

afdeling
Ruimtelijk beleid en advies

telefoon
140182

gouda
18 februari 2025

dossiernummer
1298600

onderwerp
Ontwerpverklaring van geen bedenkingen Busremise Tielweg 5 Busremise Tielweg 5

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten:

1. Een ontwerp verklaring van geen bedenkingen af te geven als onderdeel van de omgevingsvergunning ten behoeve van een busremise aan de Tielweg 5 voor een periode van maximaal 15 jaar;
2. Voorschriften te verbinden aan de ontwerp verklaring van geen bedenkingen, zoals opgenomen in de ontwerp omgevingsvergunning;
3. De ontwerp verklaring van geen bedenkingen automatisch om te zetten in een definitieve verklaring van geen bedenkingen, indien er tijdens de ter inzage periode geen zienswijzen ingediend worden.
4. Geen exploitatieplan ex. artikel 6.12 Wro vast te stellen, omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

Toelichting

Op 29 december 2023 is door Qbuzz een aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Het plan betreft de realisatie van een busremise voor elektrische bussen aan de Tielweg 5 voor een periode van maximaal 15 jaar. Deze ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan "Goudse Poort". Er moet een planologische procedure worden doorlopen voor het planologisch afwijken (strijdig gebruik) en het bouwen, om de ontwikkeling mogelijk te maken. In dit geval gaat het om de uitgebreide procedure; artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo. Voorwaarde is dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO) bevat. Voor deze procedure is ook een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) van de gemeenteraad benodigd.

1 Nadere uitleg op gevraagd besluit

Genoemd besluit is nodig om de realisatie van de beoogde busremise mogelijk te maken. Door het afgeven van een ontwerp verklaring van geen bedenkingen kan deze met de ontwerp omgevingsvergunning met bijhorende stukken zes weken ter inzage worden gelegd.

2 Argumenten

1.1 Er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening

Onderdeel van de aanvraag is een goede ruimtelijke onderbouwing (GRO). Uit deze onderbouwing is gebleken dat het plan voldoet aan rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid- en regelgeving. Ook is het plan beoordeeld op verschillende milieuaspecten. Alle milieuonderzoeken zijn beoordeeld en akkoord bevonden.

1.2 De busremise past binnen de kaders van de Omgevingsvisie Gouda

Ontwikkeling van de busremise aan de Tielweg sluit aan bij de volgende thema's uit de Omgevingsvisie: 'duurzame mobiliteit', 'gezonde groen-blauwe stad' en 'zes deelgebieden onder de loep; deelgebied Spoorzone & Goudse Poort'. De busremise ondersteunt de ambitie voor duurzame mobiliteit door de transitie naar emissievrij busvervoer te faciliteren, wat bijdraagt aan een schonere, stiller en efficiënter vervoerssysteem. De locatie aan de Tielweg geeft de mogelijkheid om meer efficiënte busroutes te rijden. Door deze ontwikkeling is er een vermindering van CO2 uitstoot en geluidsoverlast en verbetert de luchtkwaliteit in de stad. De busremise sluit naadloos aan op de uitgangspunten van 'uitstekend openbaar-vervoerverbinding met regio en Randstad en 'meer mensen in trein en bus'.

De busremise draagt ook bij aan de ambitie om een gezonde groen-blauwe stad te realiseren. Dit wordt bereikt door het integreren van klimaatadaptieve maatregelen, zoals een groendak op de houten overkapping en extra groenvoorzieningen op het terrein. Deze ingrepen versterken de biodiversiteit en verminderen hittestress.

De busremise valt binnen het deelgebied Spoorzone & Goudse Poort. De busremise versterkt de Goudse Poort als strategisch knooppunt voor mobiliteit en economie, in lijn met de gemeentelijke ambitie om het bedrijventerrein te transformeren tot een vitaal en toekomstbestendig deelgebied. De busremise kan worden gezien als duurzame stedelijke functie, waarbij tegelijkertijd de (OV-) bereikbaarheid wordt verbeterd. Ook wordt door realisatie van een circulaire, architectonische overkapping de ruimtelijke kwaliteit in dit deelgebied versterkt.

