



**SPOOR
ZONE
GOUDA**

ONTWIKKELPERSPECTIEF SPOORZONE

VASTGESTELD OP 3 JUNI 2020



gemeente
gouda

COLOFON

Titel	Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda
Auteurs	Beschier Grisnich - Stedenbouw gemeente Gouda Jorian Aantjes - Stedenbouw gemeente Gouda Maarten de Vries - Vliegende brigade (Overmorgen), Provincie Zuid-Holland
Projectleiders	Gert van Dijken - projectleider gemeente Gouda Nicole van Eck - projectleider gemeente Gouda Andries Kooistra - planeconoom/projectleider gemeente Gouda
Correspondentie	Gemeente Gouda Afdeling Ruimtelijk Beleid en Advies / Cultuur Vastgoed en Ontwikkeling Secretariaat: 0182 58 85 40
Copyright	Voor gebruik van teksten, beelden en resultaten uit deze publicatie dient een verzoek ingediend te worden.

Vastgesteld door de gemeenteraad van Gouda op 3 juni 2020

In samenwerking met:



VOORWOORD

In grote delen van ons land ervaren we momenteel een grote druk op de woningmarkt. Er moeten flink wat woningen worden bijgebouwd om aan de vraag te kunnen voldoen. Tegelijkertijd willen we zoveel mogelijk het beschikbare groen rondom de steden in stand houden, die woningen bouwen we dus bij voorkeur binnen de bestaande steden en dorpen. Ook in de gemeente Gouda en de omliggende regio is veel behoefte aan stedelijke woonvormen voor iedere portemonnee. In de Spoorzone ligt een unieke kans om hierin te voorzien; binnenstedelijk, dichtbij het station en de historische binnenstad. Zo maken we slim gebruik van de beschikbare ruimte. We zijn blij met de steun van de provincie Zuid-Holland, door toe te staan dat Gouda in de periode tot 2025 in elk geval 1.000 woningen gaat toevoegen aan dit gebied.

De Spoorzone transformeert de komende jaren. Gouvenaars kennen het gebied vooral als locatie voor kantoren en logistiek. Straks kent het gebied allerlei andere functies. Het vestigen van nieuwe bedrijven blijft mogelijk, maar daar komt nu de mogelijkheid voor woningen en andere voorzieningen bij. We sturen waar mogelijk binnen gebouwen op dubbel grondgebruik met verschillende functies onder één dak, zodat een dynamisch en afwisselend gebied ontstaat.

Een grote binnenstedelijke gebiedsontwikkeling als deze realiseer je niet zomaar. De ontwikkeling vraagt om een helder ontwikkelperspectief,

waarin we richting geven aan de invulling van een toekomstbestendig gebied. We brengen in deze opgave een aantal belangrijke punten uit ons Coalitieakkoord 'Nieuwe Energie' in de praktijk. We werken met een nieuwe, integrale visie op de inrichting van onze leefomgeving en versnellen zo de aanpak van onze woningbouwopgave. We investeren extra in een klimaatbestendig Gouda, met een vooruitstrevende inzet rond de energietransitie. Dat doen we onder andere door de inzet op extra groen, nieuwe fietsverbindingen, duurzame mobiliteit en lokaal opgewekte duurzame energie.

We nodigen op basis van dit ontwikkelperspectief actief partijen uit voor de ontwikkeling van de gronden die in gemeentelijk eigendom zijn. Daarnaast wil het college initiatieven vanuit de markt op de andere deellocaties optimaal faciliteren door niet alleen te reageren op initiatieven maar door ook proactief een partner voor de markt te zijn, gericht om samenwerking. Gezocht wordt hierbij naar initiatiefnemers die zich durven onderscheiden door duurzame woningbouw te realiseren op complexe locaties aan het spoor of ontwikkelaars die leegstaande en die verouderde bedrijfsterreinen willen transformeren om zo het gebied en nieuwe toekomst te geven.

We kijken ernaar uit om samen met inwoners, ondernemers, partners in de stad, de raad en medeoverheden te bouwen aan een vernieuwde Spoorzone!

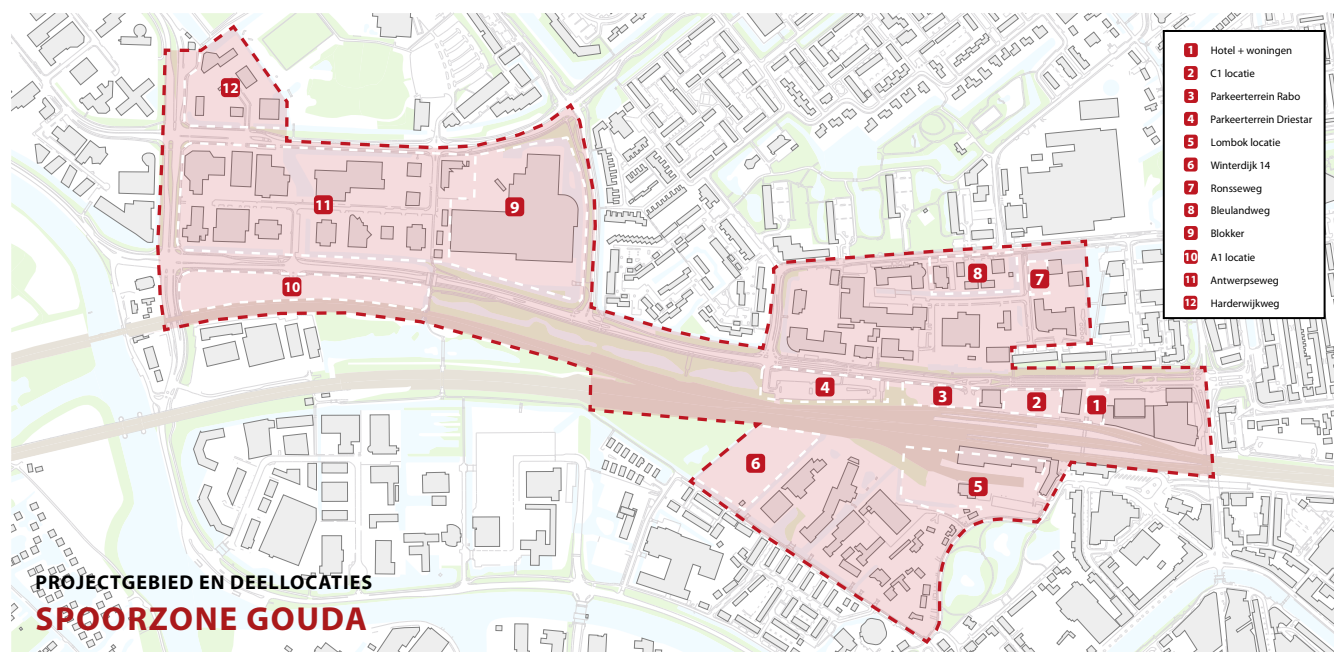
*Rogier Tetters en Michiel Bunnik
Projectwethouders Spoorzone*



SAMENVATTING

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. Binnen het projectgebied zijn deellocaties beschikbaar in de vorm van braakliggende kavels langs het spoor en bedrijfslocaties die organisch mogen transformeren naar nieuwe multifunctionele locaties.



Figuur 3.3 Projectgebied en deellocaties

Visie

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 kijken we ook naar de gevolgen en kansen die de ontwikkeling oplevert voor de omliggende wijken.

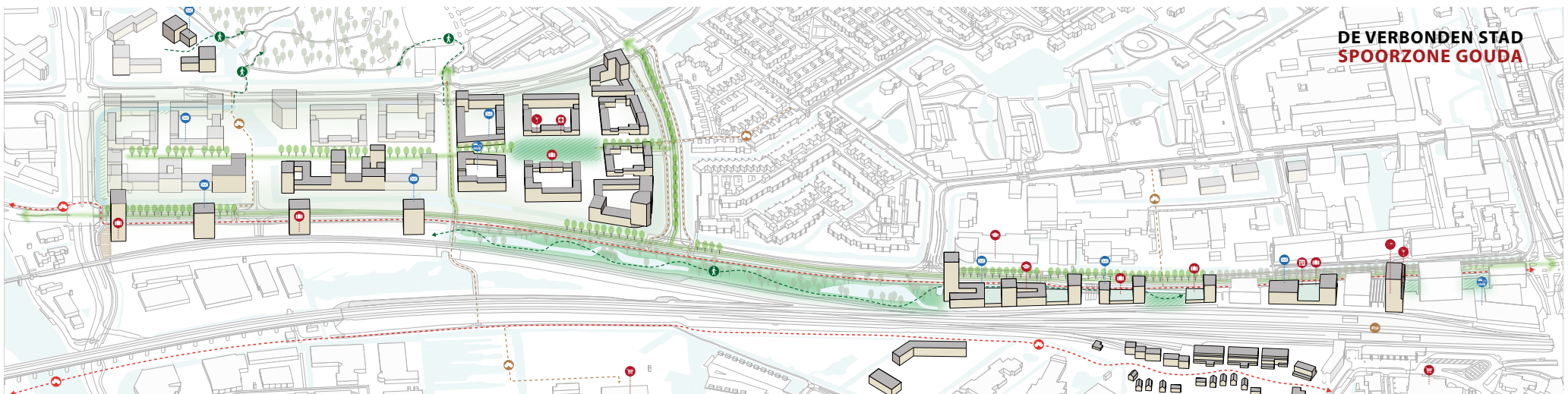
3. De Burgemeester Jamessingel speelt een belangrijke rol als verbindende schakel binnen de Spoorzone. Daarom worden maatregelen genomen om de weg aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de weg, door het verbeteren van de overstekbaarheid en door de aanplant van nieuwe bomen.
4. We versterken de bestaande kwaliteiten van de Spoorzone 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 realiseren we een fijnmazig en kwalitatief netwerk van

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

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



Als onderdeel van het ontwikkelperspectief werken we met een integrale duurzaamheidsvisie, waarin naast duurzame mobiliteit aandacht is voor thema's als energie, klimaatadaptatie, circulariteit, gezondheid en milieu. De haalbaarheid van een warmtenet dat gebruik maakt van duurzame lokale bronnen met behulp van aquathermie, waarop ook bestaande bouw in de omgeving kan aansluiten, wordt de komende tijd nader onderzocht. Het bouwen in de omgeving van het spoor brengt diverse aandachtspunten met zich mee, onder andere op het vlak van geluid en externe veiligheid. Door dit vroegtijdig in beeld te brengen en er rekening mee te houden in het ontwerp, kan straks veilig en comfortabel gewoond en gewerkt worden in het gebied.

Ontwikkelstrategie

Binnen de Spoorzone is sprake van versnipperd grondeigendom. De gemeente heeft zelf drie deellocaties in eigendom, de overige locaties zijn in handen van private partijen. Sommige kavels in de Spoorzone komen op korte termijn in aanmerking voor een concrete ontwikkeling.

FASERING

	Start direct	Start na mijlpaal eerste locaties (AOK, BP, Grondverkoop)	Start na mijlpaal locaties 2e fase	Start na mijlpalen Spoorzone
 Een markante stadsentree	A1 - fase 1			
		A1 - fase 2		
			Harderwijkweg	
				Projecten invloedsgebied
 Nieuw stedelijk wonen op Goudse Poort	Blokkerlocatie			
		Antwerpseweg		
				Projecten invloedsgebied
 Een hoogstedelijk stationsgebied	C1K2			
	Hotel kavel			
		Ronsseweg		
			Driestar & Rabobank parkeerterrein	
			Bleulandweg	
				Projecten invloedsgebied
 Parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone	Winterdijk (tijdelijk)			
	Lombok locatie			
			Winterdijk 14	
				Projecten invloedsgebied

Voor andere locaties is transformatie meer een stip op de horizon. De gemeente ontwikkelt de Spoorzone samen met haar partners op basis van een strategie van 'plotontwikkeling'. Dat betekent dat de gemeente, in overleg met de betrokken eigenaar, per deellocatie of plot daarbinnen werkt met een apart bestemmingsplan. Waar mogelijk worden afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Als onderdeel van dit ontwikkelperspectief zal de gemeente zelf ook investeren in bovenwijkse voorzieningen, die de ontwikkeling van de Spoorzone en de rest van de stad ten goede komen.

Dit ontwikkelperspectief geldt als de overkoepelende visie en strategie voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Op het moment dat een ontwikkeling van een deellocatie concreet wordt, werkt de gemeente het ontwikkelperspectief verder uit in een kavelpaspoort waarin overzichtelijk de eisen en ambities op verschillende thema's worden weergegeven. Dit vormt vervolgens de basis voor het gewijzigde bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat we een toekomstbestendige

ontwikkeling willen realiseren, maar de haalbaarheid van de ontwikkeling niet in gevaar willen brengen door een te grote stapeling van eisen. Om dit in de praktijk te brengen, doorlopen we dit traject waar mogelijk in co-creatie met de betrokken marktpartijen. Op deze manier kan de haalbaarheid direct in de praktijk worden getoetst.

Uit onderzoek blijkt dat voldoende vraag is naar de woningen in de Spoorzone. Maar het is wel belangrijk om te zorgen voor voldoende onderscheid in het woningaanbod en een passende fasering. Per woonmilieu is daarom een volgorde voor de ontwikkeling van de verschillende deellocaties weergegeven, onder andere gebaseerd op beschikbaarheid en de strategische ligging. Een geslaagde ontwikkeling van een deellocatie uit de eerste fase kan een hefboom vormen voor de andere deellocaties in de omgeving. De fasering is niet bedoeld als blauwdruk, maar wordt door de gemeente gebruikt om een minimale mate van regie te houden op de totale ontwikkeling van de Spoorzone, om overprogrammering van specifieke woningtypen te voorkomen en ruimtelijke

samenhang van verschillende deellocaties te borgen.

Communicatie en participatie

In de maanden oktober en november spraken we betrokkenen over de toekomst van de Spoorzone. Ruim 200 aanwezigen lieten zich op 2 oktober 2019 informeren over de inhoud van het perspectief. Deze bewoners, ondernemers en organisaties lieten ook hun reacties op verschillende onderwerpen achter. Op 5 november 2019 kwamen vijftien bewoners van Gouda bij elkaar voor een klankbordgroepbijeenkomst. We spraken over voorzieningen, woningen, verbindingen en betrokkenheid van de Gouwenaars bij de Spoorzone. Daarnaast organiseerden we een tweede bijeenkomst met diverse marktpartijen en we spraken diverse stakeholders tijdens individuele gesprekken. We hebben op basis van de gesprekken aanpassingen gemaakt in het ontwikkelperspectief. In paragraaf 9.2 vertellen we daar meer over.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3	6. DUURZAAMHEIDSVISIE	63
SAMENVATTING	4	6.1 Mobiliteit	64
1. INLEIDING	11	6.2 Energie	72
1.1 Een perspectief dat ruimte biedt	11	6.3 Klimaatadaptatie	76
1.2 Ambitie	11	6.4 Circulariteit	78
1.3 Afbakening	12	6.5 Gezondheid en milieu	79
1.4 Leeswijzer	13	6.6 Biodiversiteit en ecologie	83
2. CONTEXT SPOORZONE	15	7. WOONMILIEUS EN DEELLOCATIES	85
2.1 Spoorzone door de jaren heen	15	8. ONTWIKKELSTRATEGIE	119
2.2 Toekomst van Gouda	16	8.1 Plotontwikkeling	119
2.3 Een nieuwe, uitstekend bereikbare, leefomgeving	18	8.2 Rol gemeente	119
3. BESCHRIJVING VAN DE SPOORZONE	21	8.3 Grondbeleid	120
3.1 Cultuurhistorie	21	8.4 Fasering	120
3.2 Projectgebied	22	9. VERVOLGPROCES	123
3.3 Invloedsgebied	32	9.1 Proces tot nu	123
4. VISIE: ZEVEN PRINCIPES	35	9.2 Het gesprek met de stad	123
5. EEN GEMENGD PROGRAMMA	57	9.3 De volgende stap	124
5.1 Woningmarktonderzoek	57	BIJLAGE 1 TOELICHTING PARKEERNORMEN AUTO EN FIETS	127
5.2 Woonprogramma	59		
5.3 Nieuwe economische activiteiten	60		
5.4 Maatschappelijke voorzieningen	61		

1. INLEIDING

Dit ontwikkelperspectief geeft een visie op de toekomst van de Goudse Spoorzone. Het beschrijft de strategie om de Spoorzone te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied, in de nabijheid van het station en in het verlengde van de binnenstad. Naast de huidige functies biedt de Spoorzone straks woningen voor elke portemonnee in toekomstbestendige gebouwen en nieuwe buurten.

De ligging van de Goudse Spoorzone maakt de locatie uniek, het vormt in verschillende opzichten de entree naar de stad. De Spoorzone verbindt het historisch stadscentrum en het stationsgebied met het bedrijventerrein Goudse Poort en de ontsluiting naar de A12 en A20. Het gebied ligt centraal in de stad vlakbij het station, waardoor het goed verbonden is met de regio en de grote steden in de Randstad. 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.

1.1 Een perspectief dat ruimte biedt

Hoe geven we deze transformatie vorm? Wat is daar voor nodig? Dat leest u in dit ontwikkelperspectief. Het ontwikkelperspectief is geen blauwdruk met vastomlijnde plannen voor

de toekomst. Het biedt een wenkend perspectief dat richtlijnen en kaders meegeeft. Als gemeente redeneren we in dit ontwikkelperspectief steeds vanuit het maatschappelijk belang. In sommige gevallen vraagt dat om hele concrete regels. Bijvoorbeeld om te zorgen dat er voldoende sociale huurwoningen worden gebouwd. Op andere vlakken geven we meer ruimte aan de initiatiefnemer om naar eigen inzicht oplossingen voor te stellen die passen bij de gestelde ambities.

Dit ontwikkelperspectief bevat bewust weinig details. De wereld om ons heen verandert immers snel en we willen dat het document niet achterhaald wordt door de actualiteit. Het document vormt de komende jaren het kompas voor de ontwikkelingen in de Spoorzone. Voor concrete ontwikkellocaties werken we het ontwikkelperspectief verder uit in de vorm van een kort en overzichtelijk kavelpaspoort. Deze kavelpaspoorten maken we pas als de ontwikkeling of transformatie echt mogelijk is, zodat ruimte blijft om in te spelen op de actualiteit. En als het echt nodig is, bijvoorbeeld bij grote maatschappelijke veranderingen, passen we dit ontwikkelperspectief in overleg met onze stakeholders aan. Zo blijven we wendbaar en zorgen we voor de nodige flexibiliteit.

1.2 Ambitie

De behoefte aan een nieuw centrum-stedelijk woonprogramma heeft geleid tot de wens van het gemeentebestuur om de herontwikkeling van de Spoorzone weer actiever op te pakken. Met een programma waarin het accent op wonen ligt moet snelheid in het ontwikkelproces worden gebracht, om zo in de komende jaren aan de grote woningvraag te kunnen voldoen. Dit sluit aan op het coalitieakkoord 2018-2022, waarin het programma versnelling woningbouw een belangrijke plek heeft. Deze ambitie staat niet op zichzelf, maar past in een maatschappelijke trend om met behulp van slim ruimtegebruik stationsgebieden en binnenstedelijke locaties actief te benutten voor verstedelijkingsopgaven. Ook provinciaal- en rijksbeleid zet hierop in.

