voor toerisme is dat toeristisch bezoek moet bijdragen aan een aantrekkelijke binnenstad door onder andere meer uitgaven in de binnenstad en bezoekers die langer blijven.

De doelstellingen voor toerisme zijn:

- Het versterken van de lokale vrijetijdseconomie door;
- Verhogen bekendheid
- Verhogen bestedingen binnenstad
- Verhogen meerdaags verblijf

Het aantal hotelkamers (179 in 2017) is in Gouda beperkt. Uit de verschillende gevoerde gesprekken komt naar voren dat er ruimte zou kunnen zijn voor zeker 100 hotelkamers meer, op een driesterrenplus/viersterren niveau (zie ook Horecavisie). De inzet is dat Gouda in 2024 ruim 30.000 gasten op jaarbasis meer zal ontvangen dan in 2018 het geval is. Extra hotelkamers zijn hiervoor een voorwaarde.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het hotel is al mogelijk in het bestemmingsplan. De realisatie van het hotel zal bijdragen aan de gewenste groei van het aantal overnachtingen in de gemeente. De ligging nabij het station en de binnenstad is daarbij optimaal. Er is voldoende marktbehoefte, zie ook de bevindingen van het marktonderzoek, zoals is beschreven in paragraaf 4.1.2.

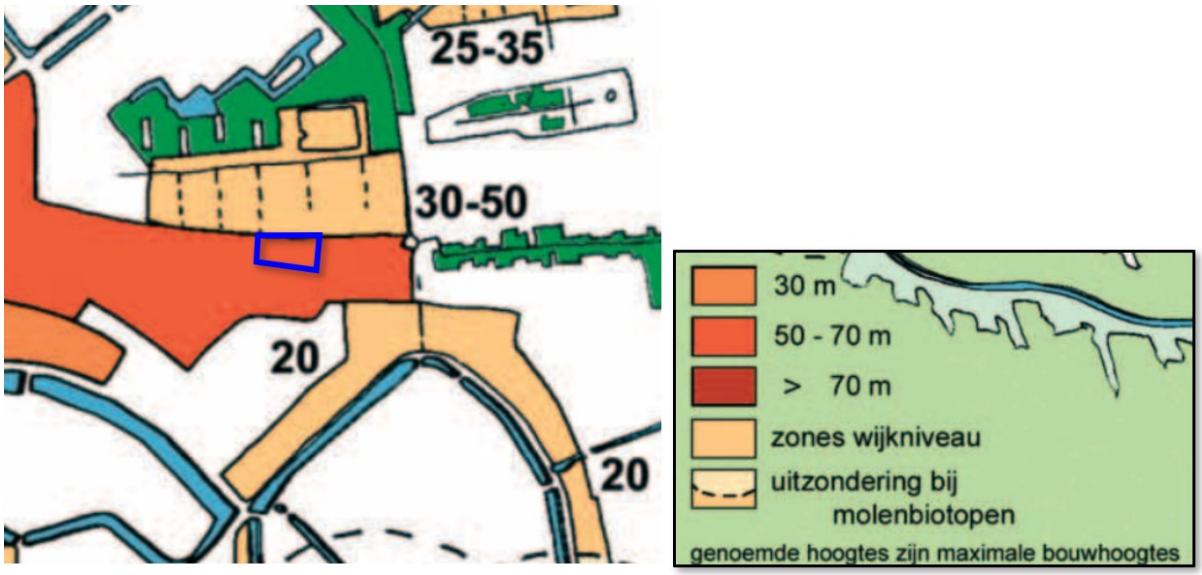
"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



4.3.7 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 4.4: uitsnede gecombineerde kaart Nota Hoogbouw (plangebied aangeduid met blauwe rechthoek)

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 54m en deels 32m) passen bij de uitgangspunten van de Nota Hoogbouw voor de Spoorzone.

4.3.8 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:

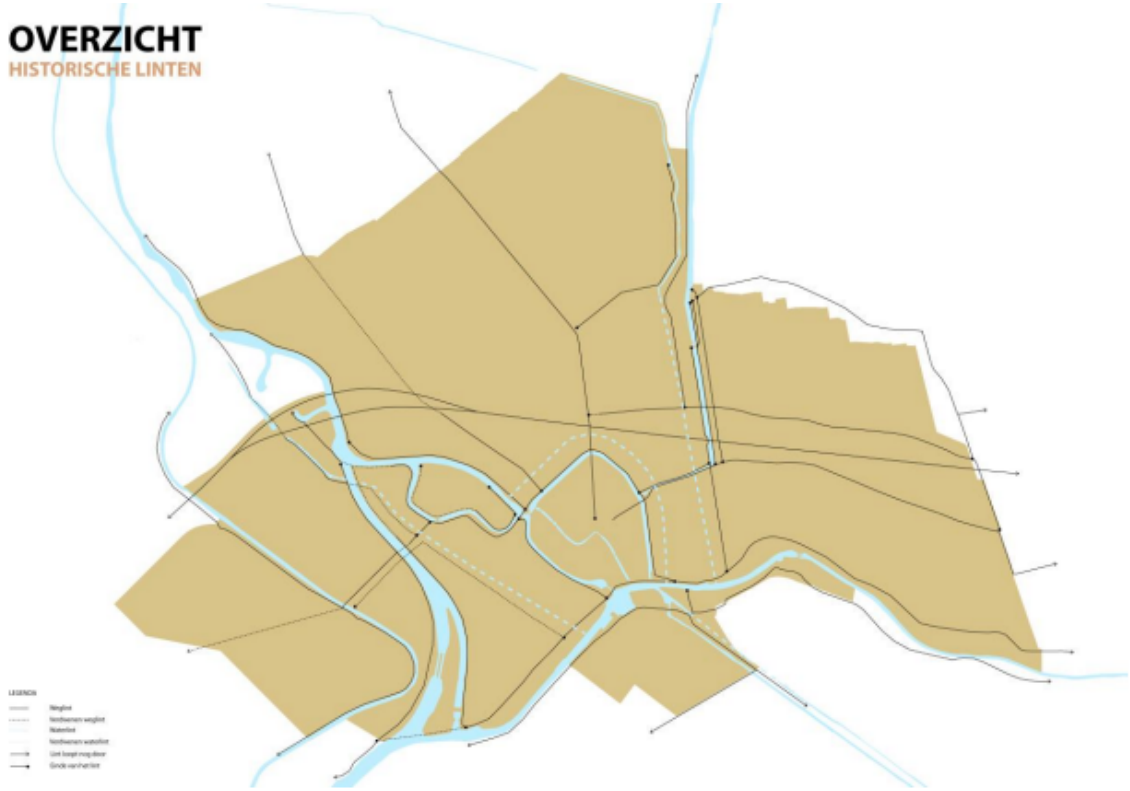
1. Beleidsregel 1: De oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden.
2. Beleidsregel 2: Bij planontwikkelingen dient een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen te worden.
3. Beleidsregel 3: Als het 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 m2 (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 paragraaf 3.2.4 is uitgebreid ingegaan op de wijze waarop in dit plan rekening is gehouden met de beleidsregels uit de Structuurvisie Groen. In het plangebied is geen bestaand openbaar groen of water. Op basis van beleidsregel 2 is er een opgave van 210 m2 openbaar groen te realiseren. Er is echter binnen het plangebied zelf geen ruimte voor openbaar groen op het maaiveld. Wel komt er een groen dak van ongeveer 130 m2, wat voor maximaal 70 m2 meetelt in de te realiseren opgave. Zodoende resteert er nog 140 m2. Zoals beschreven in paragraaf 3.2.4, zal voor de resterende 140 m2 openbaar groen beleidsregel 4 toegepast worden. Er wordt een afkoopsom betaald door de initiatiefnemer. Zo wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Structuurvisie Groen.

4.3.9 Historische Lintenvisie

De gemeente kent belangrijke historische linten die als een samenhangende draad door de stad lopen. Het gaat om wegen, dijken, maar ook rivieren en grachten. Een lint is nooit enkel 1 lijn. Het is altijd een samenhangend geheel van weg, bomen, bruggen, watergangen, etcetera. Verschillende linten kunnen met elkaar te maken hebben of elkaar kruisen. De omgeving van de linten is ook belangrijk, zoals de polder waar een weg doorheen loopt of de bebouwing die langs het lint staat. In de visie heet dit een lintzone en de invloedsfeer van een lint. Er zijn kaarten gemaakt waarop de linten, de lintzones en de invloedssferen zijn getekend en alle linten zijn gefotografeerd.



Afbeelding 4.5: overzicht historische linten

De Historische Lintenvisie heeft 3 doelen:

- Vastleggen welke historische wegen en waterwegen van grote betekenis voor de stad van nu zijn;
- Benoemen welke kernkwaliteiten deze linten voor de stad hebben;
- De afspraak vastleggen dat deze kwaliteiten betrokken zullen worden bij het maken van het Omgevingsplan.

Het is niet nieuw dat linten belangrijk gevonden worden. Er zijn al eerder visies gemaakt om de uitzonderlijke kwaliteiten van linten vast te leggen, bijvoorbeeld voor de Hollandsche IJssel en voor de Bloemendaalseweg. Ook is al in bestemmingsplannen en in de welstandsnota bepaalt dat de historische linten belangrijk zijn voor de stad.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De spoorlijn waar het plangebied aan grenst is een van de aangewezen historische linten. In het ontwerp van het gebouw is recht gedaan aan de positie aan en in dit historische lint. Het gebouw staat vrij op de plot, net als de andere gebouwen in dit deel van de Spoorzone. Het nieuwe gebouw krijgt een alzijdig ontwerp, waarbij de spoorzijde net zo waardevol is in de beleving als de wegzijde. Het ontwerp houdt rekening met de kaders voor beeldkwaliteit. In het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt het ontwerp getoetst aan de welstandseisen en de beeldkwaliteitseisen.

4.3.10 Duurzaamheid

4.3.10.1 Beleid

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',
- De ambities die voor ontwikkelingen in de Spoorzone zijn geformuleerd.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

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.

Aardgasvrij is inmiddels voor kleinverbruikers gebruikelijk sinds op 1 juli 2018 de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) in werking is getreden. Deze wet regelt onder meer dat de aansluitplicht voor kleinverbruikers op het aardgasnet is vervallen. Daar netbeheerders alleen wettelijke taken uitvoeren, komt het erop neer dat zij kleinverbruikers (zoals woningen) niet meer aansluiten.

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.

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

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 barrièrewerking 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 geldt dat alle nieuwbouwwoningen moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG).

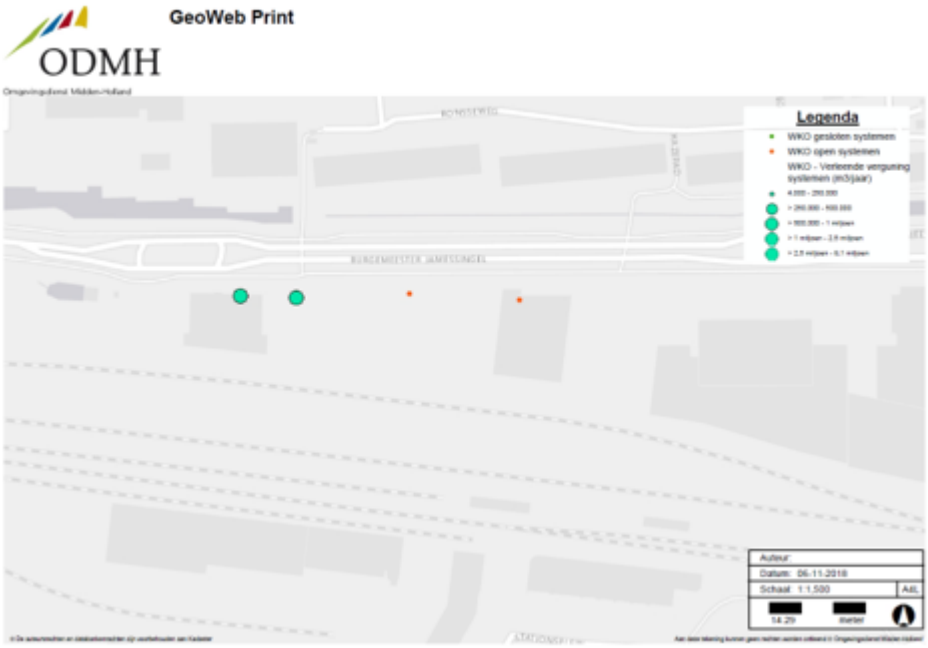
In het Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2020 van de gemeente is voor nieuwbouw de ambitie vastgelegd om duurzamer te bouwen dan in het bouwbesluit minimaal is voorgeschreven en woningen met een minimale score van 7,5 ('onderscheidend duurzaam') volgens het meetinstrument GPR-Gebouw te realiseren. Het 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