1.3 De busremise past binnen de kaders van de provinciale Omgevingsverordening Zuid-Holland

De Omgevingsverordening Zuid-Holland is het provinciaal toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied is - hoewel gelegen op bedrijventerrein Goudse Poort - niet aangemerkt als (provinciaal) Bedrijventerrein. Het heeft de bestemming Kantoor, bovendien heeft het een aanduiding PDV locatie. Er is daarom geen sprake van compensatie in het kader van de bedrijventerreinenstrategie. Er is geen schaarste aan kantoorruimte in dit gebied in de stad, hetgeen de beoogde herbestemming in de weg zou kunnen staan. In de ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat door realisatie van de busremise de ruimtelijke kwaliteit op zijn minst gelijk blijft en in dit geval zelfs toeneemt door de aandacht voor beeldkwaliteit, duurzaamheid en klimaatadaptief bouwen. In oktober 2024 is het plan ook ambtelijk besproken met de provincie. De provincie heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de planontwikkeling.

1.4 Verbetering van de dienstregeling en uitbreiding van busroutes

Onderdeel van de concessie is een behoorlijke verbetering van de dienstregeling. Dankzij de nieuwe busremise kunnen er meer rechtstreekse en efficiënte busverbindingen uitgevoerd worden.

Bijvoorbeeld tussen Goverwelle en het ziekenhuis. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van Goudse Poort, Gouwespoor en Westergouwe met openbaar vervoer verbeterd. Scholen in Gouda worden makkelijker bereikbaar, ook voor scholieren uit de regio. En er vindt een uitbreiding plaats naar drie stadslijnen die allen twee keer per uur rijden (7 dagen per week). Station Gouda is een belangrijk startpunt van veel buslijnen. Hoe dichterbij de remise bij dit startpunt ligt, hoe kosteneffectiever de dienstregeling uitgevoerd kan worden.

Als de busremise buiten de gemeente Gouda zou worden gerealiseerd, betekent dat de efficiëntere dienstregeling niet kan worden uitgevoerd door langere aanrijdtijden. Ook zouden er meer lege materiaalritten moeten worden uitgevoerd in verband met het laden van de bussen. Dit verhoogt de kosten van het uitvoeren van de aangeboden dienstregeling aanzienlijk, die dan naar verwachting gecompenseerd moeten gaan worden (door bijvoorbeeld de dienstregeling uit te kleden).

1.5 Minder busverkeer op de Kattensingel

Ten opzichte van de huidige situatie (busremise op de parkeerplaats van de Gereformeerde Gemeente Gouda aan de Nieuwe Gouwe O.Z.) zal de Kattensingel veel minder frequent gebruikt worden door lege ritten tussen de busremise en het station. De nieuwe route tussen de busremise en het station vindt via de Burgemeester Jamessingel plaats. Een route waarlangs de fietspaden apart liggen, waardoor dit een verkeersveiliger alternatief is dan via de Kattensingel. De route via de Nieuwe Gouwe O.Z. en de Kattensingel zal alleen gebruikt worden op het moment dat op de Goudse Poort het linksafvak naar de Burgemeester Jamessingel vol staat.

1.6 Een busremise met elektrische bussen zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit

Een nieuwe busremise met elektrische (emissievrije) bussen in Gouda is niet alleen gewenst vanwege de mobiliteitstransitie en de maatschappelijke meerwaarde voor gemeente en regio. Ook zorgt het

vervangen van de bestaande (vervuilende) dieselbussen door elektrische bussen voor een vermindering van CO2 uitstoot en geluidsoverlast, en een verbetering van de luchtkwaliteit.

1.7 De busremise wordt klimaatadaptief gebouwd

Er worden diverse klimaatadaptieve maatregelen toegepast zoals een overkapping met een modulair systeem van houten elementen waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van biobased en CO2 arme materialen. Op en in de overkapping zijn groene en wateropvangende elementen geïntegreerd. Het water dat op de overkapping valt wordt opgevangen tijdens hevige regen. Dit water zal worden gebruikt voor grijs water voor het toilet, pantry en voor irrigatie van het groendak. Door de schaduwwerking van de overkapping en groene invulling van het maaiveld wordt het terrein 40% verkoelend ingericht. Dit zorgt voor minder hittestress. In het plangebied wordt 1.051m² openbaar groen op maaiveld aangelegd en de parkeerplaatsen worden voorzien van groentegels (waterdoorlatende verharding).