DE SPOORZONE ALS GEMENGD STEDELIJK GEBIED

*WONEN, WERKEN EN VERBLIJVEN OP
LOOPAFSTAND VAN HET STATION*



Voor de zuidelijke Randstad is beschreven dat voor 2030 zo'n 230.000 woningen gerealiseerd moeten worden. Voor Gouda geldt dat tot 2040 ruim 6.500 extra woningen nodig zijn, uitgaande van de eigen bevolkingsprognose. Daar is het verwachte woningtekort in de omliggende grote steden nog niet in meegenomen. In een deel van deze vraag kan met grote ontwikkelingen als Westergouwe en diverse kleinere ontwikkelingen in de stad worden voorzien, maar dat is nog niet voldoende. Eind 2018 zijn daarom met de Provincie Zuid-Holland afspraken gemaakt over de realisatie van 1.000 woningen in de Spoorzone voor 2025.

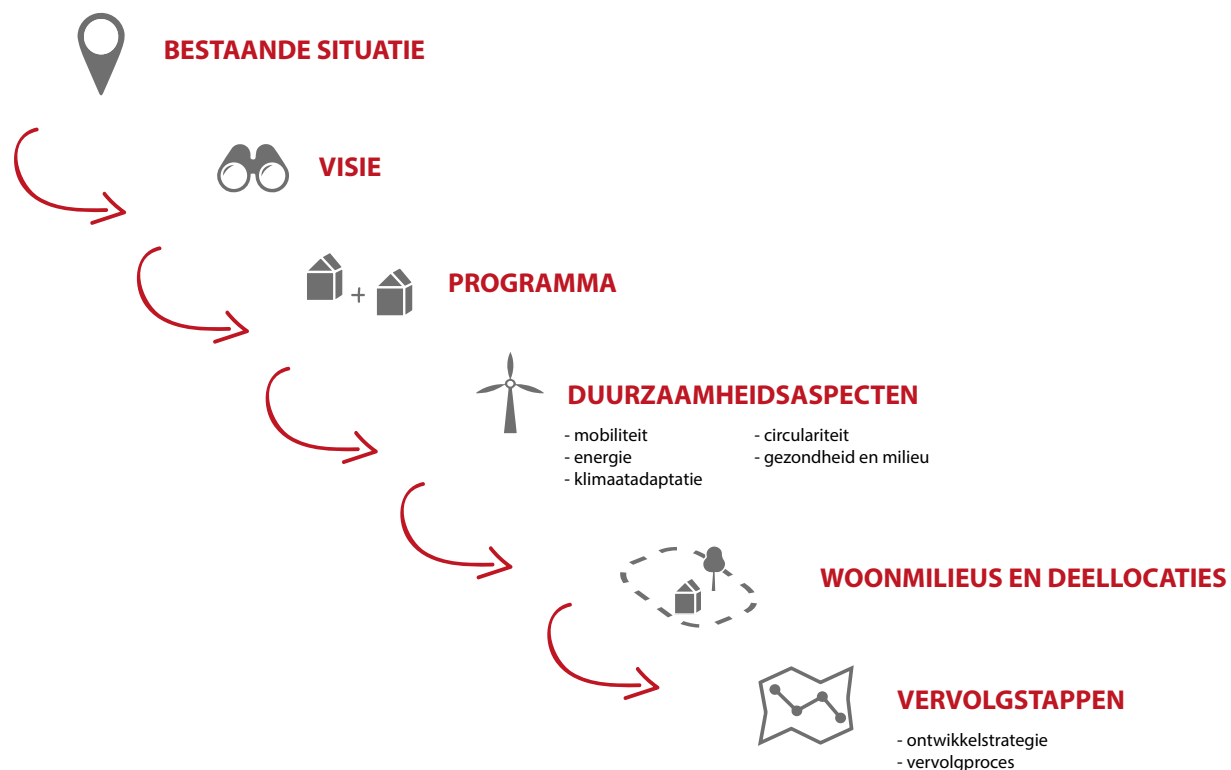
1.3 Afbakening

Het gebied Spoorzone wordt in dit ontwikkelperspectief breed gezien. Het gebied is groter gemaakt dan in eerder vastgestelde beleidsstukken. Enerzijds gaat dit perspectief daardoor over het opvullen van de beschikbare bouwkvavels langs het spoor, anderzijds over de transformatie van het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort. Bij deze binnenstedelijke gebiedsontwikkeling houden we ook nadrukkelijk de relatie met de omliggende wijken in de gaten. Om die reden beschouwen we in dit ontwikkelperspectief ook een zogenaamd invloedsgebied, dit is het gebied waar de ontwikkelingen in de Spoorzone direct effect op hebben. Waar mogelijk zoeken de gemeente en haar partners naar mogelijkheden om ook

de omgeving te laten meeprofiteren van de ontwikkelingen in de Spoorzone, bijvoorbeeld door het aanbod aan nieuwe voorzieningen en slimme aanpassingen aan de openbare ruimte.

1.4 Leeswijzer

In dit ontwikkelperspectief gaan we eerst in op de bestaande situatie in de Spoorzone. Vervolgens schetsen we de visie op de toekomst van het gebied. Deze visie vormt het ruimtelijk raamwerk waarbinnen toekomstige ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Aansluitend beschouwen we de verschillende duurzaamheidsaspecten die relevant zijn voor deze gebiedsontwikkeling. Hierna beschrijven we de toekomstige woonmilieus en bijbehorende ontwikkellocaties. Het laatste hoofdstuk beschrijft de vervolgstappen in de samenwerking met de belanghebbenden, fasering en benodigde aanpassing van het bestemmingsplan.



Figuur 1.1 Opbouw ontwikkelperspectief

2. CONTEXT SPOORZONE

De Goudse Spoorzone is al langer onderwerp van gesprek. Eerder werd gestuurd op een programma met vooral kantoren en commerciële voorzieningen. Vanwege veranderde marktomstandigheden staat nu juist een gemengd programma met nieuwe stedelijke woonvormen centraal.

2.1 Spoorzone door de jaren heen

De ontwikkeling van de Spoorzone staat al geruime tijd op de agenda van het gemeentebestuur. De afgelopen jaren zijn daarvoor verschillende beleidsdocumenten opgesteld. Elk document reageert op de wisselende omstandigheden in onze economie, de maatschappij en de vastgoedmarkt. De rode draad in deze beleidskaders is de wens om de Spoorzone vorm te geven als stedelijk gebied met centrum-stedelijke programma's rond wonen, werken en recreëren. De overtuiging is dat daarmee een interessanter en veelzijdiger stuk

stad ontstaat, dat optimaal wordt geprofiteerd van de positie van het station, dat het draagvlak voor bestaande voorzieningen toeneemt en dat kansen worden gecreëerd voor een betere hechting van de stationsomgeving aan de binnenstad. Dit biedt ook kansen om de verbinding tussen stadsdelen ten noorden en ten zuiden van het spoor te verbeteren. Een belangrijk deel van deze ambities is gerealiseerd of in voorbereiding. Voor de zuidkant van het station is een herinrichtingsplan voor het stationsgebied vastgesteld. Dit gebied wordt een fraaie entree naar de binnenstad. In figuur 3.25 op pagina 33 is een impressie van het herinrichtingsplan voor het zuidelijk stationsgebied opgenomen. Aan de noordkant van het spoor zijn de afgelopen jaren de kantoren van Technolution en Rabobank, het Huis van de Stad, een parkeergarage en de overkapping van de stationsentree gerealiseerd.



Figuur 2.1 De Spoorzone door de jaren heen

2.2 Toekomst van Gouda

Gouda heeft in de Verstedelijkingsagenda 2018 de ambitie uitgesproken om 1.000 woningen tot 2025 te realiseren in de Goudse Spoorzone. Het Ontwikkelperspectief geeft uitwerking aan die ambitie. Tevens leveren we vanuit de ontwikkeling van de Spoorzone een bijdrage aan de ambities uit de Toekomstvisie: “Gouda ligt goed”. Deze toekomstvisie is in juli 2019 door de gemeenteraad in juli 2019 vastgesteld. In kaders 2.2 en 2.3 geven we een korte weergave van de Verstedelijkingsagenda en de Toekomstvisie.



Verstedelijkingsagenda

Gouda heeft een strategische positie als centrumgemeente van de regio Midden-Holland. De stad biedt werkgelegenheid en voorzieningen op het gebied van mobiliteit, zorg en cultuur. Daarnaast maakt Gouda onderdeel uit van het stedelijk netwerk tussen Rotterdam, Den Haag en Utrecht, waarmee de stad rechtstreeks intercity verbindingen heeft. In deze regio ontwikkelt zich een grote woningvraag. Voor Gouda is van belang om de positie als centrumgemeente te blijven vervullen en te versterken. Verdere verstedelijking is een kans om te werken aan kwaliteitsverbetering op tal van centraal gelegen plekken in de stad. De gemeente vindt het tijd om de strategische ontwikkeling van de stad op de agenda te plaatsen.

De doelstelling om in de regio meer woningen te realiseren vraagt om slim ruimtegebruik. De locatie van nieuwe woningen is zeer sterk bepalend voor het effect op de stedelijke economie. Vanuit een integrale benadering moet invulling worden gegeven aan de woningopgave in relatie tot een goede bereikbaarheid van banen, onderwijs, voorzieningen en aantrekkelijke landschappen in de nabijheid. De focus komt te liggen op de bijdrage van woningen aan het vestigingsklimaat en de stedelijke economie. Stedelijk wonen heeft een toegevoegde waarde voor de stedelijke transformatiegebieden, de economie en het culturele klimaat van de stad. Daarbij worden de volgende ambities benoemd:

1. Vergroten van het gemengd stedelijk gebied

Functiemenging in het bestaand stedelijk gebied kan bijdragen aan het vergroten van de economische slagkracht en van de omgevingskwaliteit van het stedelijk gebied.

2. Verdichtingslocaties rond knooppunten (Transit Oriented development)

Vanuit de visie op functiemenging ligt het voor de hand dat strategische knooppunten in het regionale en stedelijke vervoersnetwerk nog sterker doorgroeien naar stedelijke 'hotspots'. Tot deze categorie behoort bovenal station Gouda en de (ruime) stationsomgeving.

3. Transformatie van verouderde bedrijven- of instellingenterreinen

Gouda heeft meerdere sterke en multifunctionele industrie- en bedrijventerrein. Delen van de 1e en 2e generatie terreinen kunnen transformeren naar een gemengd stadslandschap. Kansrijke locaties zijn onder andere de oostelijke punt van Kromme Gouwe, het distributiecentrum van Blokker en het overslagterrein in het zuidelijke stationsgebied.

4. Herstructurering en kwaliteitsverbetering van woonwijken

Woonwijken zoals Korte Akkeren en Oosterwei hebben in het afgelopen decennium al een sterke kwaliteitsverbetering door sloop, renovatie en nieuwbouw ondergaan. Ook in het komende decennium zal daarom worden doorgewerkt aan de ruimtelijke en woonkwaliteit van de woonwijken, waarbij de ene buurt meer aandacht vraagt dan de andere.

Figuur 2.2 Verstedelijkingsagenda gemeente Gouda



Toekomstvisie 'Gouda ligt goed'

In juli 2019 is de nieuwe toekomstvisie van Gouda vastgesteld in de gemeenteraad. 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 overkoepelende ambitie die in de toekomstvisie is vastgesteld is 'Gouda ligt goed'. Deze ambitie valt uiteen in vier delen:

1. Gouda 2030, stad van tolerantie en ontmoetingen

Gouda staat in 2030 bekend als een tolerante en inclusieve stad met verbindingen tussen inwoners van verschillende generaties, opvattingen, culturele achtergronden en aandacht voor kwetsbare groepen.

2. Gouda 2030, stad met historie en kennis van bodemdaling

De mooie historische binnenstad - die nog altijd veel toeristen trekt - en de aanpak van en kennis over bodemdaling vormen Gouda's unique selling points. Gouda is van oudsher een laaggelegen stad op veengrond met een historische kern: beide zitten in het DNA van Gouda. In de toekomst kan Gouda zich op deze twee punten onderscheiden in binnen- en buitenland.

3. Gouda 2030, levendige en betaalbare stad voor jongeren

Gouda is in 2030 aantrekkelijker voor jongeren door de komst van een HBO, culturele voorzieningen en de aanwezigheid van betaalbare en geschikte woningen.

4. Gouda 2030, knooppunt met ontwikkelkansen

De centrale en perfecte ligging langs spoor, weg en water en de goede bereikbaarheid vanuit de metropolen maken Gouda in 2030 tot dé ontmoetingsplek in de Randstad. Verder zijn in 2030 strategische locaties zoals de Spoorzone en de Goudse Poort verder ontwikkeld en biedt de stad nog meer ruimte aan hoogwaardige bedrijvigheid.

Een visie van en voor de stad

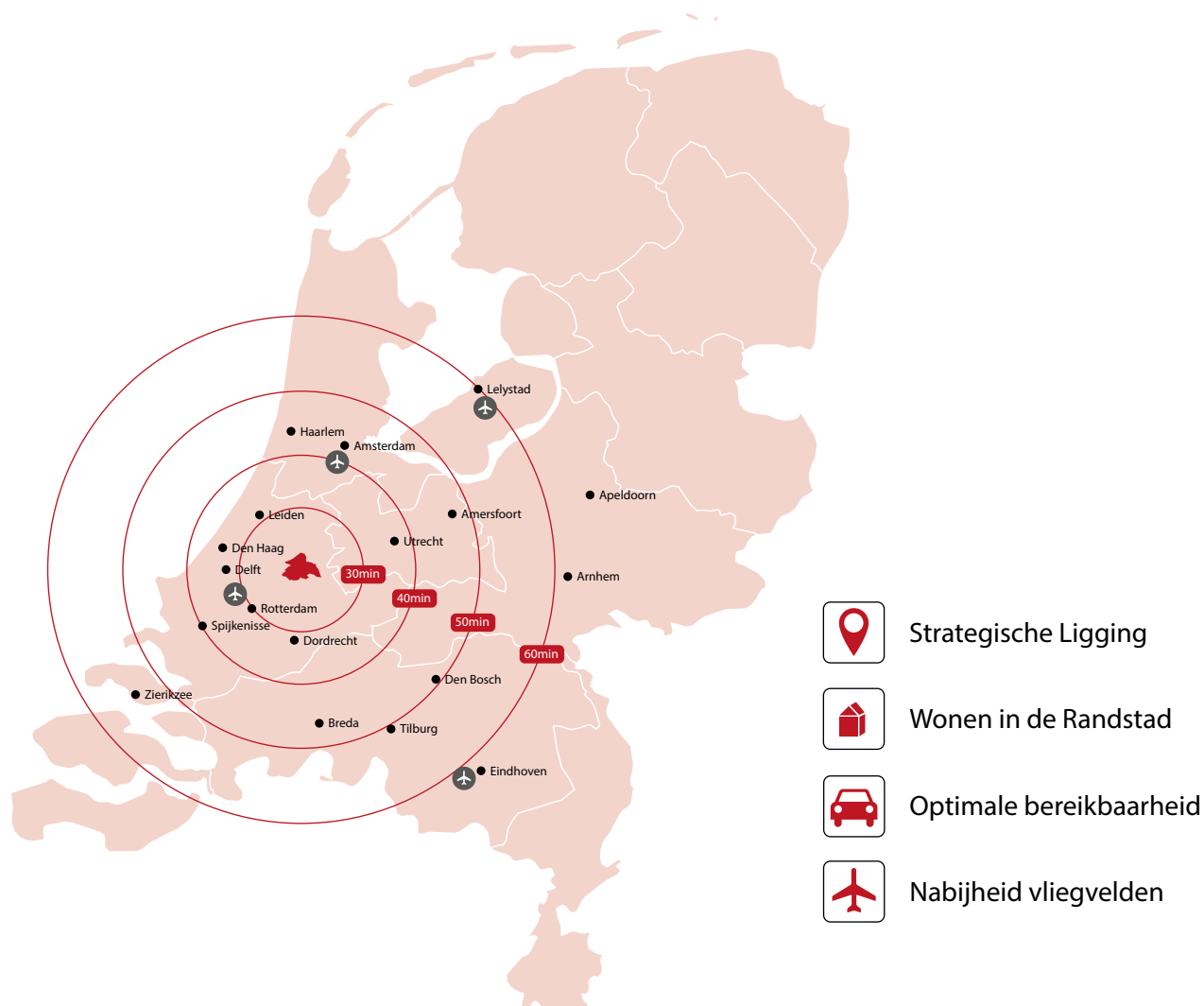
De toekomstvisie voor Gouda in 2030 is een beeld dat richting geeft voor de langere termijn: een stip op de horizon. Deze tijdshorizon overbrugt meerdere bestuursperiodes. De visie kwam vanuit de stad tot stand. Met als resultaat een visie van en voor de stad. Veel inwoners, ondernemers, scholieren, bestuurders van omliggende gemeenten en andere belangstellenden namen de moeite om hun meningen en suggesties in te brengen.

Figuur 2.3 Toekomstvisie

2.3 Een nieuwe, uitstekend bereikbare, leefomgeving

Met haar spoor-, weg- en fietsverbindingen ligt Gouda centraal in het infrastructurele netwerk van de Randstad. In twintig minuten brengen intercity's je naar Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Stoptreinen brengen Gouwenaren naar Amsterdam en Alphen aan de Rijn. Via de A12, de A20 en de N207 is de rest van het land ook per auto goed ontsloten.