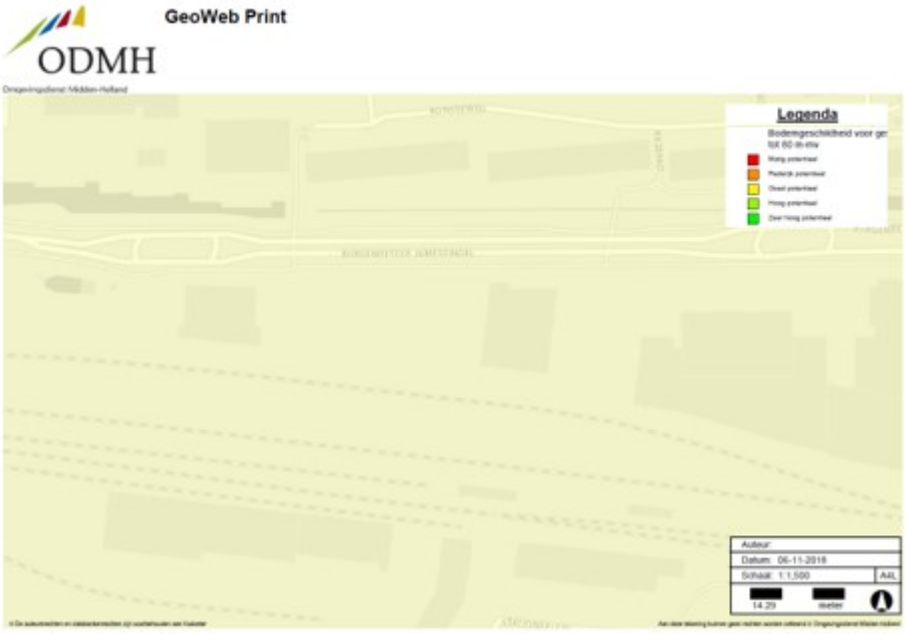
De ODMH heeft een analyse gemaakt van de mogelijkheden voor bodemenergie in de Spoorzone. Uit bodemkaarten is af te leiden dat de bodem geschikt is voor bodemenergie maar dat er ook al vier bodemenergiesystemen in het gebied zijn (afbeelding 4.6). Daarbij moet worden opgelet voor interferentie. Open bronnen kunnen binnen een straal van 400 m invloed hebben op elkaar. Uit de kaarten blijkt verder dat de potentie voor:

- Gesloten bodemenergiesystemen tot 80 m diep goed is (afbeelding 4.7)
- Open bodemenergiesystemen ofwel voor warmte- en koudeopslag (WKO) in het eerste

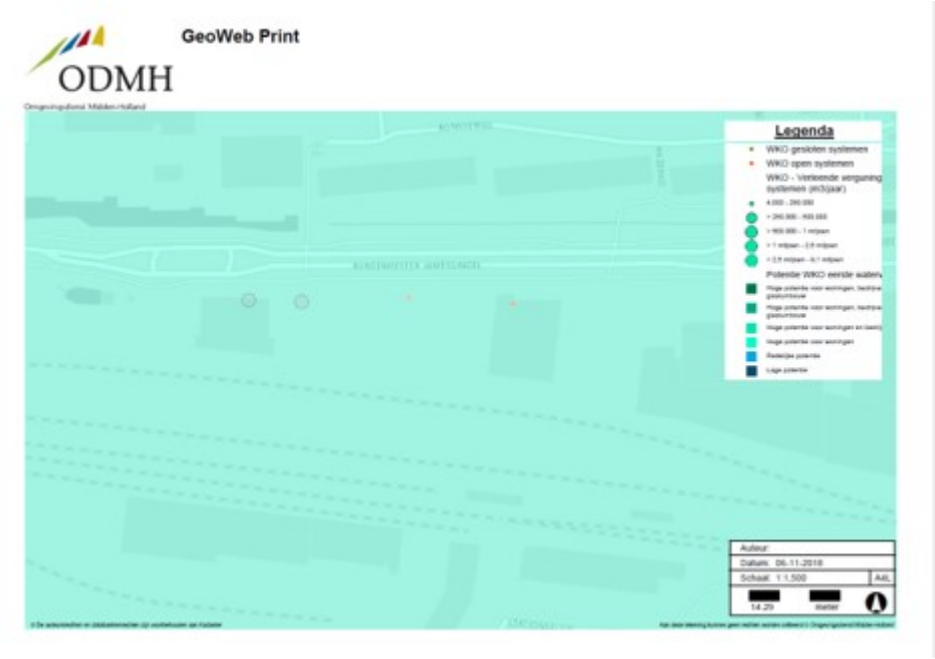
watervoerend pakket hoog is (afbeelding 4.8)
- Gesloten bodemenergiesystemen tot 150 m diep hoog is (afbeelding 4.9).
- De potentie voor WKO in het tweede watervoerend pakket hoog is.



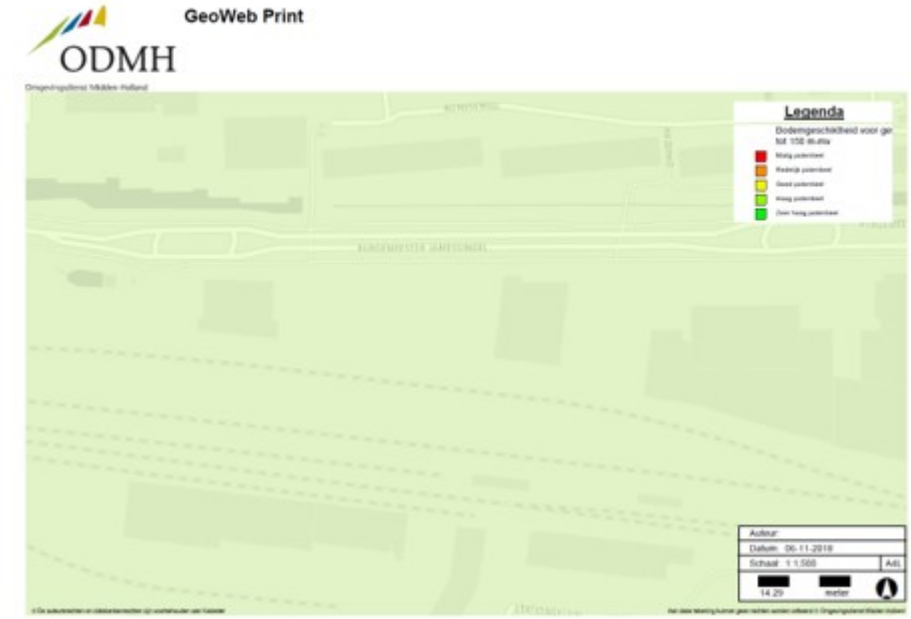
Afbeelding 4.6: Aanwezige bodemenergiesystemen (c.q. afgegeven vergunningen)



Afbeelding 4.7: Potentie voor gesloten bodemenergiesystemen tot 80 m diep

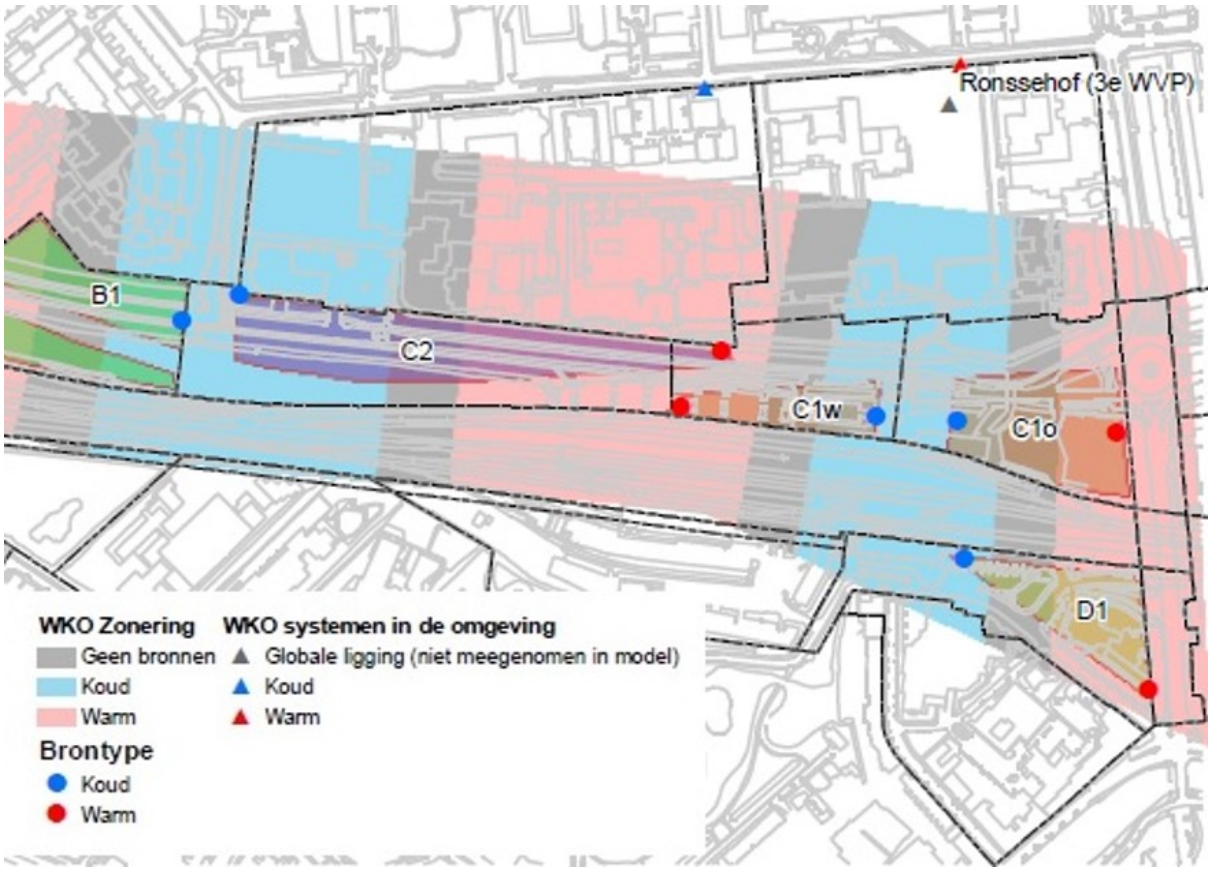


Afbeelding 4.8: Potentie voor open bodemenergiesystemen in eerste watervoerend pakket is hoog



Afbeelding 4.9: Potentie voor gesloten bodemenergiesystemen tot 150 m diep

In het Masterplan 'Warmte-Koudeopslag Spoorzone en Hamstergat' zijn zones aangegeven waar bij voorkeur de warmte en koude bronnen worden gesitueerd om daarmee de efficiëntie van de bronnen zo hoog mogelijk te maken en de negatieve effecten op andere bronnen zoveel mogelijk te beperken. In het plangebied zijn diverse (open) bodemenergiesystemen aanwezig, te weten een systeem van NS-poort, het Huis van de Stad, Rabobank en de Driestar.



afbeelding 4.10: Kaart uit het Masterplan Warmte-Koudeopslag Spoorzone en Hamstergat

Om energieneutrale of NOM-nieuwbouw mogelijk te maken, dient in het stedenbouwkundig programma van eisen aandacht besteed te worden aan:

- De bezonning:
  1. oriëntatie van de woningen zoveel mogelijk op de zon gericht voor een goede benutting van zonne-energie: passief (zoninval door ramen) en actief met zonnepanelen en zonneboilers;
  2. strategisch plaatsen van bomen (waardoor daken met zonne-energie voldoende zonlicht blijven ontvangen);
- Compact bouwen, waardoor minder warmte verloren gaat;
- De mogelijkheid om serres te plaatsen;
- Laadpalen voor elektrische auto's.

Bij zongeoriënteerde woningen is oververhitting een aandachtspunt. De kans op oververhitting kan worden verkleind door vaste (passieve) zonwering in de vorm van overstekken toe te passen. Ook zal de toepassing van zonnepanelen, groene daken en bodemwarmtewisselaars of WKO de kans op oververhitting verkleinen.

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).

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

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 4.3.8.

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.

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 Betekenis voor het plan

Het plan bevat verschillende elementen om het gebouw en de directe omgeving robuuster te laten zijn voor extreem weer, dit is uitgebreid(er) beschreven in het 'PVE Klimaatadaptatie' dat de gemeente Gouda hanteert, en wordt hieronder beknopt beschreven. Het PvE is opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting. Zo wordt er op het gebouw aan waterbuffering gedaan. Op het hoge dak van het gebouw middels een speciaal systeem daarvoor en op het lage dak door infiltratie in de daktuin. Daarnaast helpt de groene daktuin tegen eventuele hittestress en wordt ook gekeken of de omgeving (o.a. het plein, en de ruimte tussen het gebouw en het spoor) vergroend kan worden wat ook helpt om water op te slaan en hittestress te verminderen. Het gebouw betrekt zijn warmte en koude vanuit een duurzame bodembron, wekt zelf energie op middels PV-panelen en is daarnaast energiezuinig ontworpen.

Ook voor de biodiversiteit is er aandacht, de daktuin zal niet bestaan uit een monocultuur van sedum of grassen met een lage ecologische waarde. Maar zal (ook) ingericht worden met grotere planten die een welkome aanvulling zijn op het bestaande ecosysteem. De beplanting wordt ingestoken om insecten (waaronder vlinders) aan te trekken die in verband staan met de populaties vleermuizen, gierzwaluwen die in het gebied aanwezig zijn welke op hun beurt weer in verband staan met een slechtvalk die ook in het gebied aanwezig is. Het hogere dak is geschikt om enige nestkasten op te hangen om deze populaties te bedienen.