De eisen vanuit het Water- en Rioleringsprogramma 2024 t/m 2028 en Convenant klimaatadaptief bouwen met betrekking tot waterberging leiden tot een aanleghoogte van -1,45m NAP met een restzettingseis van maximaal 10 cm in 30 jaar. Omdat nu nog niet kan worden beoordeeld of deze restzettingseis wordt behaald, zijn hierover voorschriften opgenomen in de ontwerpbesluiting en in de anterieure overeenkomst.

1.8 Het bouwplan is van voldoende stedenbouwkundige kwaliteit

De busremise wordt gerealiseerd langs een belangrijke toegangsweg voor de stad. Beeldkwaliteit en stedenbouwkundige inpassing zijn daarom van groot belang. Er is daarom aangestuurd op het realiseren van een architectonische overkapping. Architect Anne Sniijders heeft in samenwerking met bureau Jo Coenen het ontwerp voor deze dakconstructie ontworpen.

Er is gekozen voor een modulair systeem, van houten elementen, die de verkavelingsrichtingen van de omgeving volgen, met een hoogte die is afgestemd op de hoogte van de omgeving. De overkapping is afwisselend open en gesloten, waardoor een voldoende transparant karakter ontstaat. De dakvakken worden ingevuld met begroeiing en/ of waterberging.

De op het laatste moment toegevoegde brandwanden zijn vanuit brandveiligheidseisen noodzakelijk, maar doen enige afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het geheel. Het plan is hiermee met name door de beeldbepalende overkapping van voldoende ruimtelijke kwaliteit.

1.9 De AOK heeft positief geadviseerd op het voorlopig ontwerp

Hoewel de busremise niet hoeft te voldoen aan redelijke eisen van welstand, omdat het om een tijdelijke vergunning gaat, is de Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK) wel meegenomen in het proces. Het voorlopig ontwerp is op 9 januari 2025 behandeld in de AOK. De AOK kan zich vinden in het voorlopig ontwerp en heeft een positieve beoordeling afgegeven.

1.10 Geen geschikte alternatieve locatie

Initiatiefnemer heeft gezocht naar een geschikte locatie zowel binnen als buiten Gouda. Een locatie voor een busremise moet voldoen aan verschillende voorwaarden. Zo moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn voor o.a. de bussen, bijbehorende draaicirkels en laadmogelijkheden. De afstand tot station Gouda (en aansluitende routes) is bij voorkeur zo kort mogelijk, zodat lege ritten, ook wel MAT-ritten (zonder passagiers) zoveel mogelijk worden beperkt. De onderzochte locaties hebben verschillende nadelen:

- De huidige locatie bij de Gereformeerde gemeente aan de Nieuwe Gouwe O.Z 2B heeft als nadeel dat er op zondag geen enkele activiteit mag plaatsvinden, er zou dan voor de zondag een extra locatie ingericht moeten worden. Dat is niet haalbaar. Het is daarnaast gewenst om het busverkeer over de Kattensingel te beperken.
- Locaties buiten Gouda, waaronder in Bodegraven en Waddinxveen hebben het nadeel dat er relatief veel lege MAT-ritten nodig zijn. Hierdoor wordt het ingewikkelder om tijdige en betrouwbare diensten te garanderen. Langere reistijden naar het bedieningsgebied (Gouda) verhogen de kans op vertragingen. Dit ondermijnt de stiptheid die essentieel is voor een goed functionerend openbaar vervoerssysteem. Bovendien maakt dit de dienstregeling meer kwetsbaar voor incidenten, zoals vertraging door verkeersdrukte. Op basis van verkeerskundige, operationele en financiële overwegingen is gebleken dat locaties buiten de stad niet of minder geschikt zijn.

Hoewel de locatie aan de Tielweg ook uitdagingen kent (m.b.t. verkeer, klimaatadaptief bouwen, beeldkwaliteit) is deze locatie het meest geschikt voor een busremise. Ten opzichte van de andere locaties scoort de Tielweg hoger op het gebied van bereikbaarheid, efficiëntie en duurzaamheid. De

centrale ligging midden in het bedieningsgebied zorgt ervoor dat lege MAT-ritten tot een minimum worden beperkt. Dit resulteert in minder gereden kilometers en daarmee een lagere CO2-uitstoot. Bovendien heeft de netbeheerder akkoord gegeven op het plaatsen van een inkoopstation voor voldoende elektriciteit voor het laden van de ZE-bussen (Zero Emissie bussen).

