Technische vragen

Van :Mirjam Roos ChristenUnie
Datum vraag :4 december 2023
Onderwerp :Hotelkavel
Commissiegriffier :Erwin
Datum antwoord :

Vragen:

1. Het bijgevoegde verkeersrapport dateert uit 2020. Komen de geplande woningaantallen daarin overeen met de woningaantallen uit het voorliggende bestemmingsplan?
2. Bij de Dreef en Bleulandflat is inmiddels betaald parkeren ingevoerd. Ouders van de Calvijnschool parkeren daarom op het terrein van Driestar Educatief, aan de Jamessingel. Dit zorgt voor veel overstekende kinderen om 8.30-8.45 en na schooltijd. Er is al een aanrijding met een kindje geweest. Het kruispunt zal moeten worden aangepast aan de extra verkeersstromen, blijkt uit de stukken. Wordt hierin ook rekening gehouden met deze extra voetgangers?
3. Op pagina 12 van de toelichtingen staan afbeeldingen van het hotel. Hierop staat noch het HvdS, noch de bios, noch het station. Hoe zijn deze afbeeldingen bedoeld?
4. Bij de berekeningen van de (fiets)parkeernorm is voor de Short Stay gerekend met 20 woningen. Ook worden deze adressen op de lijst gezet voor Geen Recht Op Parkeren.
   a. Kunnen Short Stay huurders zich inschrijven bij de gemeente?
   b. Hebben Short Stay huurders recht op voorzieningen, zoals een postadres en een uitkering?
   c. Is het nodig om deze adressen op de GROP-lijst te zetten?
5. Krijgen bewoners nog een optie om een parkeerplaats in de Stationsgarage te kopen, zoals besproken in de commissie?
6. Als de Stationsgarage nu wordt opgeplust voor het hotel, hoe kan dan straks de autoluwe binnenstad worden gerealiseerd? Daarvoor zijn immers plaatsen in de Stationsgarage nodig.
   A. Hoeveel plaatsen zouden volgens het wijkmobiliteitsplan Binnenstad ‘over’ zijn in de opgepluste Stationsgarage?
   B. Als er nu 70 plaatsen naar het hotel gaan, hoeveel plaatsen blijven er dan nog over voor de Binnenstad?
7. In het oude bestemmingsplan staat max 30 meter. In de commissie is gesproken over max 50 meter. Nu staat er 54 meter in de plannen. Hoeveel komt daar nog bovenop voor technische installaties, liften en andere voorzieningen?
8. In de regels wordt gesproken over balkons. Hoe verhoudt zich dat tot de geluidsnormen en geluiddichte gevels? Krijgen de woningen op enigerlei wijze een vorm van buitenruimte?

9. De afstand tussen het Huis van de Stad en het hotel is gering. Hoe wordt voorkomen dat vanuit het HvdS naar binnen wordt gekeken bij de woningen en andersom?
10. Hoe blijft tijdens de bouwperiode het station toegankelijk?
11. Wat opvalt is de passage over eventueel bezwaar bij de Raad van State. Er is afgesproken met ontwikkelaar dat zij opdraaien voor eventuele schadevergoedingen als RVS daar uitspraak over doet. Waarom?
12. Daarnaast kan het bouwproject door een procedure bij de RVS vertraging oplopen. Kan het college een inschatting geven van de kans op vertraging door dit soort procedures? Worden er veel bezwaren verwacht?
13. Is er een planning wanneer de geplande startbouw is en doorlooptijd.

Antwoorden:

1. De geplande woning aantallen in het verkeersplan uit 2020 komen niet exact overeen met de daadwerkelijke aantallen. In het verkeersplan is uitgegaan van een indicatie. In 2022 is een update gemaakt van de verkeersstudie. De eerdere conclusies van het plan zijn blijven staan. Voor de ontwikkelingen in de spoorzone zijn aanpassingen van het wegennet noodzakelijk, zoals ook al aangegeven in het Verkeerscirculatieplan (VCP). De raad heeft voor deze aanpassingen reeds geld beschikbaar gesteld bij het vaststellen van het VCP in juli 2021.

2. Er wordt bij het ontwerp van het kruispunt rekening gehouden met alle typen verkeersgebruikers. Op termijn zal wellicht ook de locatie van het parkeerterrein van Driestar Educatief aan de Jamessingel ontwikkeld worden. Ook met dit gebied zal rekening worden gehouden met langzaam verkeer als voetgangers en fietsers. Dit is ook opgenomen in het ontwikkelperspectief van de Spoorzone.

3. Deze afbeelding zijn ter inspiratie en komen als zodanig uit het ontwikkelperspectief. In de subtekst onder de diverse onderwerpen zoals rooilijnen, overgang openbaar-privé, panden en hoogte staat hoe het ontwerp hotelkavel zich verhoudt tot het HvdS en de bioscoop. In de beschrijving onder de afbeeldingen is HvdS, bioscoop en de stationskap of het stationsplein meegenomen. Op blz 13 wordt wel aangegeven hoe het gebouw zich verhoudt met de naastgelegen gebouwen.