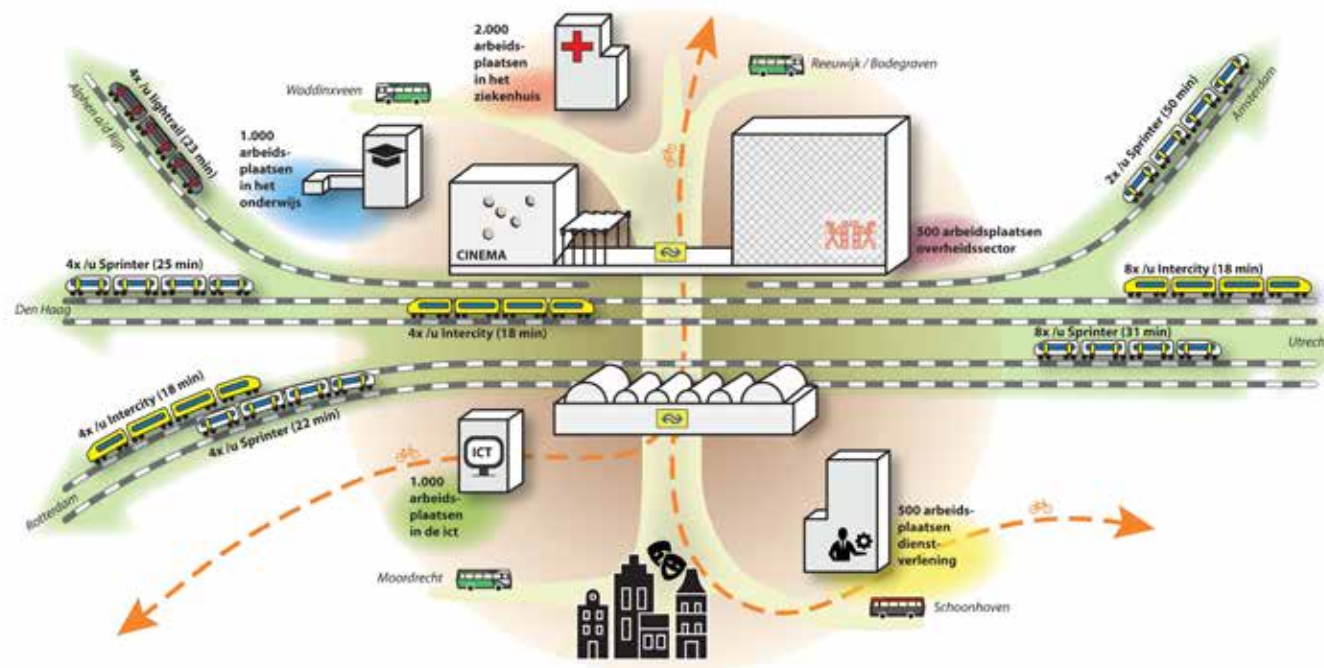
Het Netwerk Zuidelijke Randstad, waarin de provincie, regio en gemeenten samenwerken, heeft in 2016 een Regionale Verstedelijkingsagenda vastgesteld. De partijen spraken af dat de nieuwe woningen terecht moeten komen rondom (vervoers)knooppunten en op economische toplocaties, te transformeren verouderde kantoor- en bedrijventerreinen, toekomstbestendige wijken en overige ontwikkellocaties zoals braakliggende terreinen in het stedelijk gebied. De beoogde ontwikkeling van de Spoorzone naar een gemengd stedelijk gebied waarin wonen, werken en recreëren samen komen past uitstekend bij deze ambitie.



Figuur 2.4 Strategische ligging Gouda, bereikbaarheid auto

Er ligt een kans om het gedachtengoed rondom knooppuntontwikkeling, ook wel Transit Oriented Development (TOD) genoemd, in de praktijk te brengen. TOD staat voor het creëren van een leefomgeving rondom hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met een gemiddeld programma in hoge dichtheid, maar met oog voor de menselijke maat. Dergelijke impulsen in het stedelijk gebied zorgen ervoor dat Gouda haar positie als centrumgemeente in de toekomst behoudt en verder versterkt, dat het draagvlak voor voorzieningen wordt vergroot en dat een grotere diversiteit in het woningaanbod kan worden gerealiseerd.

Spoorzone Gouda, een gebied met potentie



Figuur 2.4 Bereikbaarheid OV en bestaande kwaliteiten

3. BESCHRIJVING VAN DE SPOORZONE

De begrenzing van de Spoorzone in dit ontwikkelperspectief is gebaseerd op de kansen om tussen de Goudse Poort en het station een nieuw stedelijk woonprogramma te realiseren. De Spoorzone is hiermee een veelomvattend gebied met braakliggende ontwikkellocaties en te transformeren bedrijfsterreinen, die onderling worden verbonden door de Burgemeester Janssingel en het spoor. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het aanwezige groen en water in het gebied een andere belangrijke verbindende factor. Bij een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling als deze is het belangrijk de invloed op de omliggende wijken in beeld te brengen. Daarom beschrijven we in dit hoofdstuk naast het projectgebied ook een invloedsgebied.

3.1 Cultuurhistorie

Op basis van de Nota Cultuurhistorie (2005) en de Erfgoedvisie (2013) is er in het verleden onderzoek gedaan naar de (ontstaans-)geschiedenis van een deel van de Spoorzone en haar omgeving, in de vorm van een cultuurhistorische analyse. Het gebied waarin dit is uitgevoerd is weergegeven op de 'gele vlekkenkaart', zie figuur 3.1. Op basis van het onderzoek zijn de gevonden cultuurhistorische kwaliteiten genoemd en gewaardeerd. Uitgangspunt is dat de gevonden cultuurhistorische kwaliteiten worden behouden waar mogelijk, dan wel dat deze dienen als inspiratie voor de diverse

ontwerpen. Hierbij worden bij voorkeur ook de aanwezige cultuurhistorische waarden in de omgeving (buiten het plangebied) betrokken.

Het gebied van de Spoorzone maakt deel uit van de stadsuitbreiding die vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw plaatsvond. Tot die tijd was aan de noordzijde van het spoor slechts de wijk Gouda Noord (Ouwe Gouwe) ontwikkeld. Die uitbreiding vond nog plaats volgens de structuur van de bestaande slagenverkaveling in noord-zuid richting. Ten westen van de Ridder van Catsweg had de agrarische verkaveling een andere richting (haaks op de Gouwe). In de uitbreidingsplannen werd deze richting uitgewist. Vanaf toen werd aangesloten op de noord-zuid gerichte verkaveling van Ouwe Gouwe.

De Winterdijk is een historisch lint dat van oorsprong vanaf de schil van de binnenstad naar



Figuur 3.1 Cultuurhistorische analyse: 'gele vlekkenkaart'

Waddinxveen liep. Vandaag de dag wordt de Winterdijk doorbroken door het bedrijventerrein Goudse Poort, maar ten noorden van de stad is het weer onderdeel van het landschap.

Door de genoemde aanpassingen in de verkaveling zijn voor de (her)ontwikkeling van de Spoorzone-ontwikkeling weinig historische aanknopingspunten te vinden. Datgene wat in de recente geschiedenis van waarde is gebleken, moet zo mogelijk behouden worden. Karakteristiek voor de stadsontwikkeling in de periode vanaf de jaren zestig is het ruime gebruik van groen en in Gouda ook water. Groen is in de Spoorzone dan ook veel aanwezig, zoals rond de Blokker-locatie en de kavels langs de Antwerpseweg. In een latere fase is daar ook het spoorpark bij gekomen. Een belangrijk uitgangspunt voor de plannen voor de Spoorzone is dan ook de interactie tussen bebouwing, groen en water.



Figuur 3.2 Cultuurhistorische basiskaart

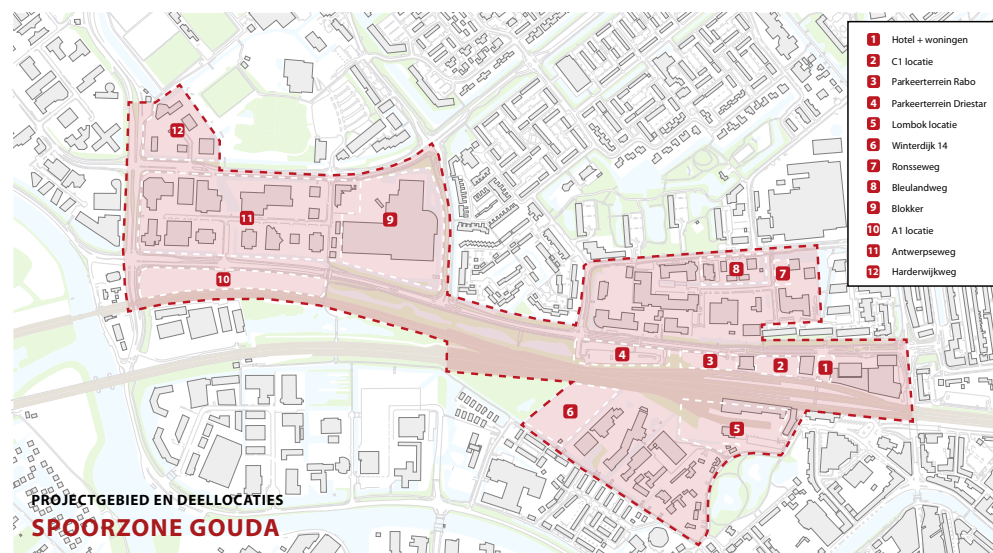
3.2 Projectgebied

Het projectgebied is gedefinieerd en in figuur 3.3 rood gearceerd. Binnen het projectgebied zijn met witte stippellijnen een aantal concrete deellocaties weergegeven. Dit zijn locaties waar ontwikkelingen tot stand kunnen komen. Ze zijn aangeduid op basis van beschikbaarheid en kansen voor toekomstige herontwikkeling. Het gaat om braakliggende kavels en in de toekomst mogelijk te transformeren bedrijfslocaties. Dit gebeurt in alle gevallen op basis van vrijwilligheid, de intentie is om de eigenaren en ondernemers een extra mogelijkheid voor de toekomst te bieden.

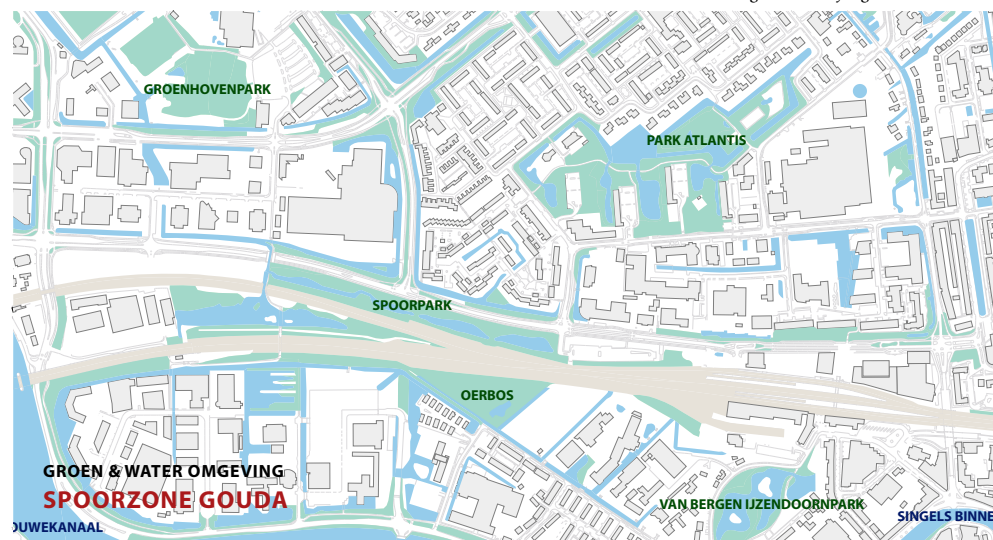
De nummering van de deellocaties suggereert geen volgorde. In de ontwikkelstrategie (hoofdstuk 8) is een fasering opgenomen, die leidend is voor de volgorde en het tempo waarin de ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Zo voorkomen we dat ontwikkelingen onderling teveel concurreren en een overschot aan specifieke woningtypen op de markt ontstaat. Dit projectgebied staat verder centraal in de volgende hoofdstukken van dit ontwikkelperspectief. In de toekomst is het mogelijk dat binnen het projectgebied nieuwe deellocaties worden toegevoegd of juist bestaande deellocaties niet haalbaar blijken. Op de langere termijn komen mogelijk ook deellocaties in het invloedsgebied in beeld, maar pas als er duidelijkheid is over de ontwikkelingen in het projectgebied.

Groen en water

Zoals te zien op figuur 3.5 ligt de Spoorzone centraal tussen de Gouwe, het Groenhoevenpark, Park Atlantis, het Van Bergen IJzendoornpark en het Oerbos. De gebiedsontwikkeling biedt de kans om de kwaliteit van dit groen en water verder het gebied in te halen.



Figuur 3.3 Projectgebied en deellocaties



Figuur 3.4 Huidig beeld groen en water omgeving Spoorzone

Functionies

De Spoorzone en haar directe omgeving vormen gezamenlijk een gebied waar verschillende functionies samen komen, zoals te zien in figuur 3.4. Een ontwikkeling in de Spoorzone moet in eerste instantie aansluiten op het diverse aanbod aan voorzieningen in de omgeving. Waar nodig kunnen binnen de Spoorzone aanvullende nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd. Op die manier voorkomen we concurrentie en versterken functionies in en om de Spoorzone elkaar juist. Zo ontstaat een nieuw hart waarin wonen, werken en voorzieningen samen komen. In paragraaf 5.3 en 5.4 gaan we verder in op de gewenste nieuwe voorzieningen.

Fietsroutes

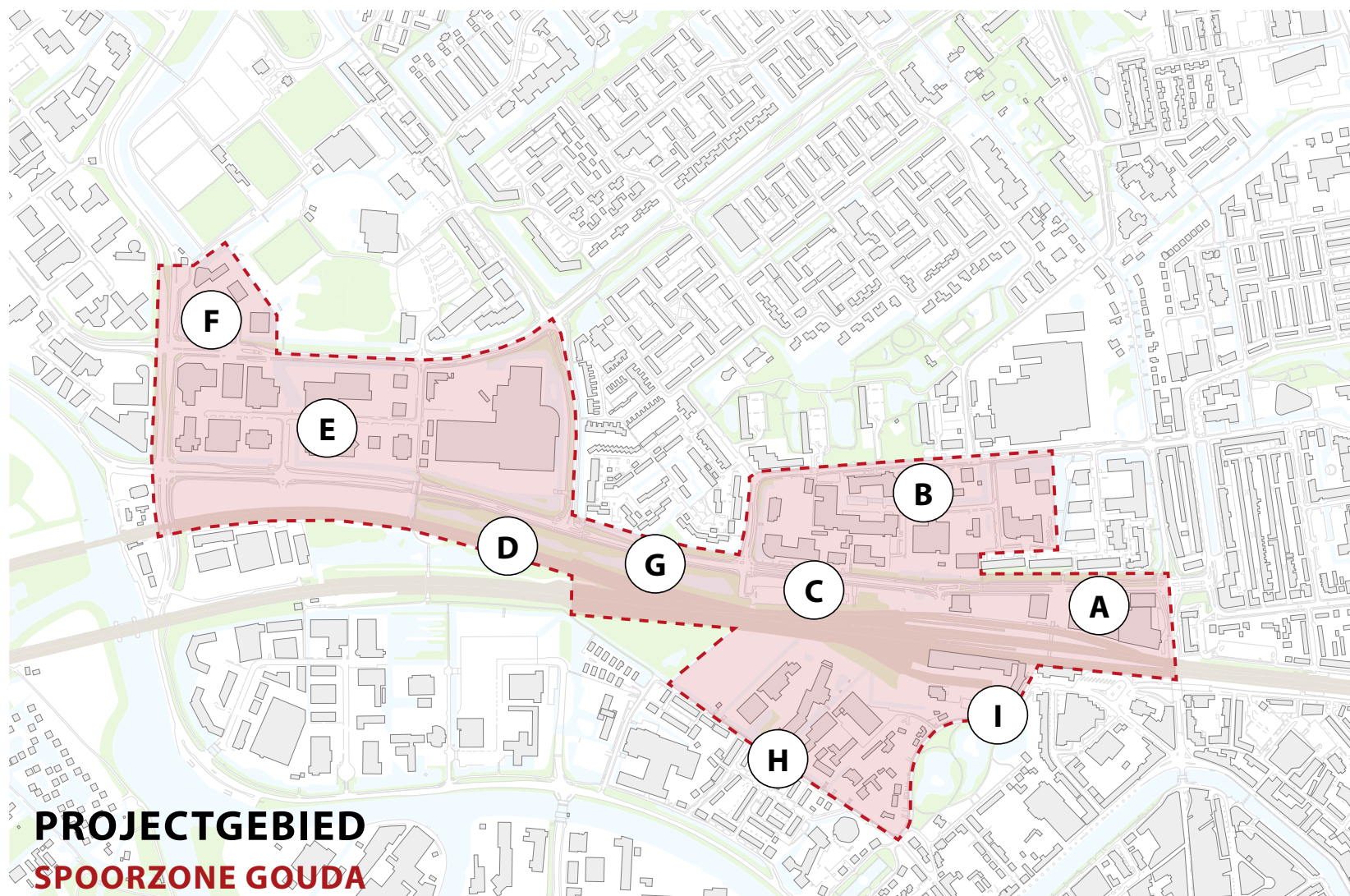
In figuur 3.6 zijn de huidige fietsroutes in en om de Spoorzone afgebeeld. Vanuit de verschillende deellocaties kunnen aansluitingen op dit netwerk worden gerealiseerd.



Figuur 3.5 Huidige functionies Spoorzone en omgeving



Figuur 3.6 Huidige fietsstructuur omgeving Spoorzone



Figuur 3.7 Projectgebied

De Spoorzone heeft op dit moment verschillende gezichten. Het spoor knipt het langgerekte gebied op in een noordelijk en zuidelijk deel. De directe omgeving van het station, het oostelijk deel van de Spoorzone, wordt gescheiden van het westelijk deel door het spoorpark en de bestaande woonwijk rondom de Anna van Hensbeeksingel. Elk deel van de Spoorzone heeft een eigen karakteristiek. Daarom is per deelgebied maatwerk nodig voor de toekomstige ontwikkeling. Dit maatwerk bieden we de door de uitwerking van vier verschillende woonmilieus later in dit ontwikkelperspectief.

A. Noordelijk stationsgebied

In de directe stationsomgeving zijn als onderdeel van het project Spoorzone de kantoren van

Rabobank en Technolution, een bioscoop, het Huis van de Stad, een grote fietsenstalling, een parkeergarage en de overkapping van de stationsentree gebouwd. Aan de overkant van de weg staan flats uit de jaren zestig van de vorige eeuw, dit betreft een mix van huurwoningen en particulier eigendom en wordt beheerd door VvE's. Het gebied kenmerkt zich door een relatief grote maat en schaal van bebouwing en heeft een moderne en stedelijke uitstraling. De gemeente spant zich samen met de eigenaren in om in de plinten van de locaties rondom het station commerciële functies te vestigen om zo een levendig gebied te realiseren. De verdere ontwikkeling van de Spoorzone tot stedelijk woongebied kan bijdragen aan het draagvlak voor

dergelijke voorzieningen. Naast de braakliggende kavels in dit deel van de Spoorzone, kunnen ook Technolution en Rabobank op basis van het bestemmingsplan nog uitbreiden.



Figuur 3.8 Kantoorgebouw Technolution



Figuur 3.9 Huis van de Stad en Bioscoop



Figuur 3.10 Entree station

B. Locatie Bleulandweg

Direct ten westen van de Ronssehof, tussen de rondlopende Ronsseweg en de Bleulandweg, staat een cluster kantoorgebouwen. Een aantal van deze gebouwen is in gebruik voor ondersteunende functies van het nabijgelegen Groene Hart Ziekenhuis. De meeste gebouwen zijn mooi gegroepeerd rond een haaks op de weg staande singel met grote bomen. Gezien de ligging en kwaliteiten van de locatie en de leeftijd en technische staat van de gebouwen is transformatie naar wonen op deze plek in de toekomst denkbaar. Daarom wordt dit gebied later in dit ontwikkelperspectief nader uitgewerkt als deellocatie.