1.11 Een ontwerp verklaring van geen bedenkingen is nodig

Het college van B&W neemt een beslissing over het ontwerpbesluit omgevingsvergunning. Een onderdeel van de omgevingsvergunning is een verklaring van geen bedenkingen (vvgb). De gemeenteraad is het bevoegd gezag voor het afgeven van een (ontwerp) verklaring van geen bedenkingen. Het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit omgevingsvergunning kan alleen als de raad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgeeft.

1.12 De raad beschermt het belang van een goede ruimtelijke ordening

De verklaring van geen bedenkingen wordt afgegeven door de raad indien er sprake is van een ruimtelijk aanvaardbare aanvraag. Dit raad kan de verklaring alleen weigeren in het belang dat door het bestuursorgaan dat de vvgb afgeeft wordt beschermd. Ter bescherming van het belang moeten via de vvgb voorschriften worden meegegeven die door het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning zijn verbonden. De verklaring wordt genoemd in de beschikking en wordt als bijlage toegevoegd. Hiermee wordt de verklaring onderdeel van de vergunning en wordt een goede ruimtelijke ordening geborgd.

2.1 Voorschriften zijn verbonden aan de ontwerpbeschikking

Voorschriften in de ontwerpbeschikking zijn gekoppeld aan de verklaring van geen bedenkingen en de ruimtelijke onderbouwing. De bijlagen van de ruimtelijke onderbouwing met o.a. het Verkeersplan met diverse verkeersmaatregelen maken deel uit van de voorschriften.

3.1 De raad hoeft niet twee keer te vergaderen over hetzelfde plan.

Indien de raad een ontwerp verklaring van geen bedenkingen afgeeft, worden de stukken ter inzage gelegd. Als er geen zienswijzen ingediend worden, zal het ontwerp plan hetzelfde blijven als het definitieve plan. Door de ontwerp verklaring van geen bedenkingen om te zetten naar een definitieve verklaring van geen bedenkingen wint de raad tijd en hoeft er niet twee keer vergaderd te worden over hetzelfde plan.

4.1 De financiële verplichtingen zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst

Het kostenverhaal is vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Hierdoor zijn de financiële verplichtingen juridisch geborgd en is een exploitatieplan niet nodig.

3 Kanttekeningen

1.1 Er worden verschillende verkeersmaatregelen geïmplementeerd

Uit het verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat door realisatie van een busremise op deze locatie er zonder aanvullende verkeersmaatregelen *‘een verminderde verkeersafwikkeling en aanzienlijk verhoogde verkeersveiligheidsrisico’s zullen optreden’*. Ontsluiting van de busremise via de Goudse Poort is daarom vanuit verkeersoogpunt alleen onder voorwaarden (adequate verkeersmaatregelen) acceptabel, ondanks dat de locatie vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk is. Er worden daarom verschillende verkeersmaatregelen geïmplementeerd om de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid zoveel mogelijk te beperken. De volgende maatregelen worden getroffen:

- Ten aanzien van inrijdende bussen:
 - Openstaande slagbomen gedurende de dienstregeling, zodat inrijdende bussen in een vloeiende beweging de remise kunnen oprijden.
 - De implementatie van het VTAG-systeem, zodat inrijdende bussen buiten de dienstregeling (nachtelijke uren) zich vroeg kunnen aanmelden waardoor de slagboom openstaat en er in een vloeiende beweging de remise opgereden kan worden.
- Ten aanzien van uitrijdende bussen:
 - Installatie van een negenoog (‘buslicht’) met een eigen signaalgroep (zodat uitrijdende bussen conflictvrij de Goudse Poort kunnen oprijden. Uit onderzoek van Vialis blijkt dat dit mogelijk is, zonder noemenswaardige negatieve impact op de doorstroming van de stroomopwaartse VRI-kruising.
 - Spreiding van de dienstregeling (zowel inrijdende als uitrijdende bussen).