En zoals in paragraaf 3.2.5 is beschreven, wordt in het plan ingezet op duurzame mobiliteit door het

aanbieden van deelauto's. Ook zal de nabijheid van het NS-station het OV-gebruik stimuleren en is het vanuit dat oogpunt duurzaam om in de Spoorzone te komen tot intensivering door het toevoegen van woningen en een hogere bouwhoogte dan in het vorige bestemmingsplan mogelijk was.

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.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)



- **Hoogwaardige locatie:**
  Behoud in situ door het voorkomen van bovenverstorende ingrepen is hier het uitgangspunt. Bij alle bodemverstorende ingrepen groter dan 50 m^2 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 m^2 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 m^2. 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 m^2 als voor de gebieden met een hoge verwachting, maar is sprake van een vrijstellingsdiepte tot 2 m 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 m^2 en dieper dan 0,5 m 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.

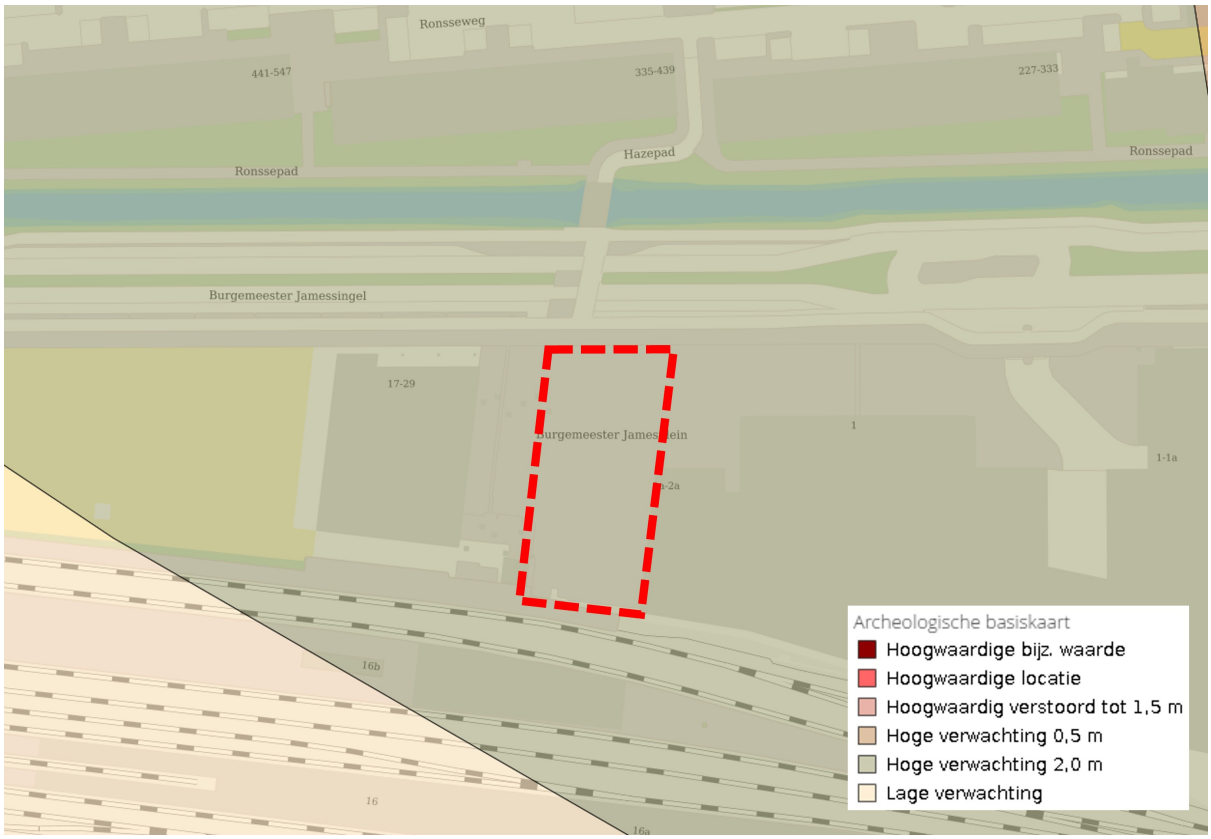
5.1.2 Betekenis voor het plan

Het plangebied is gelegen in gebied met een 'hoge verwachting vanaf 2 m' (mosgroen), zie ook afbeelding 5.1. In de Verordening Fysieke Leefomgeving gelden bij deze verwachting de volgende regels

Hoge verwachting vanaf 2 m:

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 vanaf 2 m zonder een omgevingsvergunning, tenzij deze werkzaamheden een oppervlakte van minder dan 100 m^2 betreffen en niet dieper gaan dan 2 m onder maaiveld.

Voor het hele plangebied is een dubbelbestemming Artikel 4 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 de gehele Spoorzone in 2003 een onderzoek gedaan naar de aanwezige waarden. Uit dit onderzoek zijn voor dit plangebied geen aandachtspunten naar voren gekomen.

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).

5.3.1.2 Onderzoek en resultaten

Voor het bestemmingsplan is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (IDDS, 30 september 2021). Het rapport is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting.

Op basis van de resultaten van het milieuhygiënisch vooronderzoek dient er rekening mee te worden gehouden dat er ter plaatse van het noordelijke deel van de onderzoekslocatie sprake is van een beschikt geval van ernstige bodemverontreiniging (nikkel, lood en asbest). De verontreiniging is gesaneerd door middel van ontgraving en het aanbrengen van een duurzame aaneengesloten verharding. De tegelverharding is onderdeel van de sanerende maatregel (verwijderen contactrisico). Verwijdering van tegelverharding en grondroerende werkzaamheden (incl. afvoer van grond) dienen vooraf aan het bevoegd gezag te worden gemeld onder een zo genoemde BUS-melding. De grondwerkzaamheden zullen daarna worden uitgevoerd onder milieukundige begeleiding.

Op het zuidelijke deel van de onderzoekslocatie is een gedempte waterpartij aanwezig. In het dempingsmateriaal zijn geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. De voormalige waterbodem is niet tot licht verontreinigd met zink en minerale olie. De overige bodem is analytisch niet onderzocht.

Voor zover bekend is het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie niet onderzocht. Nabij de onderzoekslocatie zijn geen noemenswaardige verontreinigingen bekend.

5.3.1.3 Conclusie

Ten aanzien van de ruimtelijke procedure wordt het plangebied met betrekking tot de bodem als voldoende onderzocht beschouwd. Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen dient rekening te worden gehouden met de resultaten van het historisch bodemonderzoek. Er zal een verkennend bodemonderzoek nodig zijn en voor de grondroerende werkzaamheden dient een BUS-melding te worden gedaan. De grondwerkzaamheden zullen daarna worden uitgevoerd onder milieukundige begeleiding.

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-uursgemiddelde	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 NO2 en PM10 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

Voor het bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Peutz, 15 juni 2023). Het rapport is opgenomen als bijlage 6 bij de toelichting. In het onderzoek is ingegaan op de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en is de bijdrage van het plan nagegaan.

Luchtkwaliteit ter plaatse

De jaargemiddelde concentraties ter plaatse van het plangebied bedragen (op grond van de gegevens die binnen de NSL-monitoring beschikbaar zijn) voor het jaar 2021 19 µg/m^3 voor stikstofdioxide (NO_2) en 18 en 10 µg/mg/m^3 voor fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$). De huidige luchtkwaliteit in het plangebied voldoet derhalve ruimschoots aan de van toepassing zijnde grenswaarden. Overigens is de achtergrondconcentratie dalende en is het jaar 2021 dus als worst-case te beschouwen.

Bijdrage van het plan

Door de realisatie van de woningen, het hotel en het commerciële programma zal het verkeer van en naar het plangebied toenemen. Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit van de extra verkeersbewegingen van en naar het plangebied als Niet In Betekenende Mate gekwalificeerd kan worden.

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 ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ook is de bijdrage van het plan aan de luchtkwaliteit "niet in betekenende mate" (NIBM), waarmee voldaan wordt aan artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. 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) stelt specifieke eisen aan bestemmingsplannen. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. Voor dit bestemmingsplan is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerlawaai (art. 77 Wgh) en railverkeerslawaai (art. 105 Wgh) van belang. Het plangebied ligt niet in een geluidzone van een gezoneerd industrieterrein.

Geluidzones en geluidsgevoelige bestemmingen

De Wet geluidhinder werkt met het systeem van zones (aandachtgebieden) rond geluidsbronnen (wegverkeer, railverkeer en industrielawaai). Als een geluidgevoelige bestemming binnen een geluidzone ligt, moet de geluidbelasting op dat object worden onderzocht. In het kader van de Wet geluidhinder is er geen onderzoeksplicht naar 30 km/uur-wegen. In het kader van een beoordeling van een goede ruimtelijke ordening kan het echter wel noodzakelijk zijn de akoestische gevolgen van 30 km/uur wegen in kaart te brengen om te onderzoeken of er nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

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 woningen in het plangebied zijn (in L_{den})

- Wegverkeerslawaai, voorkeursgrenswaarde 48 dB en maximale grenswaarde van 63 dB.
- Spoorweglawaai, voorkeursgrenswaarde 55 dB en maximale grenswaarde van 68 dB

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 weg- en railverkeer).

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

Geluidsbelasting		Voorwaarden Hogere Waarde beleid
Wegverkeer	Spoorweg	
= 48 dB	= 55 dB	Voldoet aan voorkeursgrenswaarde geen hogere waarde nodig en geen aanvullende voorwaarden vereist.
48-53 dB	55-60 dB	Hogere grenswaarde nodig, geen aanvullende voorwaarden vereist.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

53-63 dB	60-68 dB	Hogere grenswaarden nodig én aanvullende voorwaarden zoals geluidsluwe gevel en een eventuele geluidsluwe buitenruimte vereist.

5.3.3.3 Onderzoek algemeen

Het plangebied is gelegen binnen de zone van de volgende wegen:

- Burgemeester Jamessingel;
- Spoorstraat;
- Albert Plesmanplein.

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende wegen met een maximum snelheid van 30 km/u gelegen:

- Stationsplein;
- Van Bergen IJzendoornpark;
- Crabethstraat;
- Vredebest;
- Ronsseweg.

Bovengenoemde wegen zijn meegenomen bij het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van alle weg.

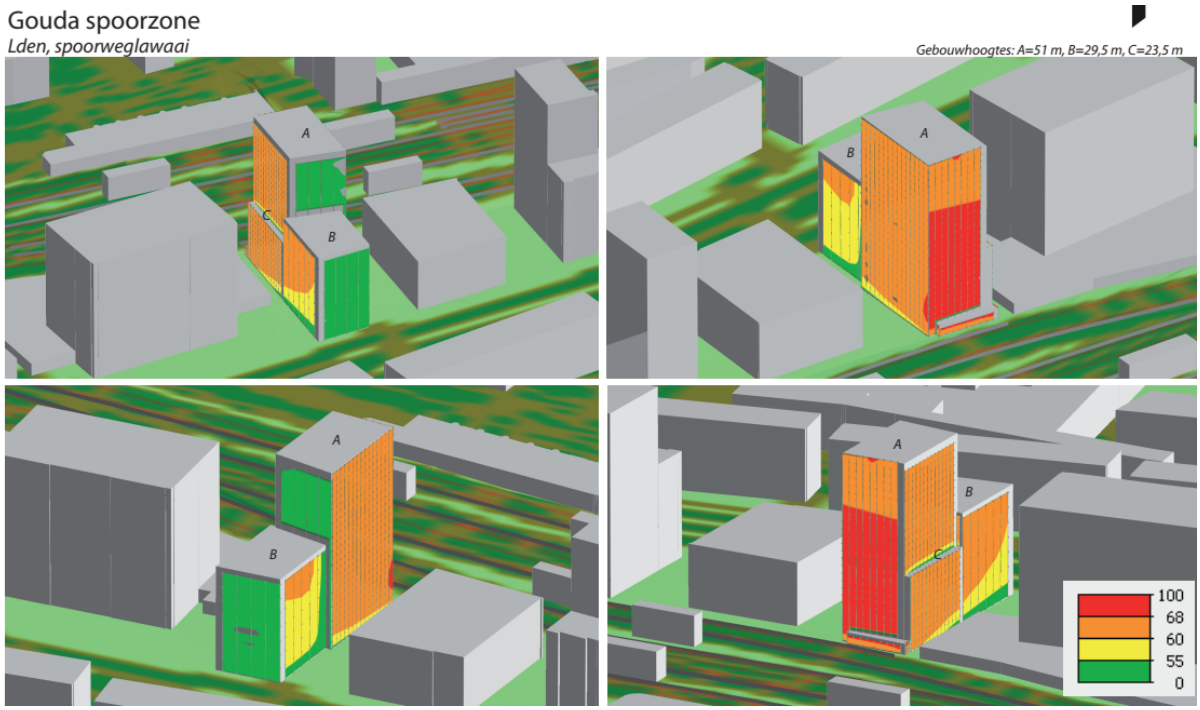
Ook is het plangebied gelegen binnen de onderzoekszone van de spoorweg.