Figuur 3.11 Kantoren aan Bleulandweg

C. Scholencluster en parkeerterreinen Rabobank en Driestar

Meer naar het westen is een groot scholencluster gesitueerd, tussen de Bleulandweg en de Burgemeester Jamessingel. Hier bevindt zich o.a. de PC basisschool Calvin, het Wellant College en de brede middelbare scholengemeenschap Driestar. Tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor liggen de parkeerterreinen van Rabobank en de Driestar. De parkeerterreinen van de Driestar en van de Rabobank waren uit praktische overwegingen een logische keuze. Deze locaties zijn echter niet altijd gevuld, terwijl ze veel potentie hebben door de nabijheid van het station. Vanwege het ruimtebeslag van de terreinen is de



Figuur 3.12 Studentenwoningen en complex Driestar

impact op de beeldkwaliteit groot. Deze locaties worden later in dit ontwikkelperspectief als potentiële ontwikkellocaties uitgewerkt.



Figuur 3.13 Parkeerterrein Rabobank

D. Spoorpark, fietstunnels en A1 locatie

Tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor bevindt zich ter hoogte van de Anna van Hensbeeksingel en het Blokker distributiecentrum een groen gebied. In 2009 is besloten om dit gebied niet in te vullen met nieuwe bebouwing, maar het te benutten voor water- en groencompensatie. Het gebied is te zien vanaf de weg en het fiets- en voetpad, maar nog niet toegankelijk. Het zorgt, ook in de toekomst, voor een onderbreking in de bebouwing van de Spoorzone. De functie kan in de toekomst eventueel versterkt worden door het inpassen van een wandelpad en daardoor meer gaan fungeren als park en ontmoetingsplek. Verder naar het westen ligt een fietsverbinding die

de Antwerpseweg en de Burgemeester Jamessingel met behulp van tunneltjes onder de sporen verbindt met de Winterdijk. Tussen de sporen loopt dit fietspad door een groene omgeving met veel water. Het fietspad is recent wat verbreed en opgeknapt, maar door de smalle tunnels en vele bochten blijft het soms onoverzichtelijk.

Na de fietstunnel begint de zogenaamde A1-locatie, een braakliggende groenstrook die doorloopt tot het Hamstergat. Op deze langwerpige en ondiepe bouwkvael was het in de oorspronkelijke plannen de bedoeling om kantoorgebouwen te realiseren, het huidige bestemmingsplan is daar ook nog op gebaseerd. Er was zelfs sprake

van de aanleg van een extra treinstation, maar het onderzoek hiernaar is in overleg met de betrokken partijen stilgelegd. Als onderdeel van dit ontwikkelperspectief komt deze locatie nu ook beschikbaar voor woningbouw. Het terrein is reeds voorbereid op de bouwwerkzaamheden, er ligt zelfs al het begin van een ontsluitingsweg vanaf de Burgemeester Jamessingel.



Figuur 3.14 Groen/blauwe zone Spoorzone (Spoorpark)



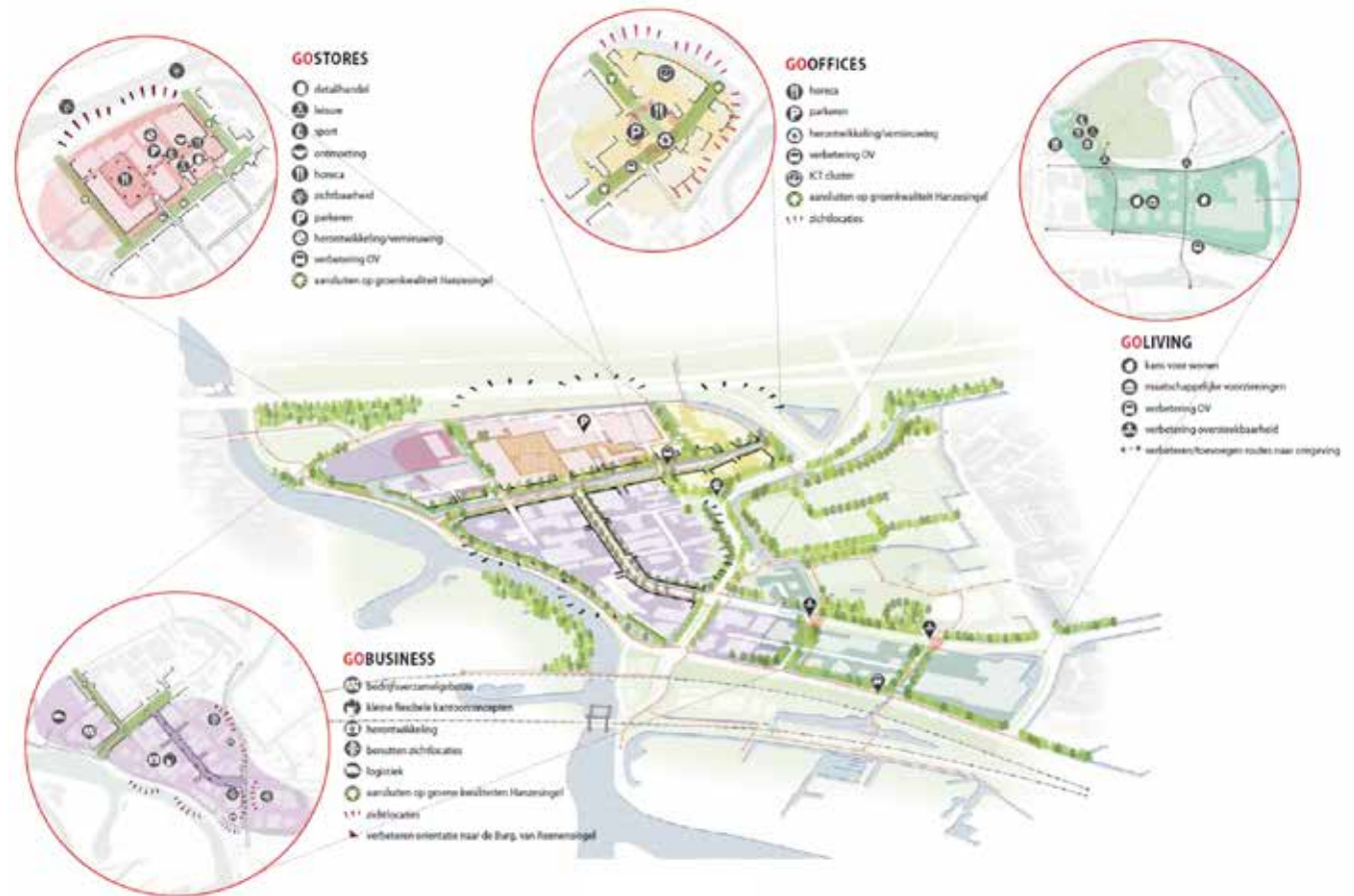
Figuur 3.15 Fietstunnel richting de Winterdijk



Figuur 3.16 Braakliggend terrein A1 locatie

E. Goudse Poort – Antwerpseweg en Blokker distributiecentrum

Aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel ligt het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort. Dit gebied maakte in eerdere vastgestelde visies nog geen onderdeel uit van de Spoorzone. Voor Goudse Poort is in 2017, in samenwerking met een brede groep marktpartijen en de Provincie Zuid-Holland, een ontwikkelstrategie opgesteld en gepubliceerd onder de naam 'Versnellingskamer Goudse Poort'. Hierin wordt een verkleuring naar wonen voorgesteld voor het oostelijk deel van het bedrijventerrein, specifiek is dit de Antwerpseweg en omgeving. Dit gebied maakt nu onderdeel uit van het projectgebied Spoorzone.



Figuur 3.17 Marktperspectief Goudse Poort

Rondom de Antwerpseweg zijn op dit moment diverse bedrijven en kantoren te vinden. Daarnaast is een aantal kantoorgebouwen getransformeerd tot maatschappelijke voorzieningen. Het meest opvallend in het gebied is het enorme gebouw en terrein van het distributiecentrum van Blokker. Dit terrein komt naar verwachting in de komende jaren leeg te staan, aangezien Blokker als huurder vertrekt. In dit deel van Goudse Poort is nu sprake van leegstand en dat dreigt ook voor de toekomst. Daarnaast zijn veel van de panden relatief oud, en nieuwe wetgeving voor verduurzaming van kantoorgebouwen vraagt om hoge investeringen om ze toekomstbestendig te maken. Het relatief nieuwe kantoorgebouw van Centric vormt daarop een uitzondering.

De Blokkerlocatie en Antwerpseweg worden grotendeels omringd door een strook met groen en water, die het gebied extra kwaliteit geeft en wat in de toekomst wellicht nog beter benut kan worden. Tegelijkertijd zorgt dit ervoor dat alle functies naar binnen zijn gericht en er geen sprake is van voorkanten aan bijvoorbeeld de Burgemeester Jammersingel. Zowel de Blokkerlocatie als Antwerpseweg zijn aangewezen als potentiële deellocatie in dit ontwikkelperspectief.

F. Goudse Poort - Harderwijkweg

Dit gebied betreft een ander gedeelte van het bedrijventerrein Goudse Poort dat aan één kant grenst aan het drukke kruispunt Burgemeester Van Reenensingel – Goudse Poort en aan de

andere kant aan het Groenhovenpark. Er is dus geen directe aansluiting met de andere delen van Goudse Poort. Tot voor kort bestond het gebied geheel uit kantoren. Sinds 2017 zijn er twee restaurants gevestigd. De drie kantoorgebouwen die daarachter liggen, zijn door deze komst nog losser komen te staan van de andere delen van de Goudse Poort. Het meest noordelijk gelegen pand wordt momenteel gerenoveerd en zal opnieuw in gebruik worden genomen als kantoor. Dit gebied komt op termijn in aanmerking voor transformatie naar wonen. Daarom wordt deze locatie later in dit ontwikkelperspectief nader uitgewerkt. Aandachtspunt daarbij is het verbeteren van de aansluiting op het Groenhovenpark.



Figuur 3.18 Goudse Poort - Antwerpseweg



Figuur 3.19 Terrein Blokker aan de Jammersingel



Figuur 3.20 Gezicht Harderwijkweg aan de Burg. van Reenensingel

G. Burgemeester Jamessingel

De Burgemeester Jamessingel is feitelijk de ruggengraat van de Spoorzone. De weg heeft in de huidige situatie verschillende gezichten. Bij het station is de weg een aantal jaren geleden flink opgeknapt. Hier is het meer een stadsstraat, met gescheiden rijbanen, een groene middenberm met bomen en verschillende oversteekmogelijkheden. Aan de westkant heeft deze opknopbeurt niet plaatsgevonden. Hier verandert het beeld in een meer doorgaande stadsweg, waar sneller wordt gereden en waar weinig verbinding is met de bebouwing in de omgeving. Aan de westpunt, vanaf de Rijsselseweg, komt de stad weer dichterbij door bedrijfsbebouwing die dicht aan de weg



Figuur 3.21 Burg. Jamessingel

staat. Voor wandelaars en fietsers is de weg in de huidige situatie niet overal overzichtelijk en uitnodigend.

H. Winterdijk

De vanuit cultuurhistorisch oogpunt belangrijke Winterdijk vormt een belangrijke fietsverbinding binnen de Spoorzone. De bebouwing aan de Winterdijk is wisselend; van grote villa's (dicht bij het park) naar grotere panden van onder andere zorginstellingen en scholen meer naar het westen. Het karakteristieke water en groen is langs het hele lint te vinden. Winterdijk 14, waar oorspronkelijk een schoolgebouw stond, ligt momenteel braak en wordt later in dit ontwikkelperspectief



Figuur 3.22 Fietsstraat Winterdijk

beschreven als een van de deellocaties van de Spoorzone. Om het unieke karakter van het lint te behouden is voor deze ontwikkeling een belangrijk uitgangspunt dat voldoende afstand tot het lint wordt bewaard. Voor deze locatie wordt in eerste instantie gezocht naar een tijdelijke invulling.

De Winterdijk is ingericht als fietsstraat, waarbij auto's te gast zijn. De huidige inrichting kan maar een beperkt aantal extra verkeersbewegingen aan, wat daarmee een beperkende factor is voor toekomstige ontwikkelingen aan de Winterdijk. Aan de westkant van de Winterdijk begint de fietsverbinding die via tunneltjes onder de sporen in noordelijke richting loopt.



Figuur 3.23 Bebouwing aan de noordkant van de Winterdijk

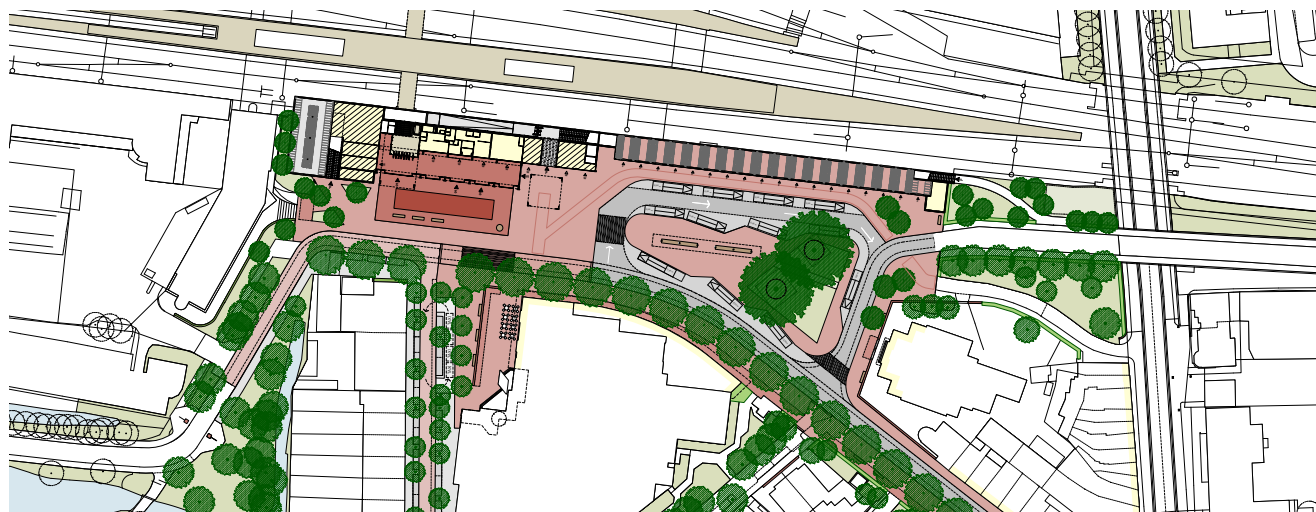
I. Zuidelijk stationsgebied

De zuidzijde van het station heeft een andere sfeer dan de noordzijde. De maten zijn kleiner en de bebouwing is ouder, deels met vooroorlogs bebouwing rond het Van Bergen IJzendoornpark en de Crabethstraat. Het gebied voelt al meer als de sfeer van de binnenstad en de schil daaromheen. Twee grote kantoorgebouwen een aantal loodsen en een parkeerterrein ter plaatse van het vroegere rangeerterrein wijken hiervan af. Hier bevindt zich ook de Lomboklocatie, een van de ontwikkellocaties die later in dit ontwikkelperspectief worden beschreven.

Er is een plan gemaakt voor herinrichting van de openbare ruimte van het zuidelijk stationsgebied, inclusief de realisatie van twee nieuwe fietsenstallingen. Het ontwerp van dit plan is weergegeven in figuur 3.23. Uitvoering van de werkzaamheden staat nu gepland voor 2020 en 2021.



Figuur 3.24 Woningen aan het Van Bergen IJzendoornpark



Figuur 3.25 Herinrichting zuidelijk stationsgebied

3.3 Invloedsgebied

Naast het projectgebied is ook een invloedsgebied gedefinieerd. De afbakening van dit gebied is in figuur 3.24 oranje gearceerd. De gebieden oefenen invloed op elkaar uit en zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De focus binnen de woningbouwopgave ligt op het projectgebied. Voor het invloedsgebied wordt echter wel gezocht naar mogelijke koppelkansen, ingrepen op basis waarvan ook deze gebieden kunnen meeprofiteren van de ontwikkeling in de Spoorzone. We nodigen bewoners, ondernemers en gebruikers uit deze gebieden van harte uit om mee te denken over de planvorming. Dit invloedsgebied is opgebouwd uit zeven zones.

a. Goudse Poort

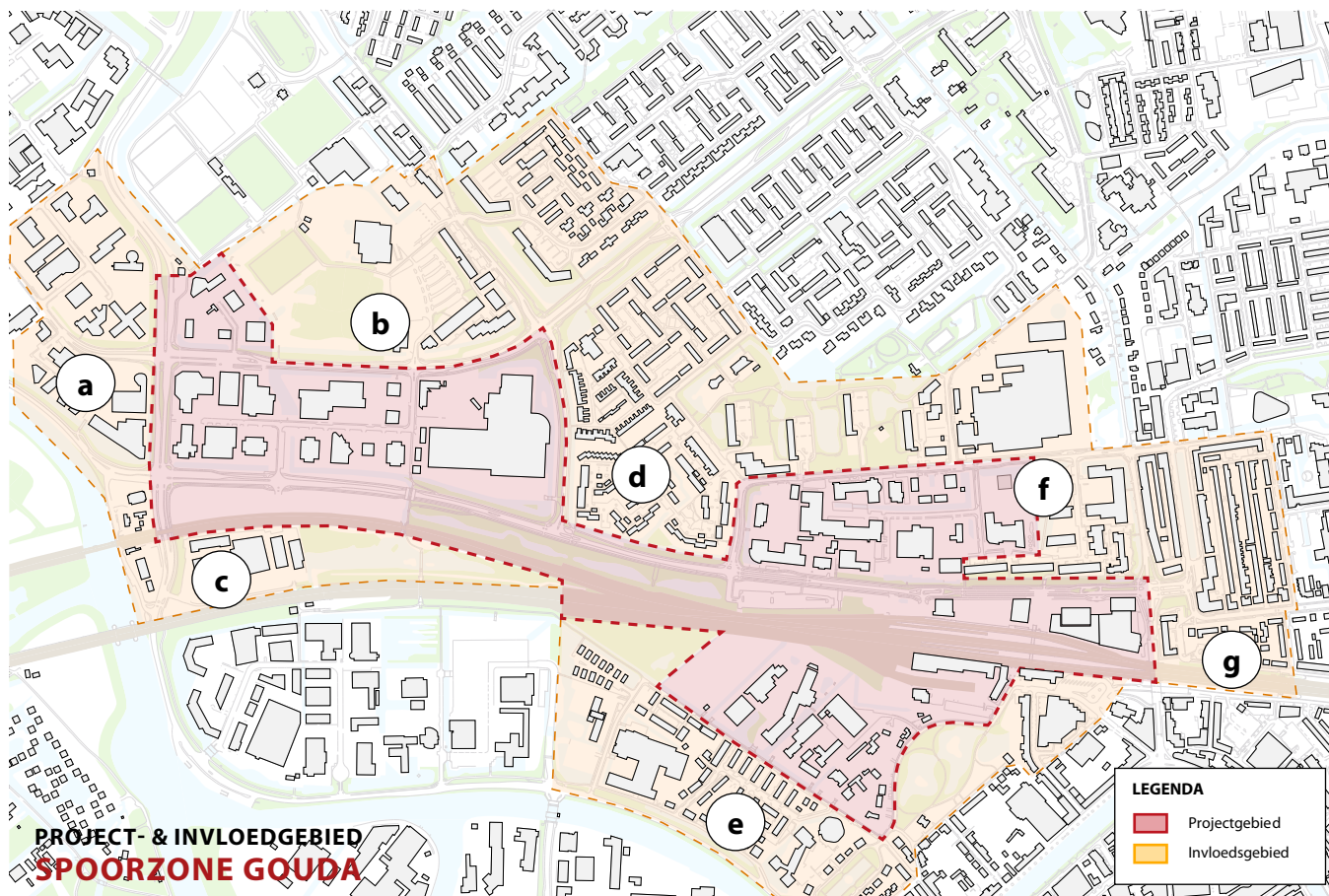
Het oostelijk deel van Goudse Poort behoort tot het projectgebied van de Spoorzone. Op het aangrenzende, meer westelijke deel, worden juist de commerciële activiteiten geïntensiveerd. Transformatie naar wonen behoort hier op basis van de vastgestelde ontwikkelstrategie (zie figuur 3.15) niet tot de mogelijkheden. Hier bevinden zich diverse andere vormen van bedrijvigheid. Het bedrijventerrein loopt ook ten westen van het invloedsgebied verder door, hier bevinden zich onder andere de GO-stores.