- Een gelimiteerd aantal uitrijdende bussen tijdens de groenfase van het buslicht om de impact op de doorstroming van het reguliere verkeer te beperken.
- Bij (een) volle linksafvak(ken) richting de Burgemeester Jamessingel, maken de bussen gebruik van de route via Nieuwe Gouwe O.Z. en de Kattensingel. Op dit moment wordt deze route ook gebruikt. Deze route zal in vergelijking met de huidige situatie (met de busremise aan de Nieuwe Gouwe O.Z.) minder frequent worden gebruikt. Dit is niet de voorkeursroute, maar is meer gewenst dan een stilstaande bus die de Goudse Poort blokkeert, omdat hij (een) linksafvak(ken) niet kan bereiken.
- Doorlopende monitoring en periodiek overleg. Om een vinger aan de pols te houden of alle verkeersmaatregelen voldoende impact hebben op de doorstroming en verkeersveiligheid wordt er doorlopend gemonitord en overleg gevoerd met initiatiefnemer. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar hoe vaak er via de Kattensingel wordt gereden en of er meldingen en/ of klachten zijn binnengekomen. Indien nodig worden de verkeersmaatregelen aangepast dan wel uitgebreid.

Deze maatregelen zijn opgenomen in het Verkeersplan van initiatiefnemer en worden geborgd in zowel de anterieure overeenkomst als in de (ontwerp)omgevingsvergunning.

Ten behoeve van de doorstroming is het verlengen van het linksafvak richting de Burgemeester Jamessingel zeer gewenst. Zowel met als zonder busremise op de Goudse Poort. Als onderdeel van het project Spoorzone worden twee verlengde linksafvakken richting de Burgemeester Jamessingel gerealiseerd.

Voor de gemeente betekent dit tegelijkertijd dat zij beleid blijft voeren dat de mobiliteitstransitie stimuleert. Dit is sowieso een noodzaak, ook als er geen busremise komt. En bij beëindiging van de concessietermijn (en afloop van de omgevingsvergunning) moet opnieuw de wenselijkheid/ acceptabiliteit van een busremise op deze locatie onderzocht en afgewogen worden.

1.2 Het is nog niet exact bekend wanneer eventueel kostenverhaal kan plaatsvinden voor het verlengen van het linksafvak

Het verlengen en verdubbelen van het linksafvak (naar de Burgemeester Jamessingel) maakt deel uit van de herinrichting van de Goudse Poort (weg) als onderdeel van het project Spoorzone. Op dit moment is nog niet bekend wanneer deze herinrichting exact plaats zal vinden. Er kan daarom nu ook nog niets worden gezegd over het kostenverhaal voor dit onderdeel. Op zijn vroegst zal de uitvoering waarschijnlijk in 2029 zijn. Op dat moment zullen hierover afspraken worden gemaakt door het sluiten van een allonge (aanvulling) op de anterieure overeenkomst. Dit is opgenomen in artikel 13 van de overeenkomst. Initiatiefnemer is hiervan op de hoogte. Het verlengen van het linksafvak is ook opgenomen in het door initiatiefnemer opgestelde Verkeersplan.

1.3 In het kader van (brand)veiligheid is verdere uitwerking van het Veiligheidsplan en (technisch) ontwerp nodig

Met betrekking tot brandveiligheid (in het kader van Externe Veiligheid) is er een Veiligheidsplan opgesteld door de initiatiefnemer. De Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) heeft dit plan beoordeeld. De tussentijdse conclusie is dat een verdere uitwerking van het Veiligheidsplan zal leiden tot een acceptabel (brand)veiligheidsniveau. Hiertoe dient ook het ontwerp (van de overkapping) verder (technisch) te worden uitgewerkt. Om de (brand)veiligheid te waarborgen worden daarom voorschriften verbonden aan de ontwerpbeschikking. De vergunning wordt niet verleend voordat het bevoegd gezag het definitieve Veiligheidsplan heeft goedgekeurd. Ook wordt het voorschrift opgenomen dat het Veiligheidsplan vijfjaarlijks moet worden voorgelegd ter advisering aan het bevoegd gezag.

4 Juridische- / financiële gevolgen

Voor de behandeling van de aanvraag zijn de gebruikelijke leges van toepassing. Deze leges worden geïnd door de Omgevingsdienst Midden-Holland.