Het nieuwe bestemmingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Peutz, 19 juni 2023). De conclusie van het onderzoek is hieronder in de toelichting opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving van de rekenresultaten wordt verwezen naar het rapport, dat is opgenomen als bijlage 7 bij de toelichting. Het onderzoek is uitgegaan van een iets lagere bouwhoogte, maar wel van hetzelfde aantal bouwlagen. Omdat de geluidbelasting afneemt voor de hogere bouwlagen zijn de uitkomsten van het onderzoek voldoende bruikbaar voor het bepalen van de maximale geluidbelastingen op de gevels.

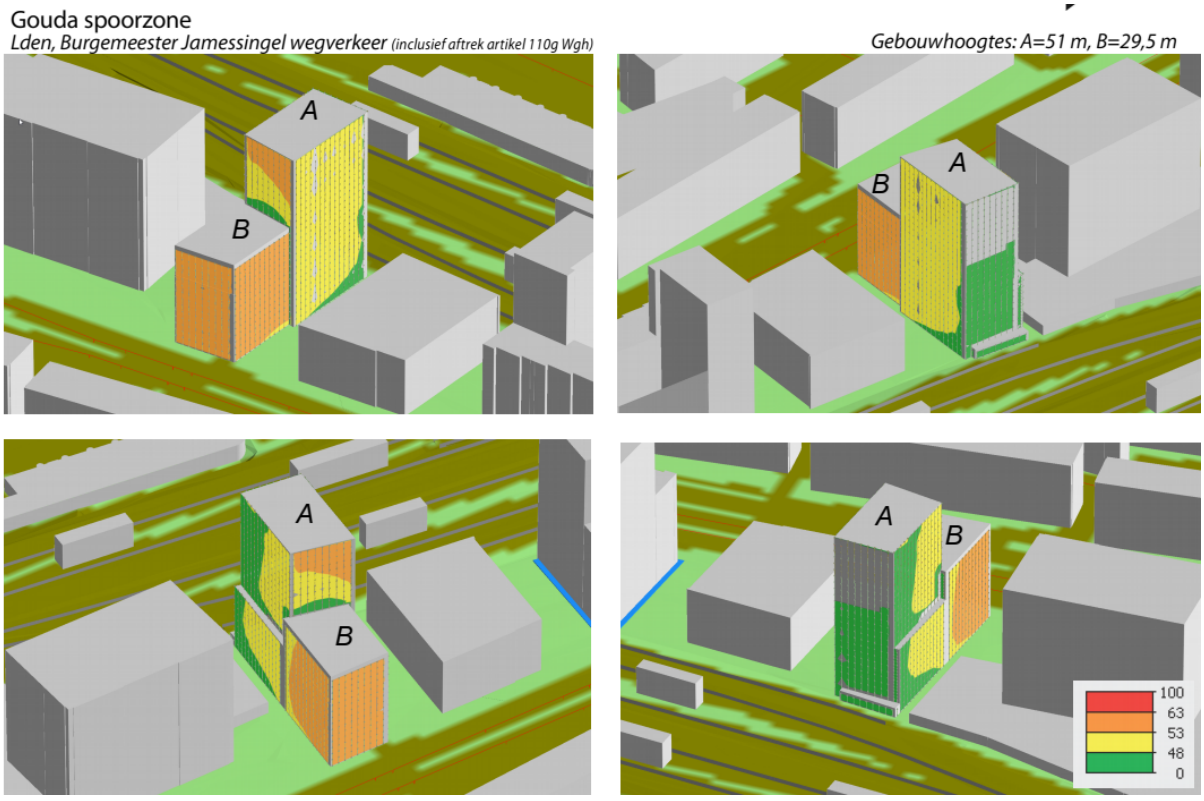
5.3.3.4 Uitkomsten onderzoek

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarden. Vanwege het spoor zijn geluidbelastingen berekend op de zuidgevel van maximaal 72 dB. Vanwege de Burgemeester Jamessingel zijn er geluidbelastingen berekend op de noordgevel van maximaal 62 dB voor Blok B en van maximaal 53 dB voor Blok A (blok A betreft het hoge deel van het gebouw aan de zijde van het spoor, blok B het lagere deel aan de Burgemeester Jamessingel).

Er zijn dove gevels nodig voor de zuidgevel van blok A tot en met de twaalfde bouwlaag (beoordelingshoogte 36 m) en een (zeer beperkt deel) van de westgevel van blok A. Op de oost- en noordgevel en het merendeel van de westgevel van blok A wordt voldaan aan de maximale grenswaarde van 68 dB voor railverkeer en is een dove gevel niet noodzakelijk. Tevens wordt op de oost-, west- en noordgevel voldaan aan de maximale grenswaarden van 63 dB voor wegverkeer.



afbeelding 5.3: rekenresultaten railverkeer



afbeelding 5.4: rekenresultaten wegverkeer Burgemeester Jamessingel

Derhalve moeten hogere waarden in het kader van de Wgh aangevraagd worden. Maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer te reduceren zijn in de onderhavige situatie niet haalbaar te achten, vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Een en ander is reeds bij andere bouwplannen in de Spoorzone Noord nader onderzocht.

Om te kunnen voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit dient de karakteristieke geluidwering van de

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

gevels van de appartementen aan de zuidgevel van blok A te voldoen aan een eis van 39 dB (geluidbelasting railverkeer van 72 dB-33 dB). De geluidbelasting van de gevels van blok A ten gevolge van wegverkeer bedraagt ten hoogste 59 dB zonder aftrek. Voor deze appartementen dient de geluidwering van de gevels te voldoen aan een eis van 26 dB (geluidbelasting wegverkeer van 59 dB-33 dB).

Uit het onderzoek blijkt dat van blok A geen enkele gevel geluidluw is. Dit houdt in dat door gebouwgebonden maatregelen een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte gerealiseerd moet worden. In het geluidbeleid van de gemeente Gouda is opgenomen dat voor de beschouwing of een buitenruimte geluidluw is, uitgegaan moet worden van de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer. Dit houdt in dat uitgegaan moet worden van afsluitbare buitenruimten. De geluidreductie van de afgesloten buitenruimte moet zodanig zijn dat in de buitenruimte voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeer en 48 dB voor wegverkeer, afhankelijk van welk geluidsoort bepalend is voor de geluidbelasting op de gevel.

De geluidbelasting van de hotelkamers in blok B ten gevolge van alle wegen bedraagt ten hoogste 67 dB zonder aftrek. Geadviseerd wordt om voor de hotelkamers een karakteristieke geluidwering toe te passen van 34 dB (geluidbelasting wegverkeer 67 dB - 33 dB). Voor hotelkamers in blok A wordt geadviseerd om rekening te houden met de geluidbelasting ten gevolge van railverkeer die op de zuidgevel ten hoogste 72 dB kan bedragen. In dat geval wordt geadviseerd om voor de hotelkamers een karakteristieke geluidwering toe te passen van 39 dB (72 dB - 33 dB).

5.3.3.5 Toets aan hogere waarde beleid

In het hogere waarden beleid van de gemeente Gouda zijn voorwaarden verbonden waaronder hogere waarden boven de 53 dB (wegverkeerslawaai) of boven de 60 dB (spoorweglawaai) kunnen worden vastgesteld. Boven de 53 dB (wegverkeerslawaai) of boven de 60 dB (spoorweglawaai dienen appartementen te beschikken over een geluidsluwe gevel en, indien er een buitenruimte is moet deze ook geluidsluw zijn.

Aan de zuidgevel t/m 36 meter en een deel van de oostgevel t/m 9 meter is de geluidsbelasting hoger dat 68 dB (spoorweglawaai). Dit is boven de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Deze gevels dienen doof (zonder te openen delen) te worden uitgevoerd. Vanuit het hogere waarden beleid van de gemeente volgt de eis dat een appartement slechts één dove gevel mag hebben en dient een appartement over een geluidluwe gevel te beschikken. Dit is gelet op de uitkomsten van het onderzoek niet haalbaar. Uit het onderzoek blijkt dat van blok A geen enkele gevel geluidluw is.

Er wordt daarom afgeweken van de eis uit het hogere waarde beleid van maximaal één dove gevel, een geluidsluwe gevel per appartement en een geluidluwe buitenruimte. De eis van 33 dB(A) binnenniveau wordt niet verlaten. Door een hogere waarden besluit te nemen is deze eis van het binnenniveau af te dwingen wanneer een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt ingediend. Ook is in de regels opgenomen dat aan de eis van het binnenniveau moet worden voldaan.

Ter onderbouwing van de afwijking van het hogere waarden beleid is door Buro Bouwfysica onderzoek verricht naar mogelijke compenserende maatregelen om tot een acceptabele geluidsituatie te komen (rapport 7 april 2022, zie bijlage 8). Er zijn mogelijkheden onderzocht, zoals het aanbrengen van een individueel balkon bij de appartementen met een gesloten borstwering en absorberend plafond. Omdat het geluid van onderaf komt, is dit een redelijk effectieve maatregel. Ook is het zo dat de woningen zijn aangewezen op een gemeenschappelijke daktuin op de 9e verdieping. Deze buitenruimte zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en is geluidluw. Op die manier kunnen bewoners beschikken over een geluidluwe buitenruimte.

Gezien de overwegingen wordt het bij het vaststellen van hogere waarden voor de woningen binnen de planlocatie verantwoord geacht af te wijken van het gemeentelijk geluidbeleid. Het ontwerp zal op basis van de gegeven adviezen kunnen voorzien in voldoende compenserende maatregelen en zal voor de beoogde doelgroep van starters op de woonmarkt goede leefomgevingskwaliteiten bieden. De compenserende maatregelen zullen worden geborgd door deze als aanvullende voorwaarden bij het besluit hogere waarden op te nemen. De overwegingen in het onderzoek worden meegenomen in het ontwerpproces voor het nieuwe gebouw. Het ligt nog niet vast dat elk appartement een individueel balkon zal krijgen. Dit wordt nader onderzocht en bij de omgevingsvergunning bouwen getoetst aan de

eisen.

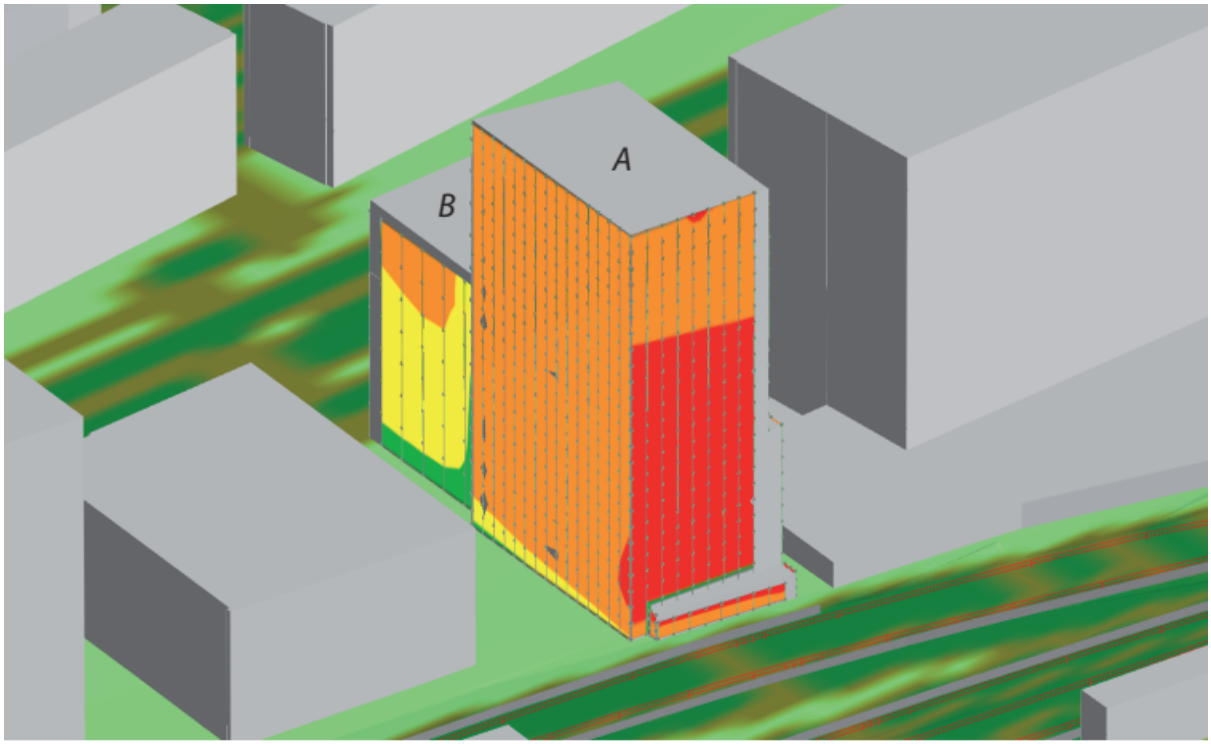
5.3.3.6 Vast te stellen hogere waarden

Voor alle nieuwe appartementen worden, onder voorwaarden, hogere grenswaarden Wet geluidhinder vastgesteld van:

- 53 dB voor de Burg. Jamessingel.
- 68 dB voor de spoorbaan Utrecht – Gouda.