b. Groenhovenpark en Groenheuvel

Aan de overzijde van de Burgemeester

van Reenensingel bevinden zich o.a. het Groenhovenpark, een sportcomplex, een zwembad met bijbehorend parkeerterrein en bowling. Deze voorzieningen zullen in de toekomst ook

worden gebruikt door nieuwe bewoners van de Spoorzone. De oversteekmogelijkheden van de Van Reenensingel zijn op dit moment nog niet optimaal. Parkeren is bovendien een



Figuur 3.26 Project- en Invloedsgebied

aandachtspunt in dit gebied. Op dit moment wordt het parkeerterrein Groenheuvel naast de bezoekers van de sportvoorzieningen gebruikt als overloopgebied door werknemers en bezoekers van de bedrijven rondom de Antwerpseweg. De gemeente onderzoekt daarnaast of deze locatie geschikt is om bussen met bezoekers aan Gouda hier gedurende de dag te stallen, wat extra druk kan leggen op de parkeervoorziening. Het reguleren van het parkeerterrein kan een oplossing zijn om deze druk te verlichten, maar dat kan alleen met aandacht voor de belangen van alle huidige gebruikers.

c. Gouwespoor

Tussen de sporen in ligt, aan weerszijden van de Nieuwe Gouwe O.Z., een deel van bedrijventerrein Gouwespoor met diverse vormen van bedrijvigheid. Aan de oostkant van het bedrijventerrein ligt het waterrijke groene gebied dat wordt doorsneden door de fietsverbinding vanaf de Burgemeester Jamessingel naar de Winterdijk. Dit is het leefgebied van een bever, wat een belangrijk aandachtspunt oplevert voor de ontwikkeling van de nabijgelegen deellocaties.

d. Anna van Hensbeeksingel

Ten westen van het scholencluster, tussen de Dreef en de Burgemeester Mijssingel, ligt een bestaande woonwijk rondom de Anna van Hensbeeksingel en de Magelhaeslaan. Deze

wijk zoekt qua karakter meer aansluiting bij de achterliggende woonwijken dan dat het relateert aan de Spoorzone. De omzoming met veel groen en water maakt dat het prettig is om te wonen. Het gebied heeft ook vanaf de Burgemeester Jamessingel een groene uitstraling, die in de toekomst in stand blijft. De voorkanten van de woningen zijn gericht naar het hart van de wijk rond de Anna van Hensbeeksingel, waardoor er vanaf de Burgemeester Jamessingel zicht is op de achterkanten. In de noordwesthoek van de wijk bevindt zich een klein voorzieningencluster met onder meer twee locaties voor kinderopvang.

e. Winterdijk

Ten zuiden van de Winterdijk ligt een woonwijk met eengezinswoningen, die afwisselend haaks op en parallel aan het historisch lint liggen. Aan de westkant van deze wijk ligt de middelbare school De Goudse Waarden. Verder naar het westen zijn onder andere het politiebureau en een Hoogvliet supermarkt gevestigd. Deze voorzieningen zijn aan de noordkant niet ontsloten, wat een verzorgende functie voor de Spoorzone beperkt.

f. Boerhaavekwartier

In de jaren negentig van de 20e eeuw zijn rond de Ronssehof, ten zuiden van de Bleulandweg, diverse nieuwbouwprojecten gerealiseerd met appartementen, een zorgcentrum en een aantal publieke functies. De nabijheid van het station

had een positieve invloed op de haalbaarheid van deze ontwikkeling. Het gebied is nog niet volledig ingevuld, één van de kavels wacht nog op ontwikkeling. Deze kavel is in dit ontwikkelperspectief meegenomen als deellocatie.

Ten noorden van de Ronssehof en de Bleulandweg ligt het Groene Hart Ziekenhuis, dat een regionale verzorgende functie heeft. Ten westen van het ziekenhuis staat een aantal grotere flats, met koopappartementen verenigd in een VvE, haaks op de Bleulandweg. In dit gebied is de afgelopen jaren gefaseerd gereguleerd parkeren ingevoerd.

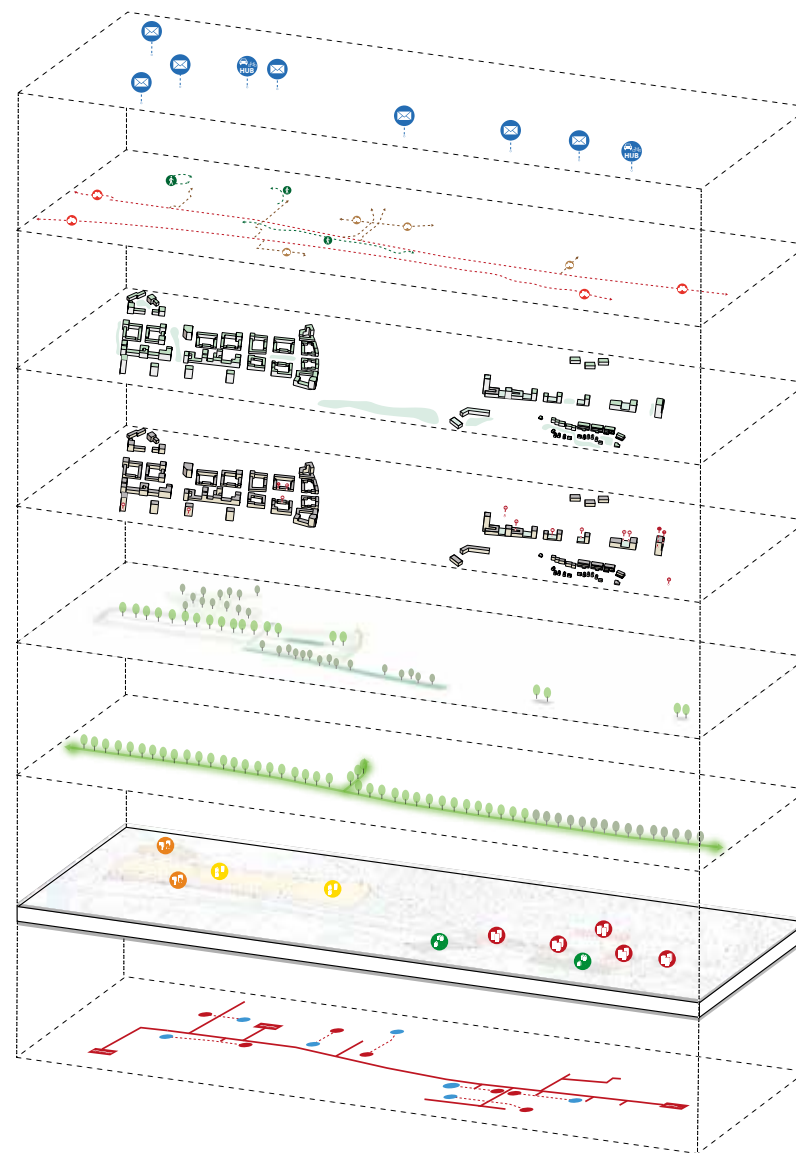
g. Vossenburchkade

Ten oosten van het noordelijk stationsgebied ligt de grote openbare parkeervoorziening aan de Vossenburchkade. Dit parkeerterrein wordt over het algemeen onvoldoende benut en biedt kansen als overlooplocatie voor de Stationsgarage en de parkeergarages in de binnenstad. Er wordt gezocht naar beheersmaatregelen om het gebruik van de Vossenburchkade voor dit doeleinde te verbeteren, bijvoorbeeld in de vorm van aangepaste tarieven en betere bewegwijzering.

4. VISIE: ACHT PRINCIPES

Als basis voor de ontwikkeling van de Spoorzone introduceren we in dit hoofdstuk acht leidende principes. Deze principes vormen gezamenlijk het kader waarbinnen toekomstige ontwikkelingen binnen de Spoorzone op een organische manier kunnen plaatsvinden en geven het gebied daarmee een eigen identiteit.

De acht principes worden in het vervolg van dit ontwikkelperspectief nader uitgewerkt. Door de verschillende kaartlagen met principes over elkaar te projecteren ontstaat uiteindelijk één overkoepelende visiekaart met de titel: “de verbonden stad”.



DE VERBONDEN STAD

7. DUURZAME MOBILITEIT

6. WANDEL- & FIETSRoutes

5. BOUWEN MET OOG OP
NATUUR EN KLIMAAT

4. WONEN, WERKEN EN
VOORZIENINGEN

3. GROEN EN WATER

2. JAMESSELINGEL ALS
VERBINDENDE SCHAKEL

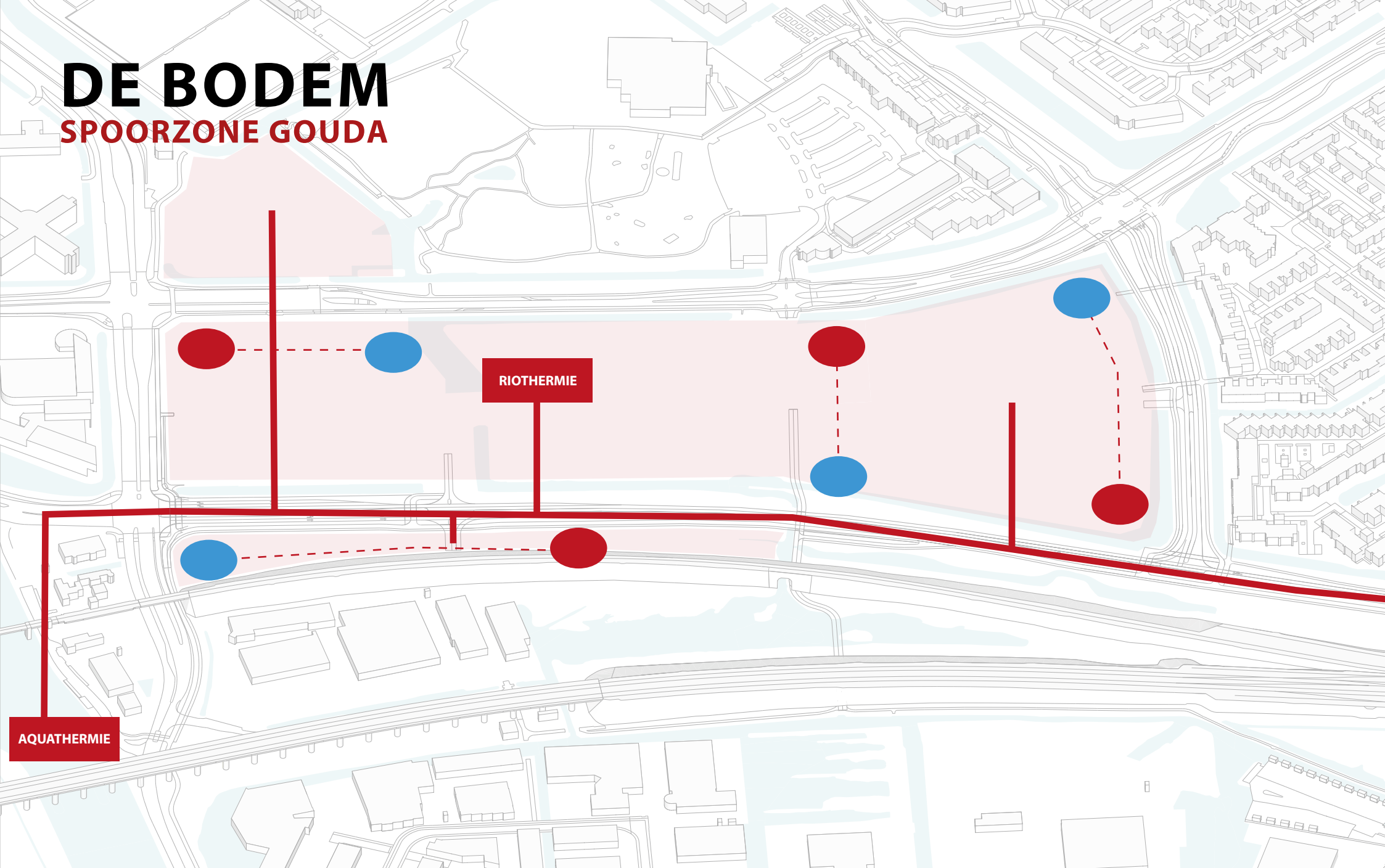
1. WOONMILIEUS

0. DE BODEM BIEDT KANSEN
VOOR DUURZAME ENERGIE

Figuur 4.1 Gelaagde weergave visie

DE BODEM

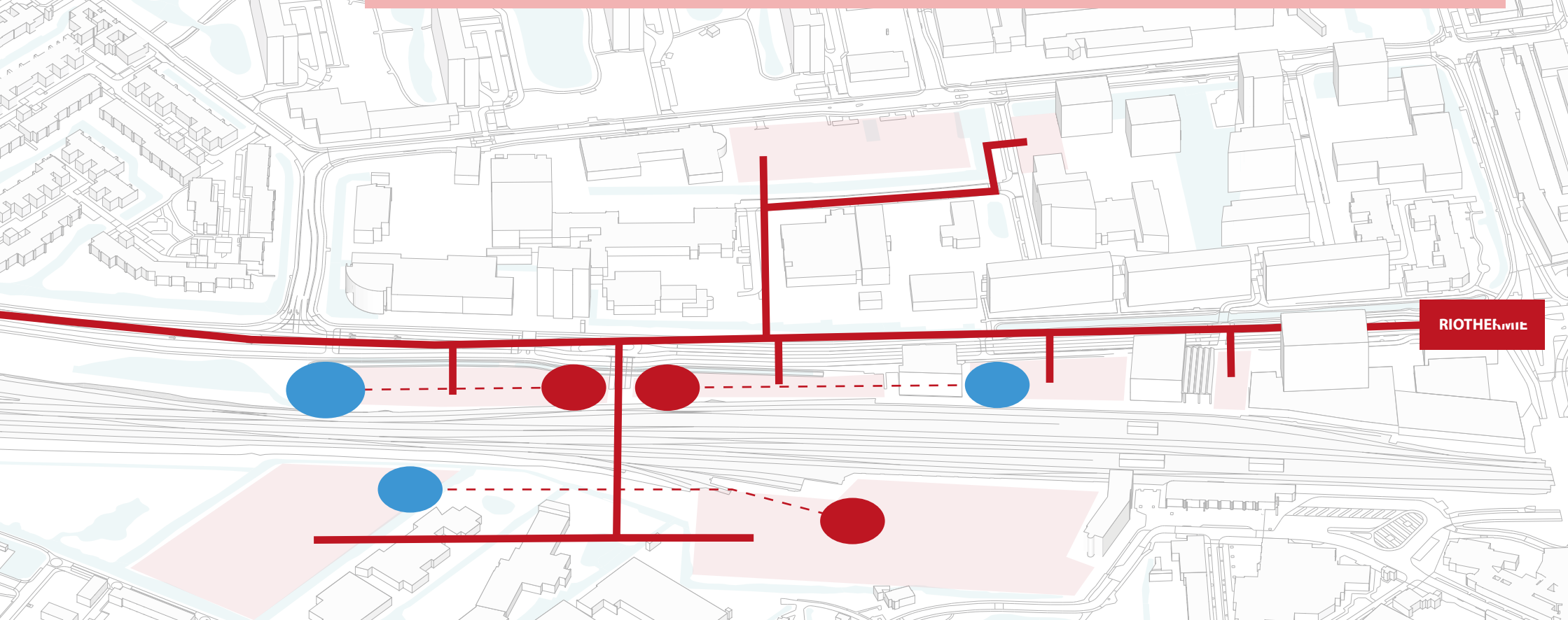
SPOORZONE GOUDA



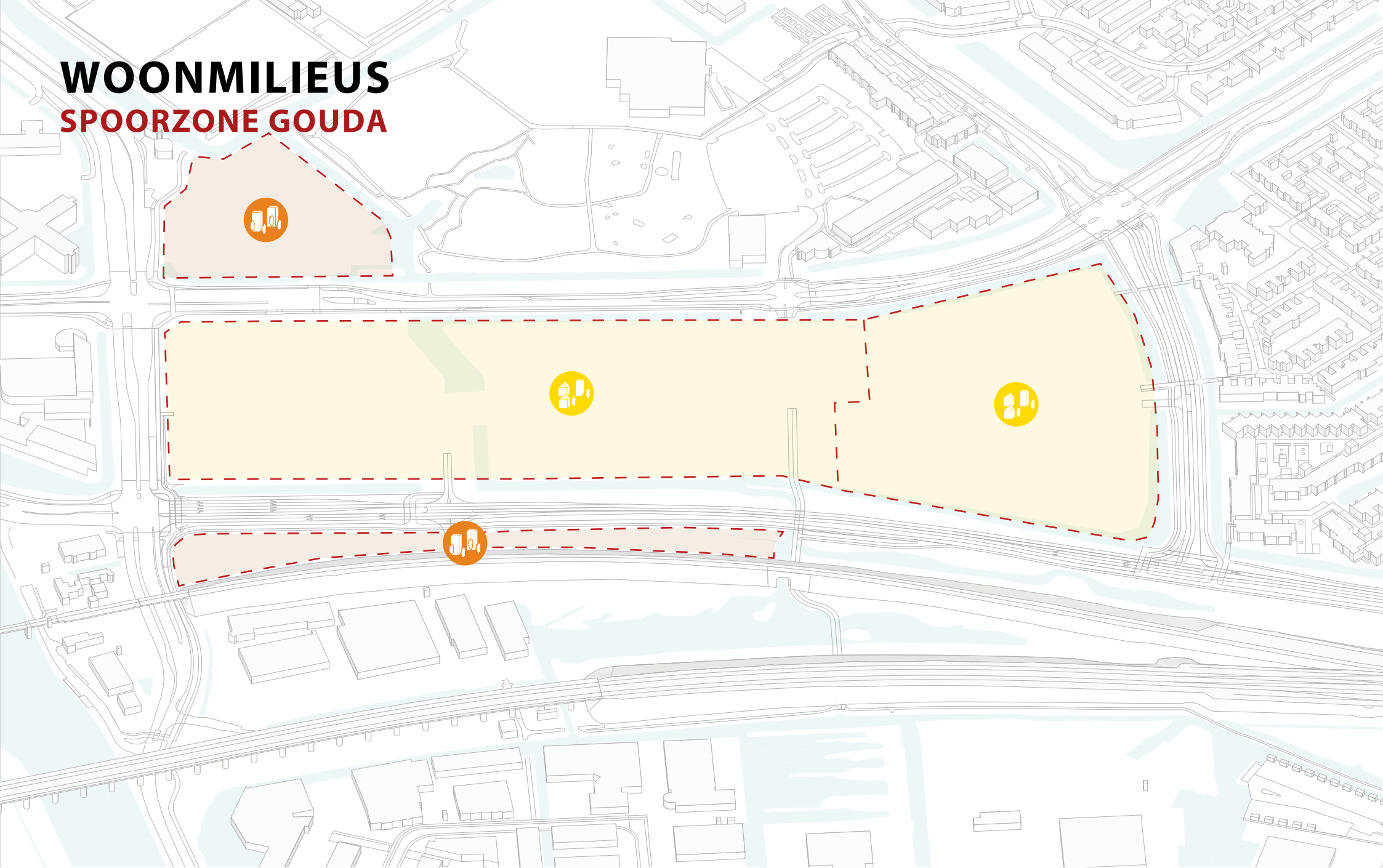
0. De bodem biedt kansen voor duurzame energie, maar vraagt ook om aandacht in de planvorming

