

## Technische vragen

Van : ChristenUnie, Christiaan Quik

Datum vraag : 5 maart 2020

Onderwerp : Spoorzone

Raadsadviseur. : Jacoline Holdijk

*Datum antwoord : 11 maart 2020*

---

## Vragen:

### Algemeen

1. In het ontwikkelperspectief is het geamendeerde vastgestelde parkeerbeleid van eind januari 2020 nog niet goed verwerkt. Is het mogelijk dit nog correct te verwerken in dit ontwikkelperspectief?
2. In hoeverre is het mogelijk de zeven leidende principes die geformuleerd zijn in het ontwikkelperspectief op te nemen in het raadsbesluit?
3. Wat is de visie op het gebied rondom de Antwerpseweg en hoe moet het kaartje van woonmilieus (nieuwe stedelijk wonen) op pagina 38 gelezen worden t.o.v. de bestaande situatie?
4. In hoeverre wordt in deelprojecten van de Spoorzone rekening gehouden met voldoende middelen voor de bovenwijkse voorzieningen (infrastructuur aanpassen/ groen en water toevoegen)?
5. In hoeverre wordt aquathermie meegenomen als randvoorwaarde bij de deelprojecten en in hoeverre kan hierdoor vertraging optreden in eventuele bouwontwikkelingen?

### Verkeer

6. Wat is de oplossing voor een goede ontsluiting van (auto)verkeer van de te realiseren projecten in de Spoorzone, gezien de conclusie dat vermindering van de huidige verkeersdruk op de Burgemeester Janssingel niet mogelijk is?
7. Op welke wijze wordt gezorgd dat bestaande woonwijken geen extra parkeerdruk moeten opvangen van de projecten in de Spoorzone?

### Kavelpaspoort

8. Per locatie wordt een kavelpaspoort opgesteld. Op welke manier wordt de algehele ruimtelijke kwaliteit van de Spoorzone bewaakt en de kavelpaspoorten op elkaar afgestemd?
9. In het ontwikkelperspectief wordt gesteld dat het kavelpaspoort overzichtelijk de eisen en ambities op verschillende thema's worden weergegeven. Dit vormt vervolgens de basis voor het gewijzigde bestemmingsplan. Wat is de reden dat ervoor gekozen is dat het college de kavelpaspoorten vaststelt?
10. In het ontwikkelperspectief wordt gesteld dat het vervolgproces wordt ingericht in de geest van de Omgevingswet. Is het een goed idee de kavelpaspoorten als kader ook vast te laten stellen door de gemeenteraad zodat voor ontwikkelaar en college eerder zicht is op draagvlak van een deelproject in de gemeenteraad en goed rekening kan worden gehouden met eventuele aandachtspunten die de gemeenteraad meegeeft?
11. Hoe ziet de participatiestrategie eruit t.a.v. de op te stellen kavelpaspoorten?
12. Welke trede wordt bij het vaststellen van de participatieladder ingezet om tot voldoende draagvlak te komen?
13. Op welke wijze wordt de gemeenteraad voor de Spoorzone in het vervolg geïnformeerd over de data van de verschillende participatiebijeenkomsten t.a.v. de deelprojecten?
14. In hoeverre wordt in het kavelpaspoort gezien de geplande hoogbouw aandacht besteed aan windhinder?

Antwoorden:

Vraag 1

Voorgesteld wordt dat bijlage 1 (toelichting parkeernormen auto en fiets) wordt aangepast overeenkomstig het geamendeerde raadsbesluit van 29 januari jl. ten aanzien van het Parkeerplan Gouda. Dat kan in de vorm van een amendement op het Ontwikkelperspectief of via een aanpassing door het college vóór besluitvorming. Concreet betekent dit aanpassing van de pagina's 127-128 (Bijlage 1: tekst/toelichting, verbeelding en tabel). Tevens zal hierbij naar de tekst van principe 6 over duurzame mobiliteit moeten worden gekeken.

Vraag 2

Het is van belang dat het Ontwikkelperspectief integraal wordt vastgesteld en niet alleen de genoemde zeven leidende principes. Het stuk is meeromvattend dat deze zeven principes, denk aan de duurzaamheidsvisie, de ontwikkelstrategie en het vervolgproces. Daarom het voorstel aan de gemeenteraad om het Ontwikkelperspectief integraal vast te stellen. De zeven leidende principes kunnen desgewenst, via amendement, aan het raadsbesluit worden toegevoegd.

Vraag 3

Het gebied Antwerpseweg en omgeving mag op basis van het Ontwikkelperspectief transformeren naar "Nieuw stedelijk wonen op Goudse Poort" (pagina 38). In hoofdstuk 7 wordt vervolgens beschreven wat dat op hoofdlijnen inhoudt (pagina 100 en verder). Zaken als doelgroepen, woonprogramma, mobiliteit en voorzieningen worden op hoofdlijnen benoemd. Daarnaast wordt een aantal voorbeelduitwerking getoond. De wens tot transformatie van het gebied Antwerpseweg en omgeving werd eerder door de raad geuit in onder meer het Structuurplan Goudse Poort / Ontwikkelingsstrategie Goudse Poort – "Spoorzone-deel" en de Verstedelijkingsagenda. Ook het Coalitieakkoord 2018-2022 benoemt de wens tot transformatie van het gebied.