Het ontwerp hogere waarden besluit is opgenomen als Bijlage 11. Zoals uit de berekeningsresultaten blijkt is spoorweglawaai dominant. In het hogere waarden besluit en de regels zijn de volgende voorwaarden opgenomen te worden:

- De zuidgevels van de appartementen in Blok A tot en met 36 m (12e verdieping) en voor een klein deel aan de oostgevel tot en met 9m hoogte (met rood aangegeven in afbeelding 5.5), dienen op de aangegeven locaties uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van de te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde van 33 dB.
- 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 te worden aangeboden aan het bevoegd gezag.



afbeelding 5.5: Gevels waar de maximale grenswaarde voor railverkeer wordt overschreden (rood) en dove gevels dienen te worden toegepast

5.3.3.7 Conclusie geluid

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan beperkingen tegen de bouw van appartementen in het plangebied omdat als gevolg van:

- Wegverkeerslawaai: De geluidbelasting bedraagt maximaal 53 dB op de noordgevel van Blok B waar woningen zijn geprojecteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Spoorweglawaai: De geluidbelasting bedraagt maximaal 72 dB op de zuidgevel van Blok A waar woningen zijn geprojecteerd. Zowel de voorkeursgrenswaarde (55 dB) als de maximale grenswaarde (68 dB) wordt overschreden.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

Maatregelen ter reductie van wegverkeerslawaai geven onvoldoende effect om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. De maximaal haalbare reductie bedraagt circa 2 dB wanneer op de Burgemeester Jamessingel gekozen wordt voor stil asfalt (SMA NL 8 G+ of gelijkwaardig).

Maatregelen ter reductie van spoorweglawaai zijn niet doelmatig. Raildempers zijn in het kader van andere plannen in de Spoorzone onderzocht maar geven als gevolg van het grote aantal wissels geen merkbare reductie. Overdrachtsmaateregelen 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 (het ontwerp besluit hogere waarde zal worden opgenomen in Bijlage 9). De vast te stellen hogere waarden voor de appartementen staan in onderstaande tabel.

Tabel 5.5: Vastgestelde hogere waarden

Bestemming		Geluidsbron	Hogere waarden
Omschrijving			
Appartementen	59	Burg. Jamessingel	53 dB
Appartementen	59	spoorbaan Utrecht - Gouda	68 dB

In paragraaf 5.3.3.6 is een overzicht gegeven van de voorwaarden waaronder de bovenstaande hogere waarden worden vastgesteld.

Op basis van het onderzoek wordt het bij het vaststellen van hogere waarden voor de woningen binnen de planlocatie verantwoord geacht af te wijken van het gemeentelijk geluidbeleid. Het ontwerp zal op basis van de gegeven adviezen kunnen voorzien in voldoende compenserende maatregelen en zal voor de beoogde doelgroep van starters op de woonmarkt goede leefomgevingskwaliteiten bieden. De compenserende maatregelen zullen worden geborgd door deze als aanvullende voorwaarden bij het besluit hogere waarden op te nemen. De overwegingen in het onderzoek worden meegenomen in het ontwerpproces voor het nieuwe gebouw. Het ligt nog niet vast dat elk appartement een individueel balkon zal krijgen. Dit wordt nader onderzocht en bij de omgevingsvergunning bouwen wordt definitief getoetst aan de eisen.

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 primair 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

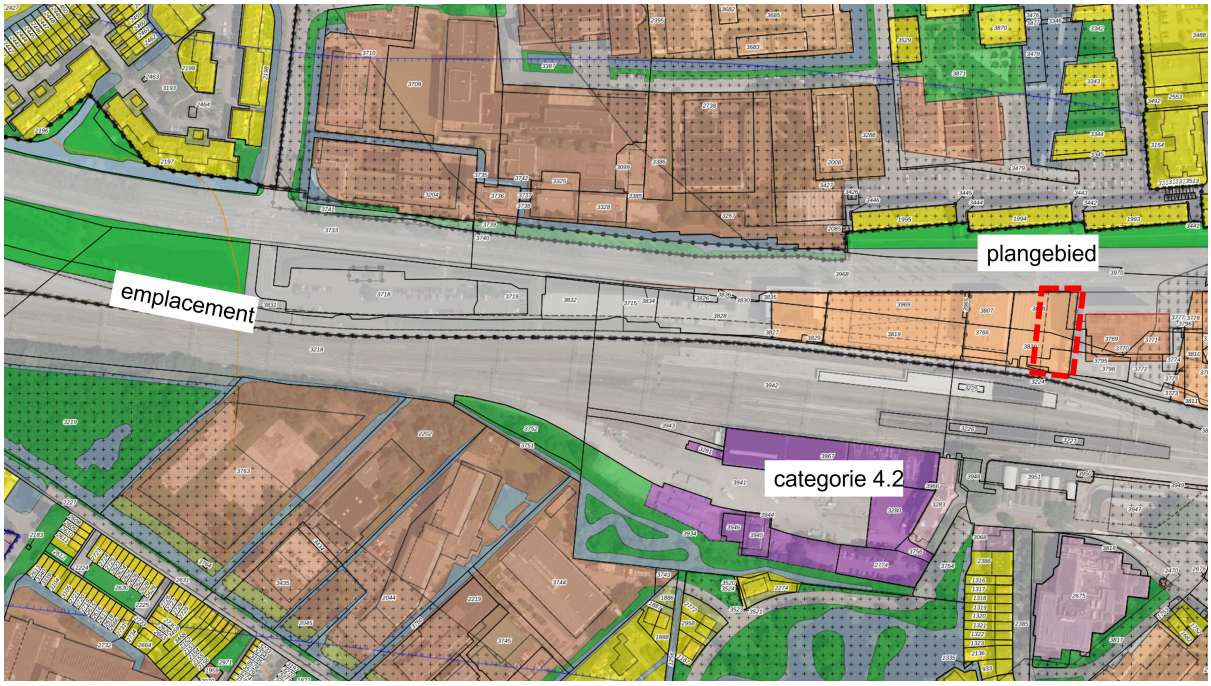
leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige functies en belastende activiteiten moeten worden gerespecteerd. In het geval de bestemmingswijziging wordt gerealiseerd ten bate van de vestiging van 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 bedrijven. 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 5.6 is een overzicht gegeven van de bestemmingen rondom het plangebied Spoorzone Hotelkavel.



Afbeelding 5.6: Bestemmingen rondom het plangebied

Naast het plangebied staat een bioscoop met een richtafstand van 10 meter tot gevoelige bestemmingen. Deze richtafstand is vanwege het aspect geluid. De afstand tussen de bioscoop en het plangebied is groter dan 10 meter.

Ten zuidwesten van het plangebied, aan de overkant van het spoor, ligt een perceel met bedrijfsbestemming van categorie 4.2 op een afstand van ongeveer 90 meter. De richtafstand van deze categorie tot gevoelige bestemmingen (b.v. woningen, onderwijs) is 200 meter. Op de bedrijfslocatie vindt geen bedrijvigheid van een dergelijk hoge categorie meer plaats. Het vaststellen van gevoelige bestemmingen in het plangebied zou de toekomstige vestiging van hogere bedrijfscategorieën op deze bedrijfslocatie kunnen belemmeren. Echter, gezien de woonbestemmingen in het zuiden en zuidoosten op respectievelijk 15 en 35 meter van de bedrijfslocatie zal de eventuele vestiging van hogere categorieën op die locatie al door deze woningen in sterke mate belemmerd worden. Hiermee kan de

vraag gesteld worden in hoeverre de aanduiding categorie 4.2 voor de bedrijfslocatie reëel is.

Richting het westen is begin 2021 een spoorwegemplacement vergund aan de Burgemeester Jamessingel tegenover huisnummer 2 (op ca. 500 m afstand van het plangebied). De activiteiten bestaan uit het rangeren en overstaan van reizigerstreinen alsmede het inwendig reinigen van deze treinen op het spoorwegemplacement. Voor de vergunning is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op omliggende woningen. De dichtstbijzijnde woningen zijn gelegen op circa 90 meter ten noorden van het emplacement. Uit de berekeningen blijkt dat voor alle omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden. Aangezien het plangebied ruim verder ligt, zal de geluidbelasting zodoende ter plaatse lager zijn.

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

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

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de volgende ecologische onderzoeken uitgevoerd:

- 'Quickscan Wet natuurbescherming Burgemeester Jamesplein (kavel 5), Gouda', IDDS, 20 juli 2021, zie bijlage 10.
- 'Nader onderzoek vleermuizen Wet natuurbescherming Burgemeester Jamesplein (Kavel 5), Gouda', IDDS, 30 juni 2022, zie bijlage 11.
- 'Stikstofonderzoek Burgemeester Jamesplein, Gouda', IDDS, 31 oktober 2023, zie bijlage 12.

De resultaten zijn hieronder beschreven.

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De ingreep leidt niet tot een fysieke afname van oppervlakte aangewezen habitattypen in Natura 2000-gebieden of het NNN en heeft geen significant verstorend effect op soorten. Het plangebied ligt op circa 2,9 km afstand tot Natura 2000-gebied. Er zijn geen directe of indirecte effecten die kunnen optreden vanwege geluid, licht en dergelijke. Ook is nagegaan of mogelijk stikstofdepositie kan optreden. Uit de stikstofberekening volgt dat het planvoornemen niet leidt tot stikstofdepositie in Natura 2000-gebied, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase.

Soortbescherming

Voor het soortenonderzoek is bureauonderzoek uitgevoerd en is een veldbezoek gedaan. De meeste soorten zijn niet aangetroffen en er is ook geen geschikte biotoop voor aanwezig. In de gevel van de fietsenstalling zijn openingen gevonden die mogelijk geschikt kunnen zijn voor verblijfplaats voor de gewone, kleine en ruige dwergvleermuis. Zodoende is er nader onderzoek gedaan om na te gaan of er daadwerkelijk vleermuizen in de openingen zijn. Uit dit nader onderzoek volgt dat in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen zijn. Er zal geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig zijn

om de (bouw)werkzaamheden uit te kunnen voeren.



afbeelding 5.7: de rode lijn zijn de gevels die zijn onderzocht op mogelijke verblijfplaatsen (bron: IDDS)

Mitigerende maatregelen

Een negatief effect op jaarrond beschermde vogelsoorten is uitgesloten. Diverse soorten algemene broedvogels kunnen in het plangebied verwacht worden. Het verwijderen van struiken en bomen kan verstorend zijn voor broedende vogels en moet daarom buiten het broedseizoen plaatsvinden (het broedseizoen is grofweg van half maart tot half juli).

Het is mogelijk dat rugstreeppadden zich tijdens de werkzaamheden binnen het plangebied vestigen vanuit andere bouwterreinen in de stad. Om dit te voorkomen moet voorkomen worden dat er in het voortplantingsseizoen (dat loopt van april t/m september) te voorkomen dat ondiepe plassen ontstaan, waarin deze soort eieren kan afzetten, en te voorkomen dat vergraafbare grond aanwezig is.

Een negatief effect op ongewervelden is uitgesloten.

5.3.5.3 Conclusie

Voor het bestemmingsplan zijn vanuit de discipline ecologie geen planologische bezwaren.

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)

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

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.

5.3.6.2 Onderzoek en resultaten

Er is een onderzoek Externe veiligheid uitgevoerd (Aveco de Bondt, 12 juni 2023). De rapportage is opgenomen als bijlage 13 bij de toelichting. Hieronder is ingegaan op de bevindingen.

Uit de inventarisatie van risicobronnen in en rondom het plangebied blijkt dat uitsluitend het spoor een aandachtspunt vormt voor de beoogde ontwikkeling. Een nadere beschouwing is uitgevoerd, waarbij is gekeken naar het aanwezige plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het plasbrandaandachtsgebied.

Plaatsgebonden risico

Voor trajectdeel 30.AR geldt op basis van het Basisnet Spoor een PR10-6 contour/plafond van 1 meter. De plaatsgebonden risico overlapt niet met het plangebied en vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Langs het spoor is een wettelijk vastgesteld plasbrandaandachtsgebied gelegen. De wettelijke afstand van 30 meter moet bepaald worden 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 en overlapt een deel van het plangebied.