De bodem in de Spoorzone is geschikt voor de inzet van Warmte Koude Opslag (WKO). Uit onderzoek blijkt bovendien dat er potentie is voor de inzet van aquathermie, waarbij op een duurzame manier warmte kan worden onttrokken uit het aanwezige oppervlaktewater (uit bijvoorbeeld De Gouwe) 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. Warme en koude bronnen moeten dusdanig worden gepositioneerd, zodat ze elkaar niet negatief beïnvloeden. Om de drinkwatervoorziening niet in gevaar te brengen, mogen grotere WKO's allen dieper in de ondergrond (in het tweede watervoerende pakket) worden aangebracht. Daarnaast is in heel Gouda sprake van bodemdaling, hier moet in de constructie van gebouwen en de aanleg van de openbare ruimte rekening mee worden gehouden. In de bodem bevinden zich bestaande kabels en leidingen en in delen van de Spoorzone is er een kans op de aanwezigheid niet gesprongen explosieven. Dit vraagt om nauwkeurig onderzoek vooraf, de gemeente en de Omgevingsdienst houden de regie op het gebruik van de bodem.



WOONMILIEUS SPOORZONE GOUDA



1. Binnenstedelijk ontwikkelen vraagt maatwerk per deelgebied en aandacht voor wisselwerking met de omgeving

De Spoorzone is een afwisselend gebied met verschillende gezichten. Er zijn locaties naast het station, andere liggen op een paar minuten lopen of fietsen. Er zijn braakliggende locaties en locaties die op dit moment in gebruik zijn als bedrijventerrein. En er zijn locaties die de omliggende wijken sterk zullen beïnvloeden en locaties waar dat minder het geval is. Voor elk van deze locaties geldt dat het andere uitgangspunten vraagt om tot een haalbare en toekomstbestendige ontwikkeling te komen. We introduceren vier verschillende woonmilieus om deze vorm van maatwerk te kunnen bieden. Elk woonmilieu heeft een eigen identiteit, randvoorwaarden en ambities. Binnen elk van de woonmilieus zijn deellocaties aangewezen die in aanmerking komen voor concrete (her)ontwikkeling. Voor elke deellocatie die in overleg met betrokken eigenaren en/of initiatiefnemers wordt opgepakt, maakt de gemeente een kavelpaspoort. We onderscheiden de volgende woonmilieus binnen de Spoorzone.



Een hoogstedelijk stationsgebied



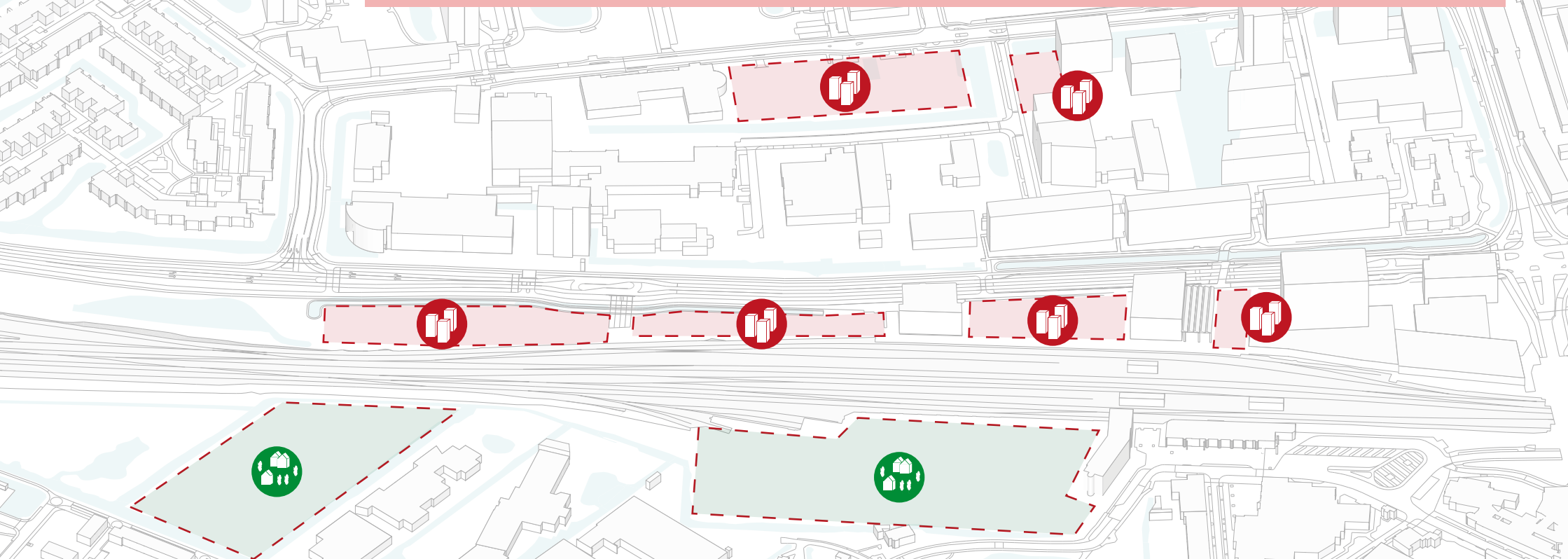
Nieuw stedelijk wonen op Goudse Poort



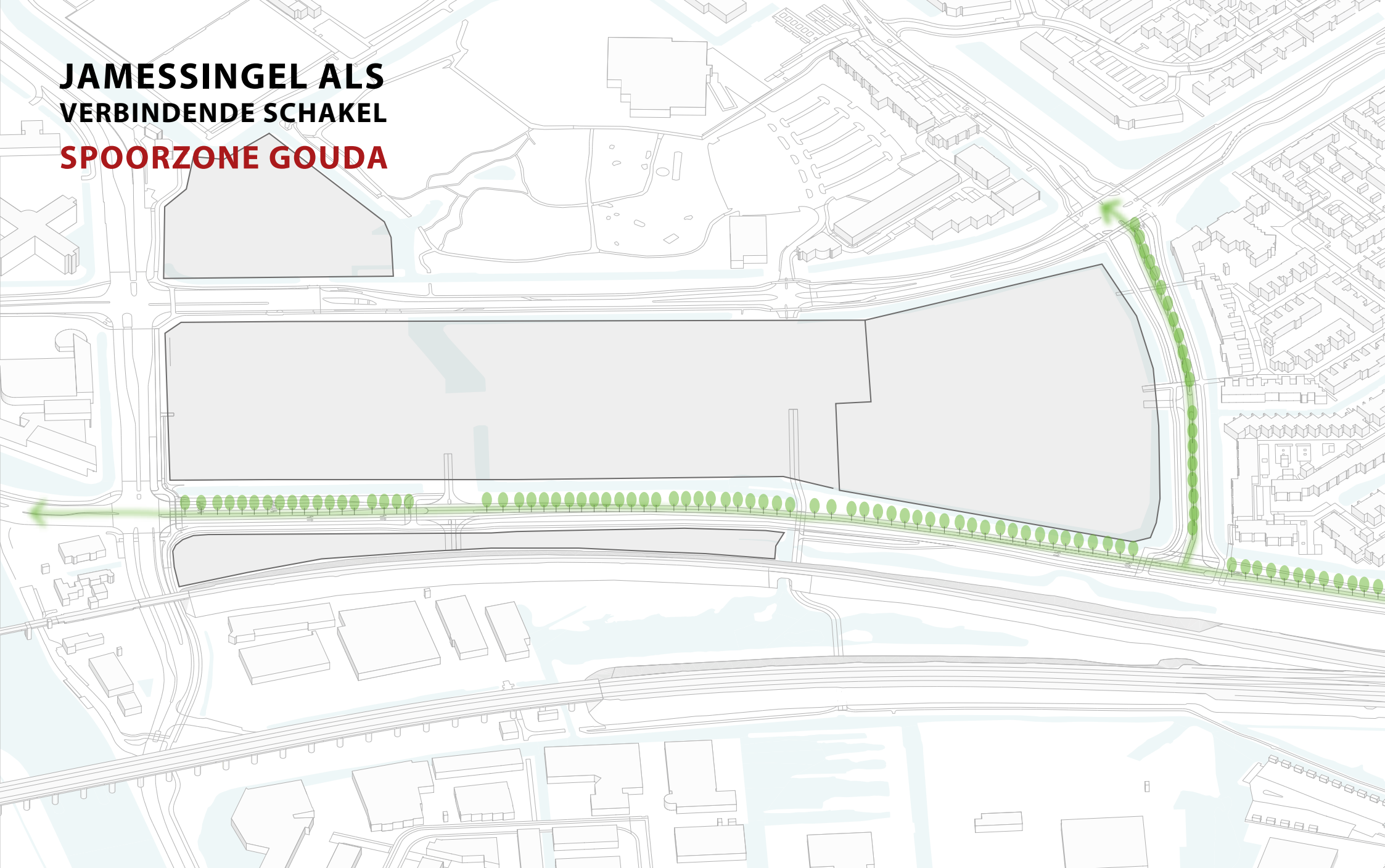
Een markante stadsentree

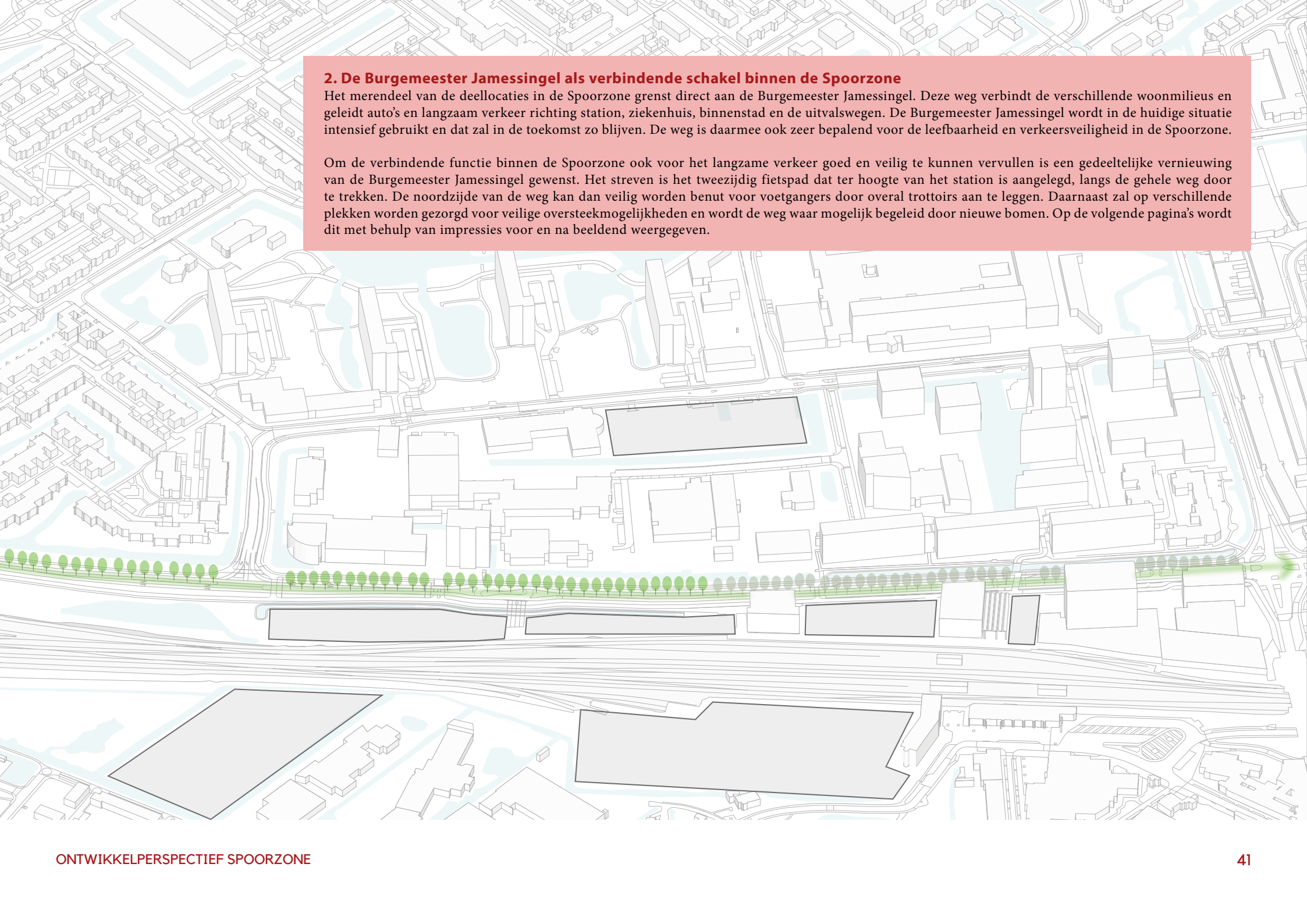


Parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone



JAMESSINGEL ALS VERBINDENDE SCHAKEL SPOORZONE GOUDA



An aerial view of an urban area, likely a city center, showing a dense network of streets and buildings. A red rectangular text box is overlaid on the upper portion of the image. The background shows a mix of residential and commercial buildings, with a prominent railway line running horizontally across the lower half of the frame. The text box contains two paragraphs of text in Dutch, discussing the role of Burgemeester Janssingel as a connecting link within the Spoorzone.

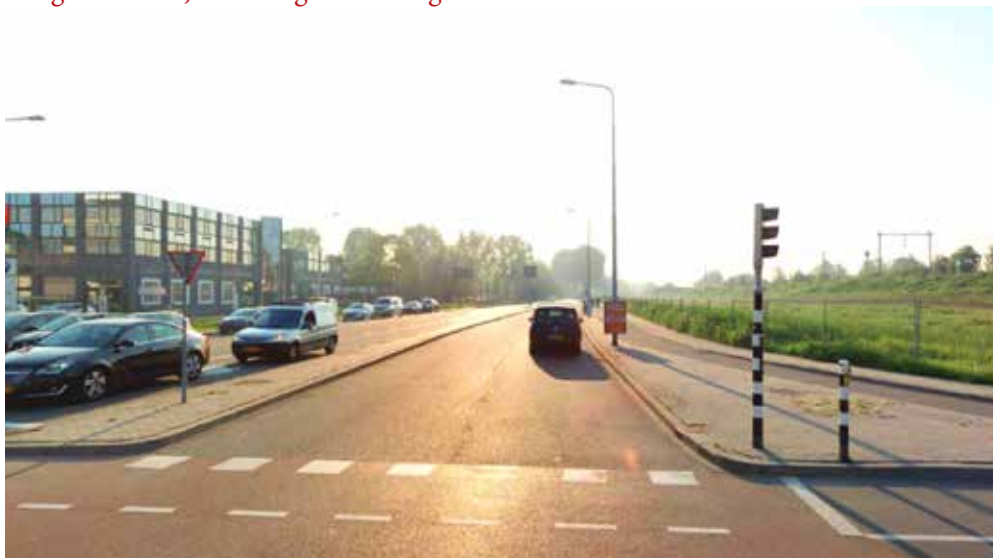
2. De Burgemeester Janssingel als verbindende schakel binnen de Spoorzone

Het merendeel van de deellocaties in de Spoorzone grenst direct aan de Burgemeester Janssingel. Deze weg verbindt de verschillende woonmilieus en geleidt auto's en langzaam verkeer richting station, ziekenhuis, binnenstad en de uitvalswegen. De Burgemeester Janssingel wordt in de huidige situatie intensief gebruikt en dat zal in de toekomst zo blijven. De weg is daarmee ook zeer bepalend voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Spoorzone.

Om de verbindende functie binnen de Spoorzone ook voor het langzame verkeer goed en veilig te kunnen vervullen is een gedeeltelijke vernieuwing van de Burgemeester Janssingel gewenst. Het streven is het tweezijdig fietspad dat ter hoogte van het station is aangelegd, langs de gehele weg door te trekken. De noordzijde van de weg kan dan veilig worden benut voor voetgangers door overal trottoirs aan te leggen. Daarnaast zal op verschillende plekken worden gezorgd voor veilige oversteekmogelijkheden en wordt de weg waar mogelijk begeleid door nieuwe bomen. Op de volgende pagina's wordt dit met behulp van impressies voor en na beeldend weergegeven.