Het Ontwikkelperspectief respecteert de bestaande situatie en bedrijfsvoering in het gebied. Het biedt daarnaast extra mogelijkheden voor de toekomst, in het geval van transformatie of herbestemming. Het initiatief tot transformatie of herbestemming ligt in eerste instantie bij de markt c.q. vastgoedeigenaren.

Vraag 4

Op dit moment vindt, mede op basis van een motie van de gemeenteraad (Financiële borging randvoorwaarden parkeernormen Spoorzone) een integrale financiële verkenning van de Spoorzone plaats, waaruit enerzijds blijkt hoe er aan de gestelde randvoorwaarden, inclusief bovenwijkse voorzieningen, in de Spoorzone kan worden voldaan, en waaruit anderzijds blijkt hoe de onderliggende projecten dit afdekken. Het is op basis van de huidige inzichten zeer wel denkbaar dat niet alle benodigde investeringen in bovenwijkse voorzieningen op ontwikkelende partijen kunnen worden verhaald. De gemeente zal ook zelf hierin moeten investeren. De financiële verkenning wordt te zijner tijd gedeeld en besproken met de gemeenteraad.

#### Vraag 5

De gemeente wil in de Spoorzone graag in samenwerking met de betrokken marktpartijen aan de slag met een collectieve warmtesysteem, mogelijk gevoed door aquathermie, 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. Het onderzoek naar de haalbaarheid van zo'n systeem loopt momenteel nog. Als blijkt dat de aanleg van het systeem teveel vertraging met zich brengt in relatie tot het tempo van de concrete plannen die in ontwikkeling zijn (m.n. Blokker en A1), dan is het aan het college om te besluiten of de duurzaamheidsambitie opweegt tegen het belang van goede voortgang van de projecten.

#### Vraag 6

Door Goudappel Coffeng is onderzocht welke mogelijke extra gevolgen de woningbouwambities hebben voor de verkeersafwikkeling in de Spoorzone ten opzichte van autonome ontwikkelingen. Wijziging van een aantal kruispunten is nodig om de doorstroming te verbeteren. Momenteel wordt bekeken hoe deze wijziging vormgegeven moeten worden waarna een doorrekening kan plaatsvinden. De resultaten daarvan komen terug in de financiële verkenning genoemd in het antwoord op vraag 4.

#### Vraag 7

Op 29 januari jl. heeft de gemeenteraad naar aanleiding van de bespreking van het Parkeerplan Gouda aangegeven welke parkeernormen gelden, onder meer voor de Spoorzone. Deze parkeernormen worden als randvoorwaarde meegegeven aan ontwikkelende partijen. Bij grotere projecten (zoals de Blokker locatie) zal voordat een ruimtelijke procedure wordt opgestart door de ontwikkelende partijen een mobiliteitsplan worden opgesteld met daarin een onderbouwing van de door hen voorgestelde parkeernormen. Op basis hiervan wordt beoordeeld of er sprake is van een passende parkeernormering zonder onaanvaardbare negatieve effecten op de omliggende omgeving. Een dergelijk mobiliteitsplan wordt besproken met de gemeenteraad.

#### Vraag 8

Omdat de vraag naar woningen binnen Gouda groot is, is er voor gekozen om parallel aan het traject van het Ontwikkelperspectief ook aan de slag te gaan met verschillende plannen voor deellocaties zodat geen tijd verloren gaat. Hierdoor ontstaat er enige spanning tussen planvorming op locatieniveau en integraliteit op gebiedsniveau. Hierover vindt goed en constructief afstemmingsoverleg plaats met de ARK, in afwachting van een beeldkwaliteitsplan voor de gehele Spoorzone. Daar waar projecten een samenhang hebben vindt onderlinge afstemming tussen de kavelpaspoorten plaats, zowel bij het opstellen daarvan als bij de doorontwikkeling tijdens het planproces.

Inmiddels is gestart met het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor Spoorzone, waarbij de ARK nauw zal worden betrokken. Dit beeldkwaliteitsplan zal tevens, zoals eerder toegezegd, zo spoedig mogelijk ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

#### Vraag 9

De kavelpaspoorten betreffen een uitwerking van de beleidskaders van het Ontwikkelperspectief dat door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Vaststelling van de kavelpaspoorten en dus toepassing van het vastgestelde beleidskader vindt plaats door het college van burgemeester en wethouders.

Vraag 10

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11

Het kavelpaspoort is geen statisch document. In het planproces wordt het in samenspraak met de betrokken marktpartijen verder uitgewerkt en worden daarin voortschrijdende inzichten meegenomen. Aan het eind van iedere planfase wordt het kavelpaspoort ter vaststelling in het college van burgemeester en wethouders behandeld. Hierbij komt tevens de communicatie met de omgeving en andere stakeholders aan de orde.

Vraag 12

Per project wordt de participatiegraad bepaald, passend bij de aard en omvang van het project.

Vraag 13

Het college zal de uitnodigingsbrief aan omwonenden en andere stakeholders tevens aan de gemeenteraad sturen.

Vraag 14

Een eventueel onderzoek naar windhinder maakt onderdeel uit van de onderzoeksopgave in het kader van de planvorming en het opstellen van de kavelpaspoorten. Of onderzoek wordt gedaan is onder meer afhankelijk van de bouwhoogte of in het geval dit nodig is om aan gestelde voorwaarden te kunnen voldoen, zoals bijvoorbeeld bij de kavel tussen Rabobank en bioscoop.