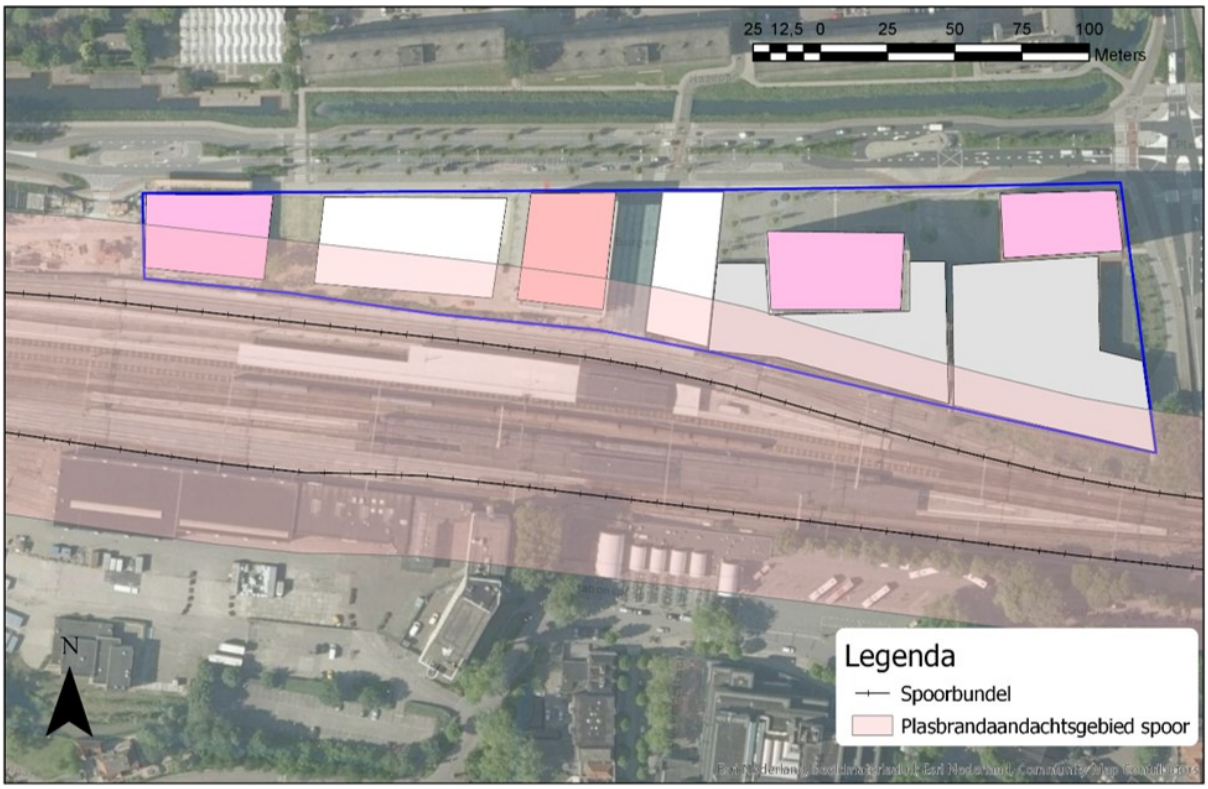
In het Bouwbesluit 2012 zijn voor een plasbrandaandachtsgebied aanvullende bouwkundige eisen opgenomen om bij nieuwbouw gebouwen te beschermen tegen de gevolgen van een plasbrand. Deze eisen vinden hun juridische basis niet in het bestemmingsplan maar de combinatie Regeling basisnet – Bouwbesluit. Voor het bestemmingsplan is de vraag relevant of de aanwezigheid van een PAG tot een andere ruimtelijke invulling leidt. Gezien het specifieke karakter van de planlocatie en het ontbreken van

locaties met een vergelijkbaar karakter, is in het vigerende bestemmingsplan 'Spoorzone Midden & Oost, geconsolideerde versie 31 mei 2013' bouwen in het PAG al toegestaan.

De maatregelen die het Bouwbesluit biedt zijn vaak erg kostbaar. Naast de maatregelen uit het Bouwbesluit zijn ook andere maatregelen mogelijk met een gelijkwaardig effect. Ten aanzien van de te treffen aanvullende bouwkundige eisen vanwege het PAG is door Antea Group voor de nabijgelegen C1-locatie onderzocht wat eventuele gelijkwaardige maatregelen zijn (kenmerk rapport 437329, d.d. 6 juni 2019) . In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om, naast de maatregelen uit het Bouwbesluit, ook de maatregelen met een gelijkwaardig effect toe te passen. Deze moeten wel getoetst worden aan het rapport van Antea Group dat als bijlage Bijlage 5 Plasbrandvoorziening Spoorzone Gouda bij de regels is gevoegd. Het college moet, voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning bouwv, wel specifiek goedkeuring verlenen voor het toepassen van de maatregelen en de beoordeling van gelijkwaardigheid.

In de rapportage 'Bouwstenen Omgevingsveiligheid - Ruimtelijke ontwikkelingen nabij spoorwegen' (Antea, 16 maart 2022) zijn voor verschillende veiligheidsscenario's gelijkwaardige maatregelen (bouwstenen) aangereikt. De initiatiefnemer is van plan om als gelijkwaardige maatregel een opvangvoorziening te realiseren langs het spoor in het plasbrandaandachtgebied. Deze voorziening is nog niet volledig uitgewerkt en er vinden nog overleggen over plaats met de Omgevingsdienst en de Veiligheidsregio. Na afstemming wordt de voorziening definitief ontworpen en zal onderdeel uitmaken van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen. De voorziening is geprojecteerd binnen de gronden die in eigendom zijn van de initiatiefnemer en binnen de plangrens van het bestemmingsplan. De aanleg is ook mogelijk binnen de regels van het bestemmingsplan.

Overigens dient opgemerkt te worden dat voor het bouwen van een bouwwerk binnen 11 meter van de perceelsgrens van het spoor, Prorail een vergunning moet verlenen ingevolge artikel 19 van de Spoorwegenwet. In dat kader kan Prorail ook nog voorwaarden stellen aan de bebouwing. Deze vergunning staat overigens los van de mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt en is een algemeen geldende bepaling in Nederland.



Afbeelding 5.8: Plasbrandaandachtsgebied gerekend vanaf spoor 10

Groepsrisico

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied voor de verantwoording van het groepsrisico. Uit de berekeningen van het groepsrisico, uitgaande van de worst-case variant qua personendichtheid, blijkt dat het groepsrisico in zowel de huidige als de toekomstige situatie hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt door de beoogde ontwikkeling bovendien met meer dan 10% toe.

Het groepsrisico ter hoogte van het plangebied bedraagt maximaal 0,63 keer de oriëntatiewaarde. Hiermee is er dus geen sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het groepsrisico is substantieel lager dan de waarde van 12,51 maal de oriëntatiewaarde zoals voor het van kracht worden van het Basisnet is berekend in 2009 in het kader van het voorgaande bestemmingsplan Midden & Oost. Dat neemt niet weg dat de beschreven scenario's in het document 'Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Spoorzone Midden en Oost' (Oranjewoud, projectnr. 184732, 17 maart 2009) nog steeds kunnen plaatsvinden.

5.3.6.3 Verantwoording groepsrisico

In deze verantwoording van het groepsrisico wordt alleen nader ingegaan op het spoor als risicobron in het kader van externe veiligheid. Voor de verantwoording van het groepsrisico wordt grotendeels aangesloten bij de verantwoording die reeds in het kader van het vigerende bestemmingsplan 'Spoorzone Midden & Oost, geconsolideerde versie 31 mei 2013' is geschreven. Naar aanleiding hiervan zijn reeds verschillende maatregelen getroffen om de bestrijdbaarheid voor een ramp te vergroten:

1. Het aanbrengen van een blusleiding langs het spoor;
2. Het realiseren van verschillende aanlandingspunten vanaf de Burgemeester Jamessingel (toegangen tot het spoor);
3. Nieuwe gebouwen moeten beschikken over een zelfredzaamheidsplan waarin wordt beschreven hoe gehandeld moet worden bij een incident met gevaarlijke stoffen;
4. Zeer kwetsbare gebouwen (specifieke functies voor kinderen < 12, zorg, enz.) zijn niet toegestaan;
5. In het bestemmingsplan Midden & Oost is opgenomen dat B&W nadere eisen kunnen stellen aan:
   a. Vluchtmogelijkheden;
   b. Afsluitbaarheid van mechanische ventilatie (om binnendringen giftige gassen te-gen te gaan);
   c. Bouwkundige uitvoering i.v.m. bescherming tegen plasbrand.

De hierboven genoemde maatregelen zijn verwerkt in het vigerende bestemmingsplan en de fysieke maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. In afbeelding 5.9 en afbeelding 5.10 zijn de uitgevoerde maatregelen ter hoogte van het plangebied en de gehele Spoorzone weergegeven. Door het aanleggen van een blusleiding is er voldoende, direct inzetbaar bluswater aanwezig ter hoogte van het plangebied. Dit is van belang om een incident in een zo vroeg mogelijk stadium te bestrijden en te voorkomen dat het uitgroeit tot een ramp. Ten westen van het plangebied is een aantal 'aanlandingspunten' gerealiseerd, waarmee de hulpdiensten een verbeterde toegang hebben tot het spoor (zie afbeelding 5.10).

In het nu voorliggende bestemmingsplan voor de Hotelkavel zijn maatregelen 4 en 5 ook weer opgenomen in de regels. Met de maatregelen (zelfredzaamheidsplan, geen zeer kwetsbare gebouwen, nadere eisen aan vluchtmogelijkheden, afsluitbare ventilatie en bouwkundige uitvoering vanwege PAG) wordt aangesloten bij het gemeentelijk EV-beleid.

Advies Veiligheidsregio Hollands Midden

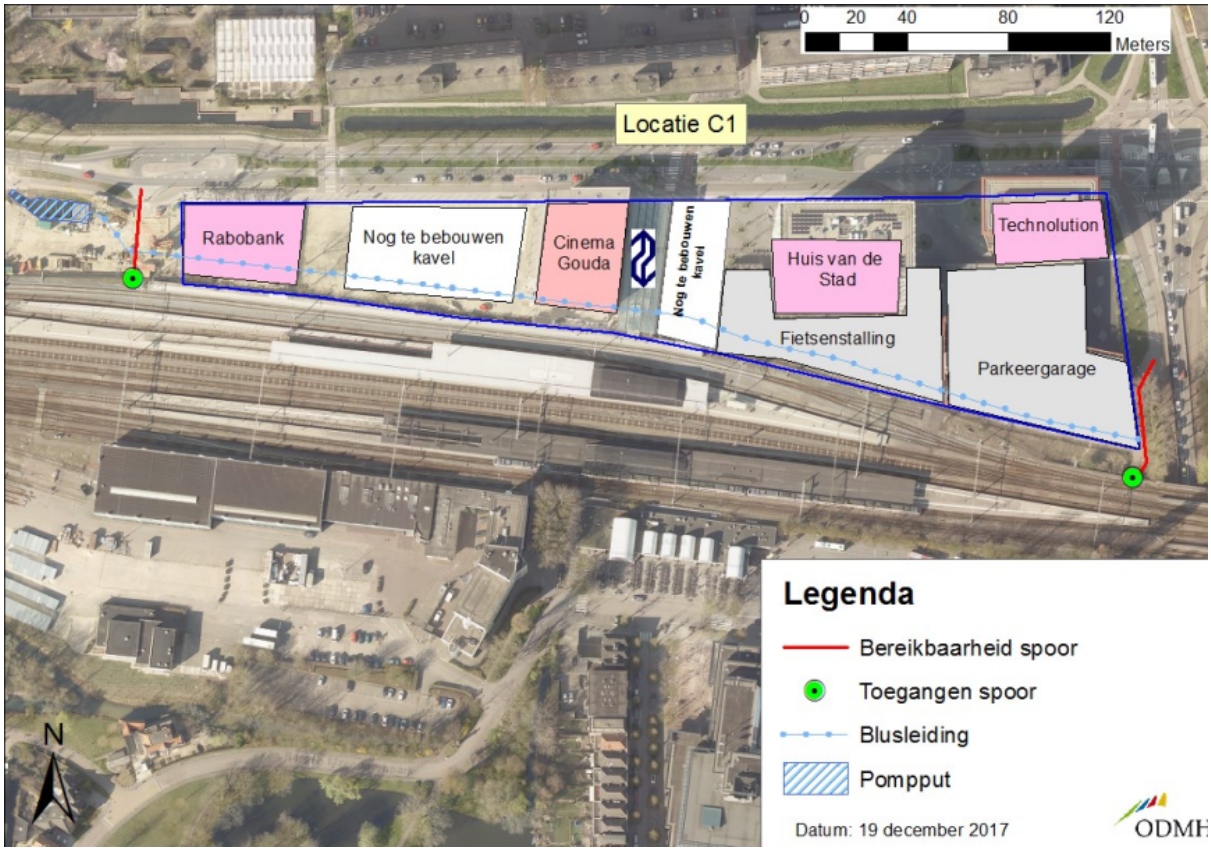
Voor de verdere uitwerking van de verantwoording van het groepsrisico is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM). Hun advies is opgenomen als bijlage 14 bij de toelichting.

De VRHM bevestigt dat er overleggen plaatsvinden over de opvoorziening langs het spoor in het plasbrandaandachtsgebied en dat dit bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen wordt gevoegd. Verder wordt aangegeven dat risicocommunicatie met de toekomstige bewoners en gebruikers van essentieel belang is om de gevolgen bij een incident zoveel mogelijk te beperken danwel tegen te gaan. Wanneer zij een incident snel herkennen en weten hoe zij zelf moeten handelen zorgt dit direct voor een betere overlevingskans.