Burgemeester Jamessingel ter hoogte van de A1 locatie

VOOR



NA



Burgemeester Jamessingel ter hoogte van het Driestar college



Burgemeester Jamessingel ter hoogte van het parkeerterrein van de Rabobank



Burgemeester Mijssingel ter hoogte van het voormalige Blokker gebouw



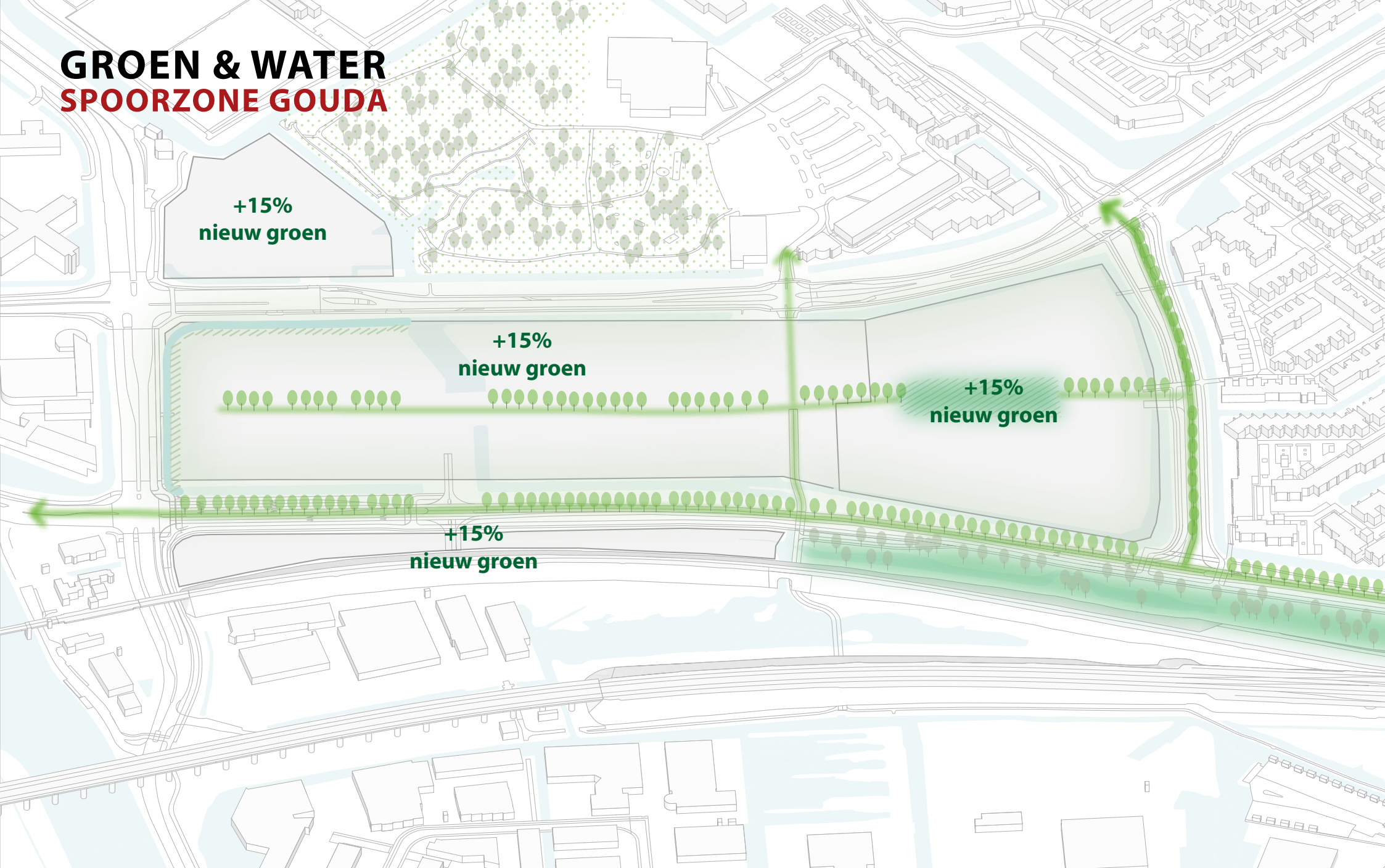
VOOR



NA

GROEN & WATER

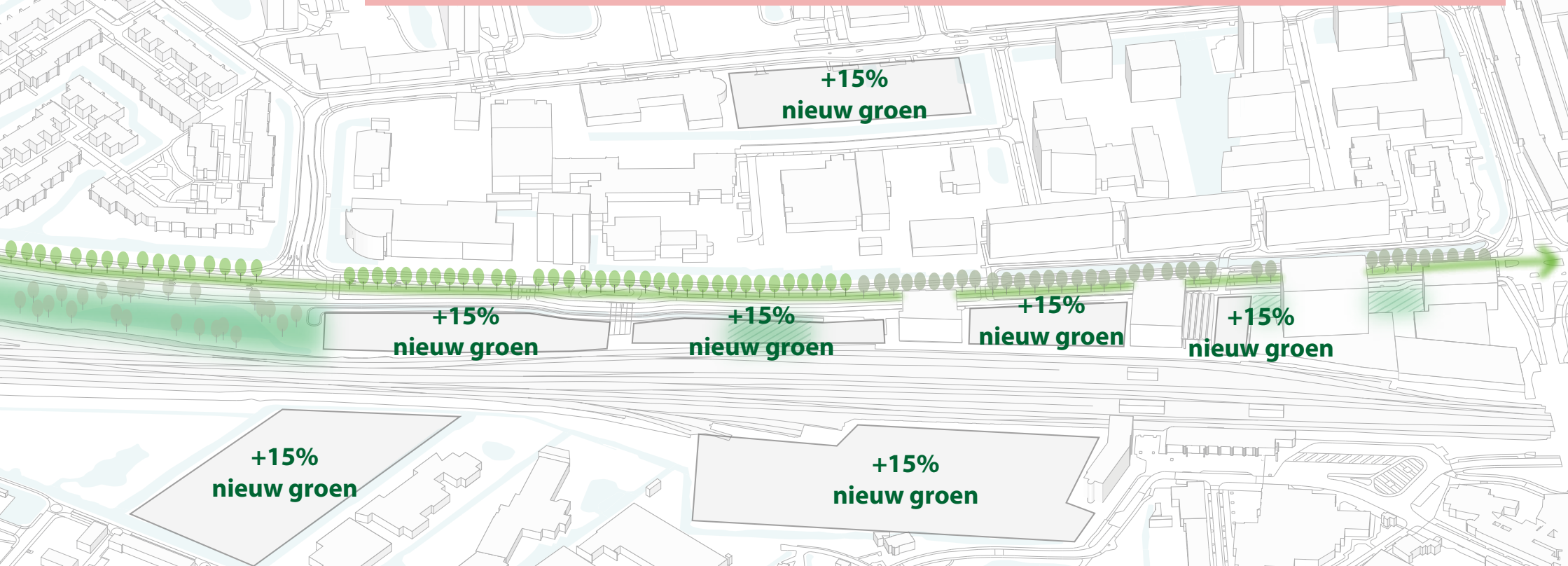
SPOORZONE GOUDA



3. Versterken van de bestaande kwaliteiten van de Spoorzone door het groenblauwe karakter uit te breiden en ruimte te geven aan natuurontwikkeling

Binnen de Goudse Spoorzone zijn momenteel op diverse plekken waterrijke en groene plekken te vinden. Direct buiten het projectgebied bevinden zich bovendien het Van Bergen IJzendoornpark en het Groenhovenpark. Dergelijke voorzieningen hebben een positieve invloed op de leefbaarheid, doordat ze kunnen fungeren als informele ontmoetingsplaatsen. Daarnaast spelen ze een belangrijke rol op het vlak van klimaatadaptatie. De aanwezigheid van groen en water in het gebied heeft een verkoelende werking tijdens warme periodes en verbetert de opnamecapaciteit bij overvloedige regenval, waardoor wateroverlast in de toekomst kan worden voorkomen. Om die reden wordt bij de ontwikkeling van elke deellocatie de eis meegegeven dat minimaal 15% nieuw openbaar groen wordt aangelegd. Dit wordt nader uitgewerkt als onderdeel van de duurzaamheidsvisie.

Naast de eis per deellocatie zijn ook ingrepen in het raamwerk van de Spoorzone gewenst om de rol van het groen en water in het gebied te versterken en deze gebieden ook bereikbaar te maken voor bewoners en gebruikers. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de aanleg van de eerder genoemde bomenrij langs de Burgemeester Jamessingel, het vergroenen van het plein voor het Huis van de Stad en de aanleg van een wandelpad door het bestaande spoorpark. De ambitie is om ook in een stedelijke omgeving als de Spoorzone daar waar mogelijk maatregelen te nemen om de kansen voor de aanwezige biodiversiteit te verhogen. Gelet hierop wordt er voor gekozen om 25% van het spoorpark geen recreatieve functie te geven maar daar ruimte te laten voor natuurontwikkeling. Op de volgende pagina's worden de ambities m.b.t. het spoorpark met behulp van impressies voor en na beeldend weergegeven.



VOOR



NA



VOOR

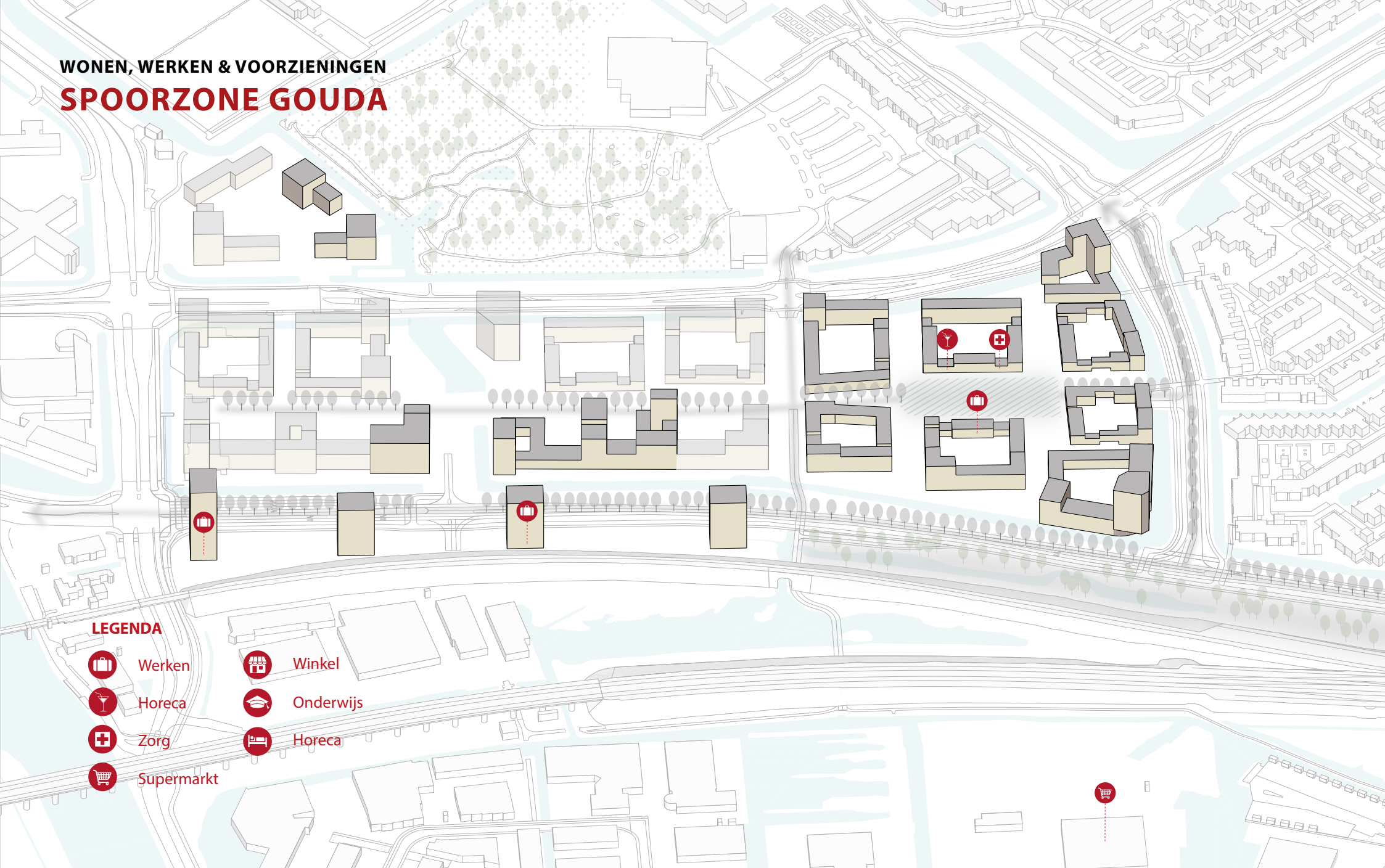


NA



WONEN, WERKEN & VOORZIENINGEN

SPOORZONE GOUDA



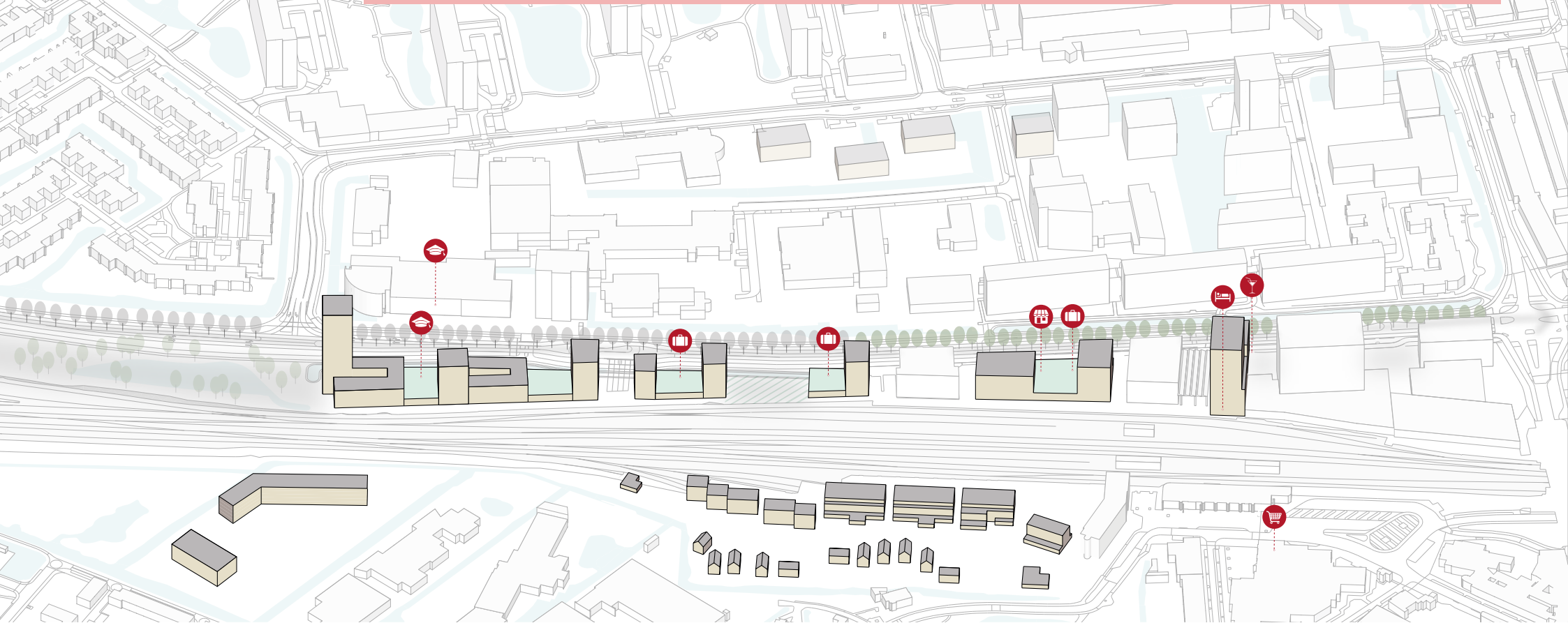
LEGENDA

-  Werken
-  Winkel
-  Horeca
-  Onderwijs
-  Zorg
-  Horeca
-  Supermarkt

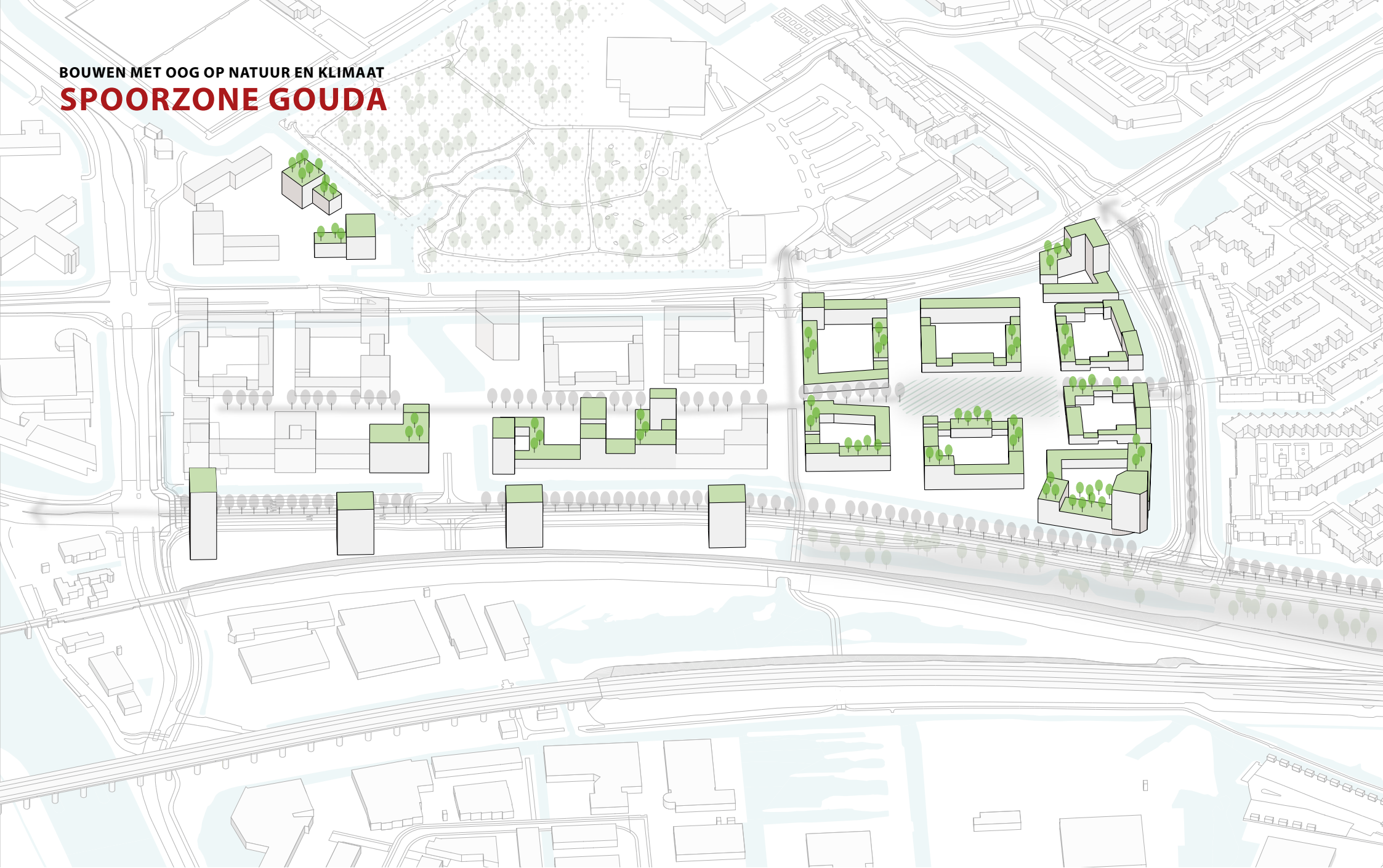
4. De Spoorzone als inclusieve wijk met een aanbod aan woningen voor elke portemonnee

De leidende ambitie van dit ontwikkelperspectief is om voor 2025 duizend nieuwe woningen te realiseren in de Spoorzone. In de jaren erna kunnen er wellicht nog extra woningen worden gerealiseerd. Dit biedt de kans om nieuwe woningtypen toe te voegen aan de Goudse woningmarkt en groepen te huisvesten die in Gouda op dit moment moeilijk aan een woning komen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om betaalbare woningen voor jongeren. Daarnaast is er behoefte aan specifieke woonconcepten die aantrekkelijk zijn voor oudere Gouwenaren, die op dit moment nog in een eengezinswoning wonen. Zo ontstaat doorstroming op de woningmarkt. Om voldoende aanbod van betaalbare woningen te garanderen, geldt binnen Gouda de eis dat bij elke nieuwbouwontwikkeling een derde sociale huur moet worden gerealiseerd.