De gemeente maakt met initiatiefnemer afspraken over het kostenverhaal. Eventuele planschade en de kosten voor het inrichten van het openbaar gebied komen voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst. De financiële consequenties van de anterieure overeenkomst worden verwerkt in de gemeentelijke begroting.

5 Communicatie / interactiviteit

Na de raadsvergadering wordt het ontwerpbesluit met bijhorende stukken en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen ter inzage gelegd. Een ieder wordt dan in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Dit wordt op de gebruikelijke wijze – via officiële bekendmakingen/ DROP, DSO en Goudse Post – bekend gemaakt. De ingediende zienswijzen worden beoordeeld en betrokken in het uiteindelijke besluit.

Indien er geen zienswijzen worden ingediend, wordt het besluit ontwerp verklaring van geen bedenkingen omgezet in een definitieve verklaring van geen bedenkingen.

Initiatiefnemer heeft meerdere keren de plannen besproken met de omgeving; de ondernemers van bedrijventerrein 'Goudse Poort', (o.a.) verenigd in de BVGP (Belangenvereniging Goudse Poort) en EVGP (Exploitatievereniging Goudse Poort). Ook in het vervolg van de procedure zal initiatiefnemer de ondernemers van de Goudse Poort proactief informeren.

Tijdens de terinzagelegging zal een inloopmoment worden georganiseerd.

Burgemeester en wethouders van Gouda,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.C. Bakker

mr. drs. P. Verhoeve

Bijlagen

- Raadsbesluit ontwerp verklaring van geen bedenkingen Busremise Tielweg 5
- Bijlage 1: Ruimtelijke onderbouwing Busremise Tielweg 5
- Bijlage 1.1.1: Bestaande situatie Tielweg 5 Gouda
- Bijlage 1.1.2: Ontwerptekening terrein zonder overkapping Tielweg 5
- Bijlage 1.1.3: Ontwerptekening terrein met overkapping Tielweg 5 Gouda
- Bijlage 1.2: Inrichtingsvoorstel groene zone
- Bijlage 1.3: VO overkapping Busremise Tielweg
- Bijlage 1.4: Verkeersanalyse Busremise Goudse Poort
- Bijlage 1.5: Verkeersplan Busremise Tielweg
- Bijlage 1.5.1: Vialis onderzoek aansluiting busremise Goudse Poort
- Bijlage 1.6: Flora en Fauna Rapportage Tielweg 5
- Bijlage 1.6.1: Aanvullende rapportage Flora en Fauna Tielweg 5
- Bijlage 1.7: Historisch vooronderzoek Gouda Tielweg 5
- Bijlage 1.8: Rapportage bodemonderzoek
- Bijlage 1.9: Stikstofdepositieonderzoek voor de bouw- en gebruiksfase
- Bijlage 1.10: Luchtkwaliteitsonderzoek busremise
- Bijlage 1.11: Convenant klimaatadaptief bouwen
- Bijlage 1.11.1: Ontwerp regenwaterafvoer-Hemelwater
- Bijlage 1.12: Watercompensatie in- uitrit Gouda Tielweg
- Bijlage 1.12.1: Toegangsbrug Busremise Tielweg 5
- Bijlage 1.13: Klic Melding Tielweg 5 Gouda
- Bijlage 1.14: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 1.15: Rapport onderzoek externe veiligheid Tielweg 5
- Bijlage 1.16: Rapport bedrijven en milieuzonering Tielweg 5
- Bijlage 1.17: Ontploffbare oorlogsresten beleidsnota Gouda
- Bijlage 1.18: Opstallen en berekening ventilatie
- Bijlage 1.19: Beoordeling magnetische velden Tielweg Gouda
- Bijlage 1.20: Hekwerken terrein

- Bijlage 1.21: Infra Inkoopstation
- Bijlage 1.22: Concept Veiligheidsplan brandveiligheid
- Bijlage 1.22.1: Brandwanden en brandcompartimenten
- Bijlage 1.23: Ontwerp overkluizing riool
- Bijlage 1.24: Statische berekening brug
- Bijlage 1.25: Gouda zettingsprognose
- Bijlage 1.26: Berekening Overkluizing Leiding
- Bijlage 1.27: Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r. Tielweg 5
- Bijlage 2: Ontwerpbeschikking (ontwerpbesluit) Busremise Tielweg 5