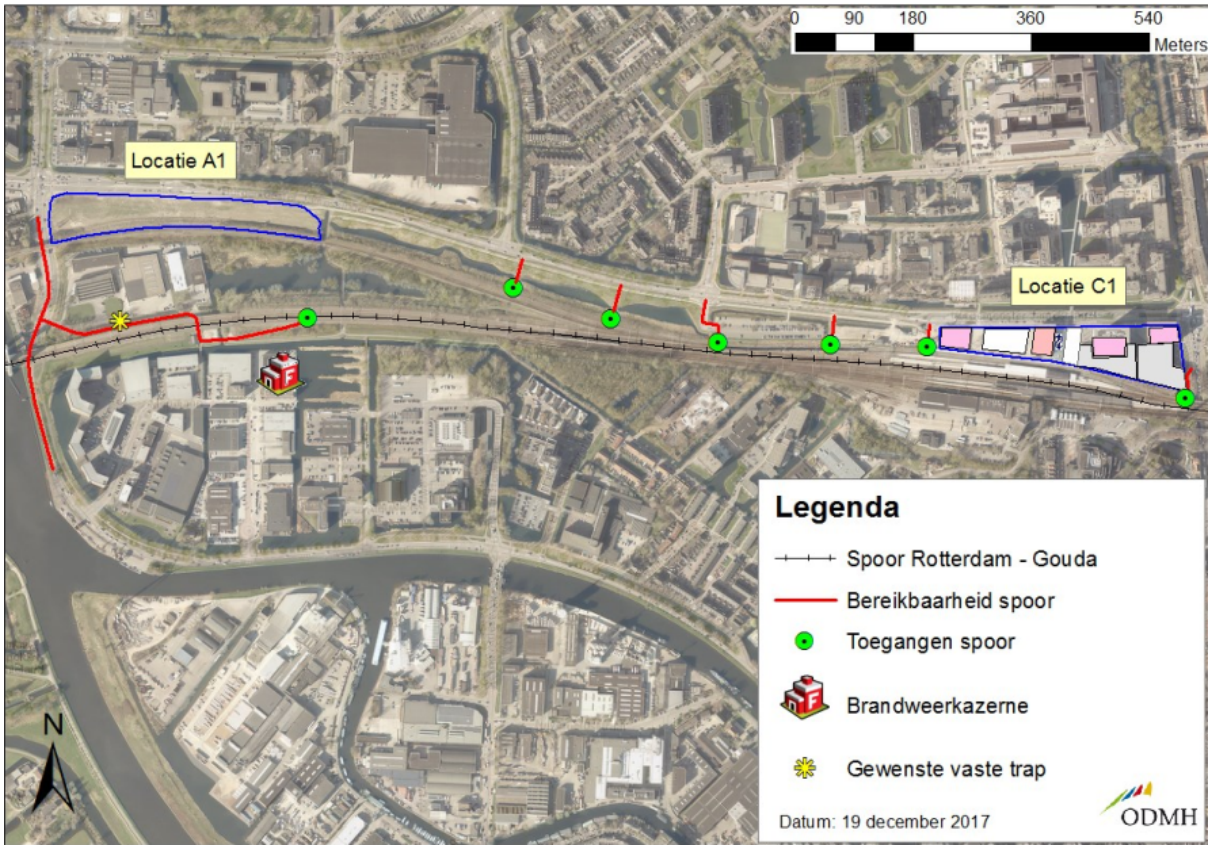
Er wordt in het advies verder nog ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie. Het is van belang dat het nieuwe gebouw tot maximaal 10 meter bereikbaar is door een brandweervoertuig om te voldoen aan

eis Bouwbesluit. De initiatiefnemer neemt dit mee in de uitwerking voor de aanvraag omgevingsvergunning bouwen. Ook dienen de bluswatervoorzieningen voldoende te zijn. In de bestaande situatie is nabij het plangebied een brandkraan aanwezig die dienst kan doen als offensieve bluswatervoorziening ten behoeve van de brandweer. In aanvulling hierop is er open water binnen 400 meter van het plangebied gesitueerd. Aangenomen wordt dat het open water bruikbaar is als defensief bluswater.

tot slot geeft de VRHM adviezen over de te gebruiken isolatiematerialen om branduitbreidingskansen te verkleinen, over de maavtvoering van de liften voor eventueel patientenvervoer en het brandveilig toepassen van groene daken en gevels. Deze aspecten zijn aan de initiatiefnemer meegegeven en worden in de aanvraag omgevingsvergunning bouwen verwerkt.



Afbeelding 5.9: Maatregelen rond het stationsgebied



Afbeelding 5.10: Maatregelen over de hele spoorzone Gouda (plangebied ligt binnen locatie C1)

5.3.6.4 Conclusie

Voor het nieuwe bestemmingsplan Spoorzone Hotelkavel is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor relevant. Grootste veranderingen sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Spoorzone Midden & Oost' is dat het Basisnet spoor inmiddels is vastgesteld en geborgd in wetgeving. Dit heeft ertoe geleid dat de risico's ten opzichte van de situatie van voor het Basisnet sterk zijn afgenomen. Dit is ook aangetoond met de uitgevoerde risicoberekening. Het groepsrisico is gedaald van 12,51 maal de oriëntatiewaarde in 2009 naar 0,63 maal de oriëntatiewaarde in 2021 (deze uitkomst is inclusief de in dit bestemmingsplan voorgenomen ontwikkeling).

Dit is te verklaren omdat er maatregelen zijn genomen om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger te maken (waaronder: routering, de samenstelling van treinen, automatische treinbeïnvloeding (ATB), hittesensoren die vastgelopen assen en wielen detecteren).

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 desastreuze gevolgen.

Om bij een incident tijdig te kunnen ingrijpen zijn de nodige (fysieke) maatregelen getroffen in het gebied (zie paragraaf 5.3.6.3).

Daarnaast:

- wordt in de planregels niet toegestaan dat functies specifiek bedoeld voor kwetsbare groepen (bijv. kinderdagverblijf, basisschool, verzorgingstehuis, enz.) zich vestigen binnen het plangebied;
- wordt een uitgebreid ontruimingsplan vereist voor alle gebruikers;
- wordt de mogelijkheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan vluchtmogelijkheden, de mechanische ventilatie en de bouwkundige uitvoering;
- wordt in dit bestemmingsplan de mogelijkheid geboden om, naast de maatregelen uit het Bouwbesluit, ook de maatregelen met een gelijkwaardig effect toe te passen, nadat dit is getoetst aan het rapport van Bijlage 5 Plasbrandvoorziening Spoorzone Gouda bij de regels is gevoegd. De

initiatiefnemer is van plan een opvangvoorziening te realiseren aan de zuidzijde van het perceel binnen het plangebied. Hierover vinden gesprekken plaats met de Veiligheidsregio en Omgevingsdienst en de voorziening zal na akkoord onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning voor bouwen.
- wordt rekening gehouden met de adviezen van de VRHM, onder andere ten aanzien van risicocommunicatie, bereikbaarheid, bluswatervoorzieningen, en de andere aandachtspunten voor de omgevingsvergunning bouwen.

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 een hotel, woningen en commerciële ruimten 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. Er is een vormvrije m.e.r. beoordeling opgesteld (Aveco de Bondt, 19 juni 2023). De rapportage is opgenomen als bijjlage 15 bij de toelichting.



Het voornemen om een hotel, appartementen en commerciële voorzieningen te realiseren binnen het plangebied leidt in beperkte mate tot effecten voor het milieu en de omgeving. Voor alle onderzochte aspecten geldt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet noodzakelijk om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

5.4.3 Conclusie

Gelet op bovenstaande overwegingen kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het opstellen van een milieueffectrapport is daarom niet nodig.

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 op 90 meter van een bedrijfslocatie waar categorie 4.2 is toegestaan (zie paragraaf 5.3.4). Hiermee zou de bedrijvigheid op die locatie, door het vastleggen van gevoelige bestemmingen in het plangebied, belemmerd kunnen worden. Gezien reeds aanwezige woonbestemmingen op korte afstand van de bedrijfslocatie is het de vraag in hoeverre de aanduiding categorie 4.2 voor die bedrijfslocatie reëel is. De provincie heeft aangegeven dat gezien de beperkte omvang, de matige ontsluiting en de excentrische ligging van de bedrijfslocatie de wijziging van de bestemming hier aanvaardbaar is.

Beschermen van grote groepen mensen

Met maatregelen 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, waarbij de bestaande bouwmogelijkheden worden behouden. Dit betekent dat het plan niet meer verharding mogelijk maakt dan al is toegestaan. Het plangebied is in de huidige situatie ook al volledig verhard. Het plan leidt niet tot een toename aan verharding.

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. Door de voorgenomen ontwikkeling heeft hier geen invloed op.

Binnen het plangebied zijn geen primaire of regionale waterkeringen, kernzones van een waterkering, of grondwaterbeschermingsgebieden gelegen.

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, oppervlakte-water en (ondiep) grondwater. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft het hoogheemraadschap een adviserende rol.

Het hoogheemraadschap maakt gebruikt van de Digitale watertoets via www.dewatertoets.nl. Uit de digitale watertoets komt naar voren dat de normale procedure van toepassing is. 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.

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

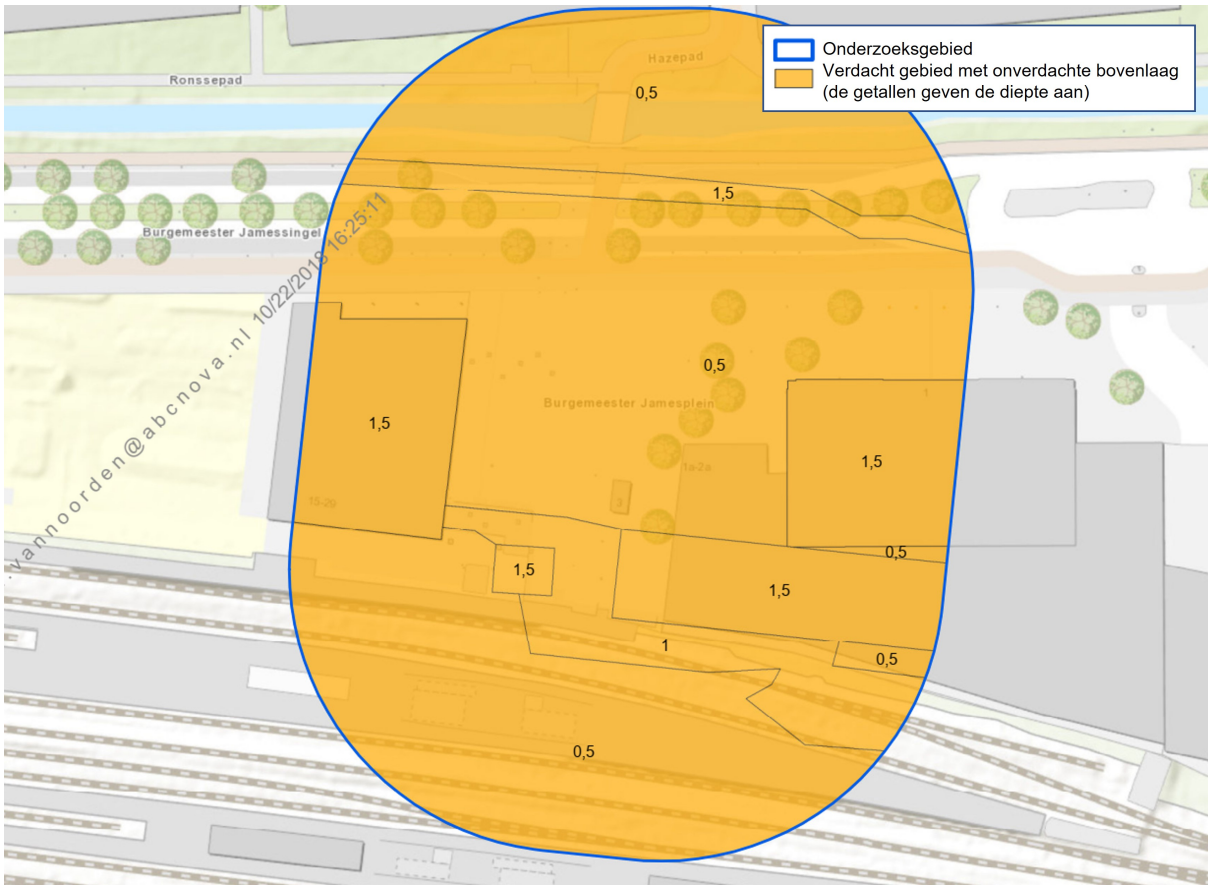
Voor bepaalde gebieden geldt een hoge verwachtingswaarde voor het aantreffen van niet-gesprongen explosieven. Bij het ontwikkelen van een plan moet hier rekening worden gehouden. Wanneer in een vroeg stadium onderzoek wordt verricht naar het al dan niet voorkomen van NGE's kunnen passende maatregelen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

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven in het plangebied (Expload, 15 augustus 2018). Het rapport is opgenomen als bijlage 16 bij de toelichting.

Uit het onderzoek volgt dat bij grondroerende werkzaamheden tot een maximale diepte van 0,5 m-mv geen aanvullende onderzoeken uit te voeren in relatie tot het mogelijk aantreffen van conventionele explosieven (CE), maar gebruik te maken van het Protocol Toevalsvondst (zie bijlage 6 bij het onderzoek). Hiermee wordt voorkomen dat er bij het onverwacht aantreffen van CE binnen de projectlocatie alsnog risico’s kunnen ontstaan.