4. A Permanente bewoning is op basis van het bestemmingsplan niet toegestaan. In het bestemmingsplan wordt shortstay aangemerkt als logies. Over het algemeen hebben de gebruikers van de short-stay eenheden een woonadres elders. Zolang zij dat woonadres niet opheffen, kunnen zij zich niet inschrijven in Gouda. Huurders van een short-stay eenheid die niet elders een woonadres hebben kunnen zich op dit adres inschrijven bij de gemeente.

b. De gemeente kan een postadres verstrekken aan personen zonder woonadres. Huurders van de short-stay eenheden zullen veelal wel een ander woonadres hebben. Zo niet, dan kan de short-stay eenheid het woonadres zijn. Het recht op voorzieningen is veelal gekoppeld aan inschrijving in de gemeente. Nu niet is uitgesloten dat huurders van een short-stay eenheid zich inschrijven in de basisregistratie van de gemeente, is ook niet uitgesloten dat zij aanspraak kunnen maken op voorzieningen jegens de gemeente.

c Als short-stay huurders zich bij de gemeente inschrijven, dan kunnen ze een aanvraag voor een parkeervergunning doen. Om te voorkomen dat ze dan parkeren in de openbare ruimte met een vergunning, worden ze geplaatst op de GROP lijst.

5. Bewoners kunnen een parkeerabonnement afnemen in de stationsgarage, net als de bezoekers.

6. a Het staat de bezoekers van het hotel en de bewoners van de woningen vrij om te parkeren waar men wil. Bewoners en bezoekers krijgen geen vergunning om op straat te kunnen parkeren. Wel kunnen ze tegen de geldende uur- en dagtarieven op straat parkeren. Parkeren op de Vossenburchkade is echter veel goedkoper. Ook parkeren in de Stationsgarage is nog goedkoper dan parkeren op straat. Daarom zijn in de parkeernotitie de mogelijke parkeerlocaties in de nabijheid van de hotelkavel meegenomen als mogelijke opties op te kunnen parkeren (Stationsgarage en Vossenburchkade). Uit de tabellen uit WMP binnenstad blijkt ook dat er nog voldoende ruimte is bij het verplaatsen van het parkeren van binnenstad naar Vossenburchkade en Stationsgarage.

   Uit tabel 9 Beschikbare restcapaciteit per voorziening is af te lezen dat, ook al zouden de 80 parkeerplaatsen extra bij de Stationsgarage niet gerealiseerd worden, de extra parkeerdruk als gevolg van de hotelkavel (70 parkeerplaatsen) afhankelijk van het moment opgevangen kan worden in de Stationslocatie en/of de Vossenburchkade. De Stationsgarage wordt niet opgetopt vanwege de invulling van de hotelkavel.

   b zie onder a.

7. Er is een iets hogere maat nodig vanwege de hoogte van de plint (onderste laag).

   In de wijze van meten is voor de bouwhoogte van een bouwwerk een uitzondering opgenomen voor de bouw van ondergeschikte bouwdelen waaronder technische installaties, liften en andere voorzieningen. Verder is onder 6.2. bepaald dat deze niet hoger mogen zijn dan 3,5

meter en geen groter oppervlak mogen hebben dan 40% van het dakoppervlak van het gebouw.

In de regels omtrent algemene afwijkingsregels is heel expliciet geen mogelijk opgenomen om het gehele gebouw nog hoger te maken.

8. Zowel in het hogere waarden besluit als in de regels van het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen waaraan de appartementen moeten voldoen.

   Deze maatregelen zijn:
   - Het plaatse van een borstwering en het aanbrengen van een absorberend plafond bij de balkons zijn heel gebruikelijke maatregelen.
   - Het toepassen van zogenaamde dove gevels aan de spoorzijde (zonder te openen delen) voorkomt dat de geluidsbelasting in de appartementen boven wettelijke binnenwaarde van 33 dB uitkomt.
   - Aan de hand van een bouwkundig-akoestisch onderzoek dient bij een bouwaanvraag aangetoond te worden dat in alle appartementen voldaan wordt aan de wettelijke binnenwaarden van 33 dB.

   Als extra, boven wettelijke, maatregel wordt binnen het plan een gezamenlijke geluidsluwe buitenruimte gerealiseerd waar bewoners van de appartementen gebruik van kunnen maken.

9. De afstand tussen het Huis van de Stad en het nieuwe gebouw is verglijkbaar met andere stationsomgevingen in Nederland. In de regel is inkijk door weerspiegelend glas op die afstand geen probleem. Wel beschikt zowel het Huis van de Stad als het nieuwe gebouw over inpandige raamwering.

10. Het station blijft bereikbaar tijdens de bouwwerkzaamheden. De ontwikkelaar levert een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie plan) aan dat afgestemd wordt met de NS en de gemeente.

11. Met ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over eventueel planschade. De kosten zijn voor de ontwikkelende partij. Planschade kan via de gemeente ingediend worden en gaat niet via de Raad van State.

12. Nadat de gemeenteraad over het voorstel heeft besloten staat er voor belanghebbenden beroep open bij de Raad van State. Behandeling bij de Raad van State duurt gemiddeld tussen de 6 tot 12 maanden. Het staat belanghebbenden vrij om beroep in te dienen.

13. De verwachting is dat de vergunningaanvraag in de eerste helft van 2024 wordt aangevraagd. De startbouw is mogelijk in het 3^{e} kwartaal van 2024. De bouw zal naar verwachting 25 maanden gaan duren.