Voorafgaande aan grondroerende werkzaamheden dieper dan 0,5 m-mv wordt geadviseerd vooraf CE op te (laten) sporen en te verwijderen, minimaal tot 0,5 meter onder de diepte tot waar grondroering gaat plaatsvinden en maximaal tot maximaal 13,34 m-mv. In bepaalde gebieden is pas onderzoek nodig bij grondroerende werkzaamheden dieper dan 1,5 m-mv (zie CE-bodembelastingkaart in afbeelding 5.14).

Om onderzoek duur en –kosten zoveel als mogelijk te beperken wordt geadviseerd funderingspalen en/of damwanden trillingvrij aan te brengen, om te voorkomen dat het volledige gebied waar trillingen (met een versnelling van 1,0 m/s² of groter kunnen) ontstaan onderzocht dient te worden. Ingeval van het ontstaan van trillingen dient namelijk rekening te worden gehouden met een zone van circa 10 meter rondom de te plaatsen funderingspalen en/of damwand.



Afbeelding 5.14: CE-bodembelastingskaart behorend bij het onderzoek

Betekenis voor het bestemmingsplan

Er is onderzoek uitgevoerd naar niet gesprongen explosieven. Met de resultaten van dit onderzoek wordt rekening gehouden in het kader van de omgevingsvergunning. Voor het bestemmingsplan heeft dit geen gevolgen.

5.8 Bezonning en schaduweffecten

5.8.1 Inleiding

In de gemeente Gouda is geen beleid in het kader van bezonning en beschaduwing van de gebouwde omgeving. Daarom is er voor gekozem om de in Nederland gangbare TNO-norm voor bezonning toe te passen. De TNO-norm luidt als volgt:

"Een woning krijgt de waardering voldoende wanneer er sprake is van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (acht maanden). Als beoordelingspunt geldt het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. De twee uur zon hoeven niet aansluitend plaats te vinden en de bezonning op de voor- en achtergevel mag bij elkaar opgeteld worden."

5.8.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan staat een getrapte bouwhoogte toe van 32 m voor het deel aan de Burgemeester Jamessingel en 54 meter voor het deel aan het spoor. Om de schaduweffecten in beeld te brengen, is een bezonningsstudie uitgevoerd ('Bezonningsstudie, KCAP, 7 maart 2023). De studie is opgenomen als bijlage 17 bij de toelichting.

"Spoorzone Hotelkavel" (vastgesteld)

In de bezonningstudie is uitgegaan van met maximale bouwvolume dat het bestemmingsplan mogelijk maakt en is onderzocht hoe dit volume de bezonning van de omgeving beïnvloedt op verschillende momenten gedurende een jaar. Gekozen is voor de verschillende startdata van de astronomische seizoenen alsmede de twee momenten die de 'TNO-norm' hanteert, per moment zijn verschillende tijdstippen op een dag inzichtelijk gemaakt. Voor het moment in december is gelet op de afleesbaarheid ook een plaatje toegevoegd hoe de schaduw zou vallen zonder het gebouwvolume.

De studie laat zien dat er tussen de start van de lente (21 maart) en de start van de herfst (21 september) geen schaduw wordt geworpen op de flats aan de overzijde van de Burgemeester Jamessingel of wellicht net op de onderste stenen. Gedurende de gehele lente en zomer is er geen sprake van een negatief effect op de zonuren voor de bewoners van deze flats.

Gedurende de herfst en winter waarin de zon een stuk lager aan de hemel staat, zal het gebouw een schaduw geven die rond het middaguur op de flat aan de overzijde valt. "s Ochtends valt de schaduw over de meest westelijke flat en 's avonds is dit de meest oostelijke flat. Logischerwijs geldt hetzelfde voor het (hoge) deel van het naastgelegen gebouw de Koploper en in iets mindere mate voor het Huis van de Stad.

Ten behoeve van de toets aan de TNO-norm, is voor 19 februari (de dag waarop de zon het laagst staat in de toetsperiode, gelijk aan de stand op 21 oktober) gekeken hoeveel zonuren de gevels aan de Burgemeester Jamessingel ontvangen met en zonder de nieuwe bebouwing uit het bestemmingsplan. Uitkomst daarvan is dat alle woningen voldoen aan de norm, waarbij het laagste aantal mogelijke bezonningsuren 4 uur is. De impact is het grootst op de lager gelegen woningen direct ten noorden van het gebouwvolume, waar ongeveer 2 mogelijke bezonningsuren minder zullen zijn op 19 februari door het plan. Er wordt voldaan aan de TNO-norm. De invloed is nihil vanaf de start van de astronomische lente tot en met het eind van de zomer.

5.8.3 Conclusie

Uit de bezonningsstudie blijkt dat de nieuwbouw tot extra schaduw leidt in de periode herfst en winter. Het aantal bezonningsuren neemt af, maar blijft voldoen aan de TNO-norm. In de periode vanaf de start van de lente tot en met eind van de zomer is de invloed van de nieuwbouw op de bezonningsuren nihil. Zodoende wordt geconcludeerd dat vanuit het oogpunt van bezonning de nieuwe bebouwing niet leidt tot een onacceptabele situatie en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

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 54 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 (in artikel 3.2.2) de verplichting opgenomen om bij de aanvraag omgevingsvergunning middels een windonderzoek uitgevoerd op basis van de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' wordt aangetoond dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat op het straatniveau direct rond het gebouw. Ook dienen eventuele maatregelen en voorzieningen, zoals die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen ook te worden gerealiseerd en in stand worden gehouden. Op deze manier kan de gemeente hier in het kader van de procedure van de omgevingsvergunning 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 opgenomen dat het oprichten van een gebouw conform de bestemming uitsluitend is toegestaan indien met betrekking tot trillingsniveaus afkomstig van het spoor wordt voldaan aan de streefwaarden van de SBR richtlijn - deel B (zie art. 3.2.3). 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 Hotelkavel. 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 hotel en een woonprogramma en aanvullend ruimte voor commerciële functies en kantoorwerkplekken (flexwerken / vergaderen e.d.) tot maximaal 2.400 m^2 bvo, zoals beschreven in paragraaf 3.2.1.

Van de 2.400 m^2 bvo commerciële functies mag maximaal 650 m^2 bvo worden ingevuld met horeca categorie I, IIa (restaurant) en III (café/bar). Er wordt ingezet op kleinschalige voorzieningen die niet concurreren met het centrum van Gouda. Supermarkten zijn in het bestemmingsplan uitgesloten.

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

De nieuwe bebouwing mag aan de zijde van de Burgemeester Jamessingel maximaal 32 meter hoog worden. Aan de spoorzijde bedraagt de maximale bouwhoogte 54 meter. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. Er is een aanduiding 'onderdoorgang' opgenomen waarin is geregeld dat er een doorgang van minimaal 10 meter breed op maaiveld is in oost-westrichting.

Vanwege de hoge geluidbelasting van het spoor, gelden er aanvullende eisen aan het bouwplan. Middels de 'specifieke bouwaanduiding dove gevel' is geregeld dat het bouwplan bij de omgevingsvergunning bouwen aan deze eisen moet voldoen.

In de bouwregels is verplicht gesteld dat bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen middels onderzoek wordt aangetoond dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat op straat rond het gebouw en dat de noodzakelijke maatregelen en voorzieningen, worden gerealiseerd, en in stand worden gehouden. Een vergelijkbare verplichting is opgenomen voor trillingshinder.

Artikel 4 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 5 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 6 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 7 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Deze bepaling bevat de voorwaardelijke verplichting voor het mogen bouwen in het plasbrandaandachtsgebied.

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 maatvoeringen of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied. In afwijking van de standaardregeling is de mogelijkheid om met 15% van de op de verbeelding opgenomen bouwhoogte af te wijken niet opgenomen.

Artikel 10 Overige regels

In dit artikel is geregeld dat voldaan moet worden aan de in de voor het bestemmingsplan opgenomen Mobiliteitsvisie moet worden voldaan qua aantallen parkeerplaatsen voor de auto en de fiets en het aantal deelauto's. Ook is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er toe verplicht dat aan de regels uit de Structuurvisie Groen moet worden voldaan.

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.

Het voorgenomen bouwplan betreft een particulier voornemen waarvan de lasten door initiatiefnemer zullen worden gedragen. Er wordt met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Hierdoor is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. De economische uitvoerbaarheid door de initiatiefnemer is voorts voldoende aangetoond. In de overeenkomst 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

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

7.3.1 Participatie

Er is op 8 december 2022 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en geinteresseerden waarin door de initiatiefnemer het plan is toegelicht. Er zijn hier ongeveer 60 omwonenden op afgekomen. Zij hebben een presentatie gezien vanuit ABC & KCAP (architect) waarna ruimte was voor vragen. Met name op het gebied van parkeergelegenheid waren er zorgen. De antwoorden die zijn gegeven op basis van de afgesproken mobiliteitsvisie namen die zorgen voor een groot deel weg, hoewel de zorgen pas weg zijn als het daadwerkelijk resultaat ook zo uitpakt als in de mobiliteitsvisie en parkeerbalans is gepresenteerd.

Verder zijn door verschillende bezoekers vragen op papier gezet en ingediend. Deze vragen komen met de antwoorden op de projectwebsite van de initiatiefnemer ABC te staan (begin 2023). Er waren onder andere vragen over bezonning/schaduwwerking. Op de projectwebsite zal hier de nodige aandacht aan worden gegeven om op deze vragen antwoord te geven. Mede in dit kader is een nieuwe schaduwstudie begin maart uitgevoerd. De uitkomsten worden gedeeld met de omwonenden.

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 concept bestemmingsplan toegezonden aan de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland, de Veiligheidsregio Hollands Midden, ProRail en de GGD. De provincie Zuid-Holland en Hoogheemraadschap Rijnland hebben te kennen gegeven geen opmerkingen op het bestemmingsplan te hebben. Hieronder zijn de reacties van de andere partijen beschreven. De opmerkingen vanuit het vooroverleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Van de vooroverlegpartners zijn geen zienswijzen meer ontvangen.

Veiligheidsregio Hollands Midden

De Veiligheidsregio Hollands Midden brengt advies uit over de fysieke veiligheid omtrent het bestemmingsplan. Om de kans op incidenten te verkleinen, de effecten te beperken en / of de zelfredzaamheid van de aanwezigen en het optreden van de hulpdiensten te verbeteren, hebben zij verschillende aanbevelingen en verplichtingen in hun advies opgenomen.

Reactie gemeente

Met het advies is rekening gehouden in de paragraaf 5.3.6 Externe veiligheid. De gegeven aanbevelingen zijn worden ter harte genomen en zijn waar relevant aan de initiatiefnemer meegegeven zodat er bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen rekening mee kan worden gehouden. Ook is er in het bestemmingsplan nog een verplichting opgenomen ten aanzien van plasbrandaandachtsgebied.

ProRail

ProRail verzoekt om rekening te houden in de planvorming van het bestemmingsplan met de procedure voor eht verplaatsen van de Railinzetplaats. Deze Railinzetplaats is nu aanwezig en wordt in de toekomst verplaatst. Door de verplaatsing is het mogelijk dat andere geluidwaarden voor het onderhavige plan zullen ontstaan.

Ook verzoekt ProRail om het opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot het utivoeren van onderzoek naar trillingshinder. Nu is het namelijk nog opgenomen als een nadere eis.

Reactie gemeente

De verplaatsing van de railinzetplaats is nog niet vergund en er is ook nog geen procedure voor gestart op dit moment. Er kan dan ook nog geen rekening worden gehouden met de nieuwe plek en er dient van de huidige plek uitgegaan te worden. Daarnaast is bekend dat de gewenste nieuwe locatie op een grotere afstand van het plangebied ligt dan de huidige locatie. Verwacht wordt dat door de verplaatsing de geluidbelastingen op het plangebied vanwege de railinzetplaats zullen afnemen ten opzichte van de huidige locatie.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen tot het uitvoeren van onderzoek naar trillingshinder.

GGD

De GGD Hollands Midden heeft advies uitgebracht op het bestemmingsplan vanuit gezondheid en een gezonde leefomgeving. De GGD benoemt in haar advies de onderwerpen luchtkwaliteit, geluid en langdurig verblijf. De GGD gebruikt bij haar advisering het document 'Kernwaarden voor een gezonde leefomgeving', de GGD richtlijn Omgevingsgeluid en gezondheid en GGD richtlijn Luchtkwaliteit en gezondheid. Het advies beschrijft aanbevelingen op het gebied van het verbeteren van de luchtkwaliteit en geluidsituatie in de toekomstige woningen. Dit zijn aandachtspunten die toezien op het gebouwontwerp, de technische utiwerking en de inrichting en niet van toepassing op het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De gegeven adviezen worden ter harte genomen en zijn aan de initiatiefnemer meegegeven ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning bouwen. De aanvraag dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.

7.3.3 Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 24 augustus tot en met woensdag 4 oktober 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn drie zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn samengevat en van een antwoord voorzien in de Nota van beantwoording zienswijzen. Deze nota is opgenomen als Bijlage 18 bij de toelichting.

De zienswijzen geven deels aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen (zie de beantwoording in de nota). Het bestemmingsplan is hier op aangepast en nu gereed voor vaststelling door de gemeenteraad.