Om de Spoorzone voor verschillende doelgroepen aantrekkelijk te maken is het ook belangrijk dat er een gevarieerd aanbod wordt gerealiseerd, waarin naast appartementen bijvoorbeeld ook ruimte is voor stedelijke vormen van eengezinswoningen voor gezinnen die graag dicht bij het stadscentrum en het station willen wonen. De gemeente stuurt hier binnen de woonmilieus met grotere deellocaties actief op. Naast de gewenste woningbouw blijft er binnen de Spoorzone ook ruimte voor de huisvesting van kantoren en voorzieningen. Waar mogelijk stimuleert de gemeente ook multifunctioneel ruimtegebruik op gebouwniveau, bijvoorbeeld door de huisvesting van bedrijven of maatschappelijke organisaties in de plint van een gebouw.

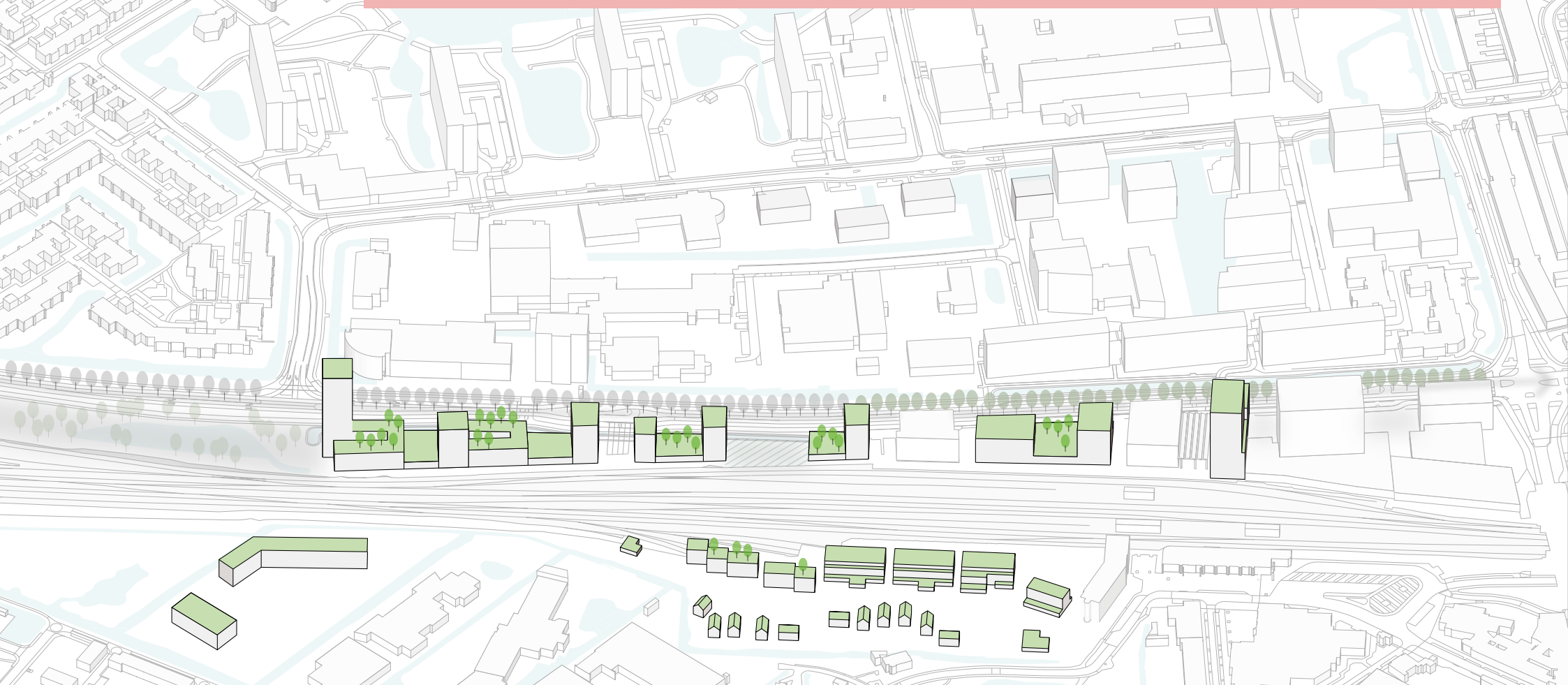


BOUWEN MET OOG OP NATUUR EN KLIMAAT
SPOORZONE GOUDA

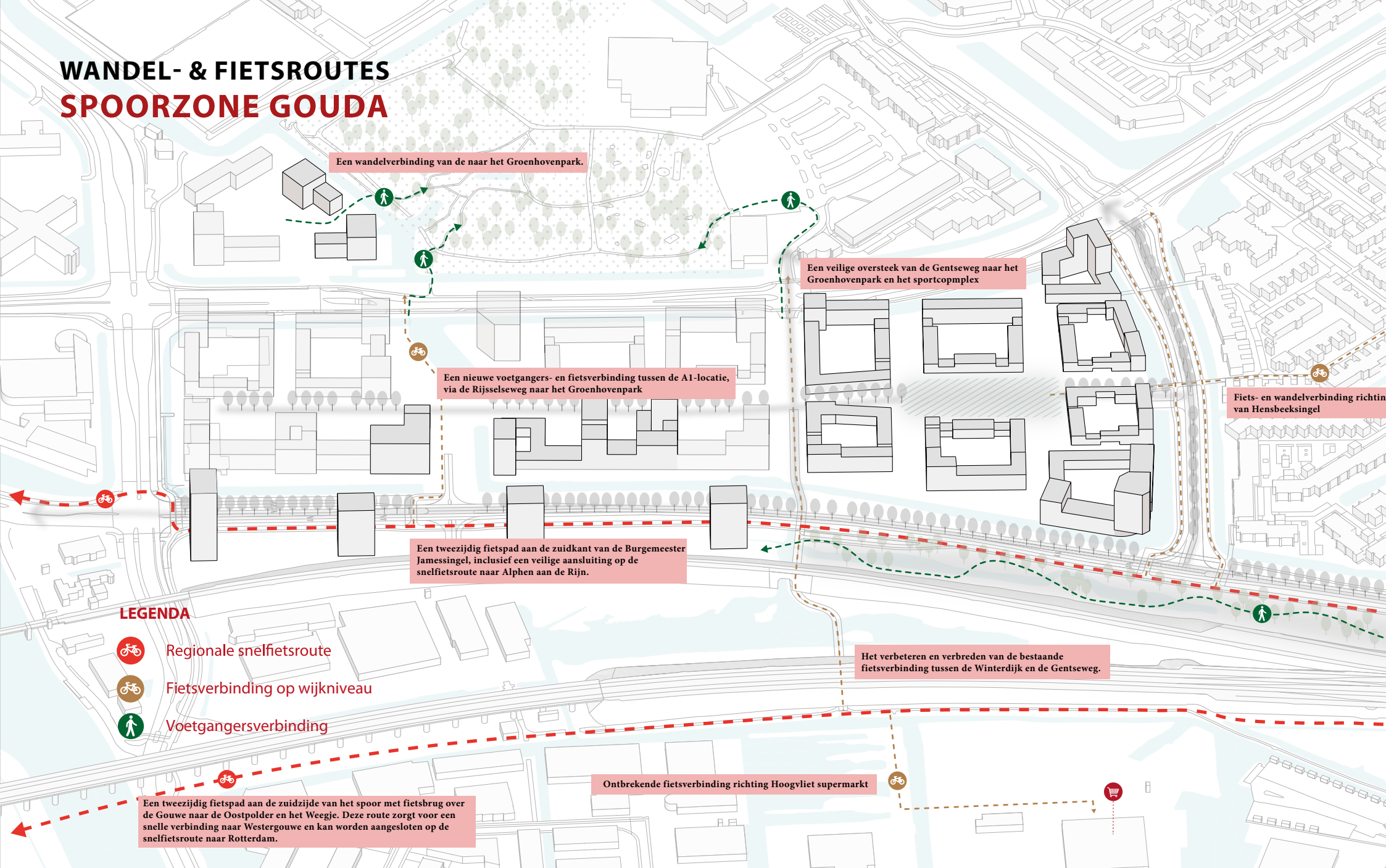


5. In de Spoorzone wordt natuurinclusief en klimaat adaptief gebouwd.

Klimaatadaptatie is bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen van groot belang. Daarom heeft de gemeente Gouda in vervolg op het coalitieakkoord 2018-2022 “Nieuwe energie” het Convenant Klimaatadaptief bouwen ondertekend. Dit convenant biedt een leidraad ter ondersteuning voor beleidsontwikkeling en een programma van eisen voor projecten. Beide worden als uitgangspunt meegegeven bij ontwikkelingen binnen Spoorzone. In de ontwikkeling van de Spoorzone en de aanleg van de bijbehorende ruimte wordt daarnaast zoveel mogelijk natuurinclusief gebouwd. In Gouda, en daarmee voor Spoorzone is in het kader van natuurinclusiviteit primair gekozen voor een groenopgave van 15% nieuw openbaar toegankelijk groen of compenserende maatregelen. Dit biedt ruimte voor meer oppervlakte met potentie voor biodiversiteit i.c. natuur. Aanvullend op het huidige gemeentelijk beleid wordt daarnaast, waar mogelijk, aansluiting gezocht bij het puntensysteem dat door de gemeente Den Haag is ontwikkeld. In het kader van de ambitie om de aanwezige biodiversiteit te verhogen wordt er voor gekozen om 25% van het spoorpark geen recreatieve functie te geven maar om daar ruimte te laten voor natuurontwikkeling.



WANDEL- & FIETSROUTES SPOORZONE GOUDA



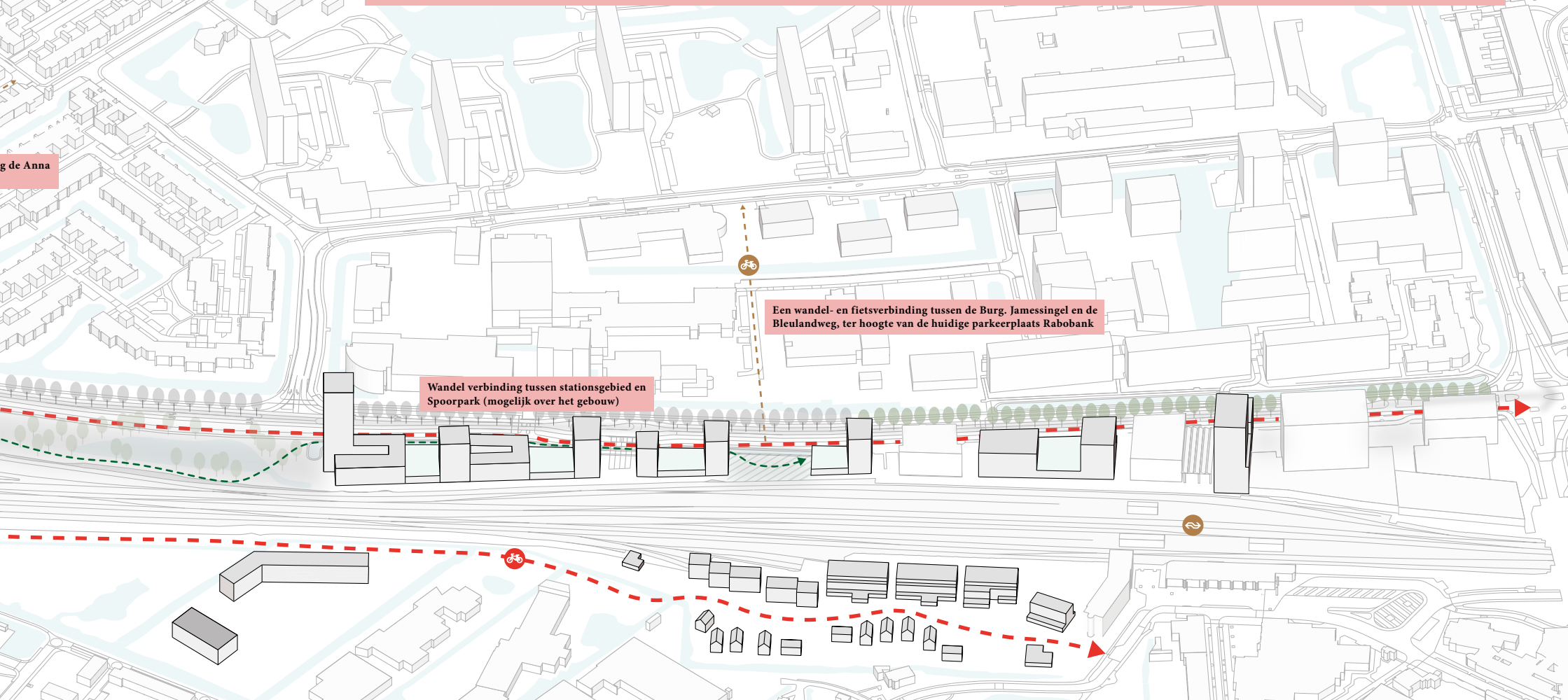
LEGENDA

-  Regionale snelfietsroute
-  Fietsverbinding op wijkniveau
-  Voetgangersverbinding

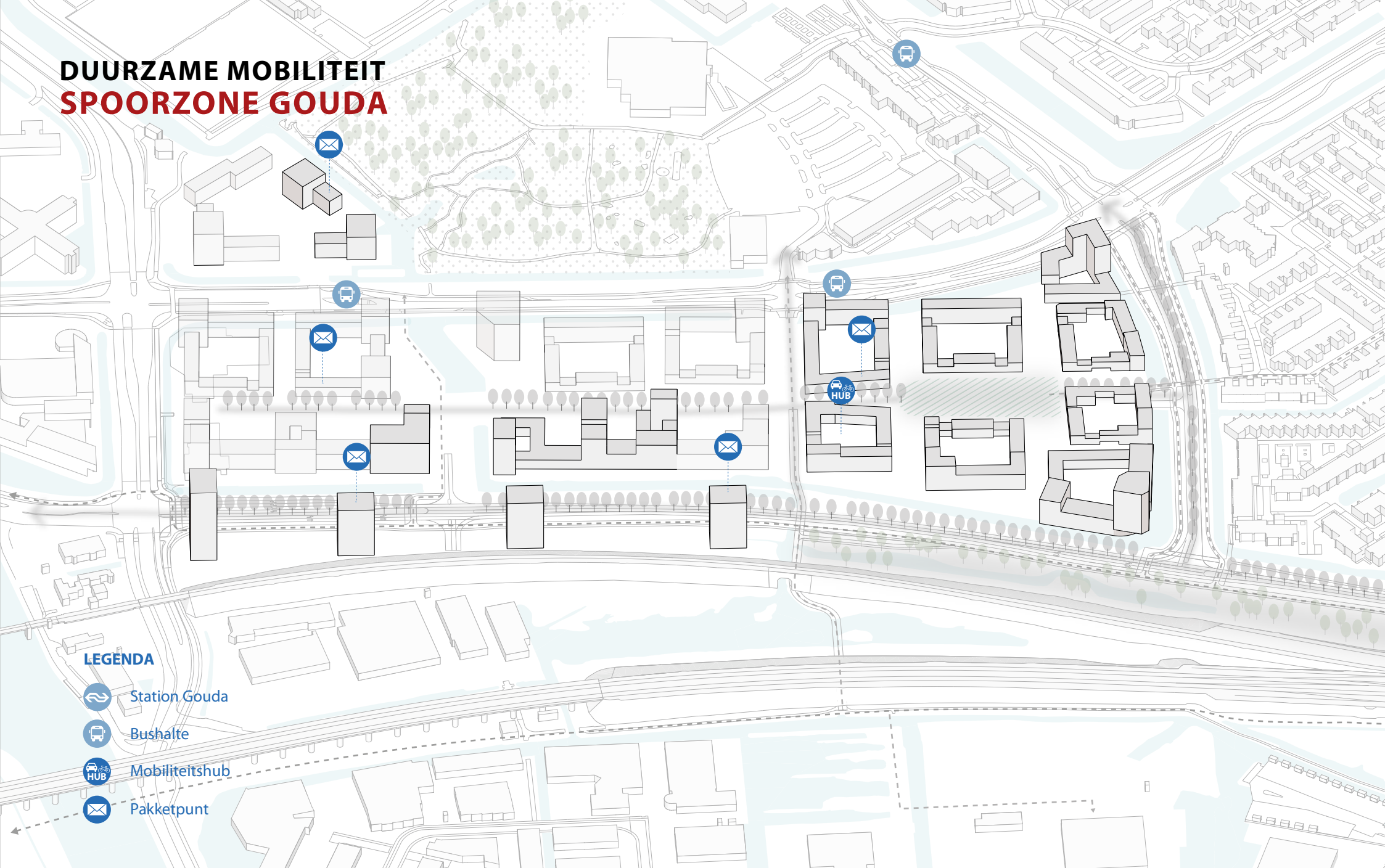
6. Een fijnmazig en kwalitatief netwerk van verbindingen voor wandelaars en fietsers

Gouda heeft de ambitie om binnen Nederland fietsstad nummer 1 te worden. De stad scoort momenteel al goed, maar er is nog verbetering mogelijk door de aanleg van nieuwe veilige verbindingen en het verbeteren van bestaande. In het hoofdstuk met beschrijving van de Spoorzone hebben we de kwaliteit van de bestaande routes in beeld gebracht. De ontwikkeling van de Spoorzone kan dit verder versterken. De aanwezigheid van een kwalitatief hoogwaardig netwerk van wandel- en fietspaden heeft binnen de Spoorzone een positieve invloed op de leefbaarheid. En het draagt bij aan de klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld omdat het uitnodigt om sneller de fiets te nemen naar het station of de binnenstad.

Binnen de Spoorzone zijn diverse ingrepen gewenst om het netwerk te versterken. Voor elk van deze ingrepen geldt dat de ontwikkeling van de Spoorzone concrete aanleiding is om de verbinding aan te leggen, maar dat ook de omliggende wijken ervan meeprofiteren. Na vaststelling van het concept ontwikkelperspectief zal de haalbaarheid van deze verbindingen verder worden onderzocht.



DUURZAME MOBILITEIT SPOORZONE GOUDA



LEGENDA

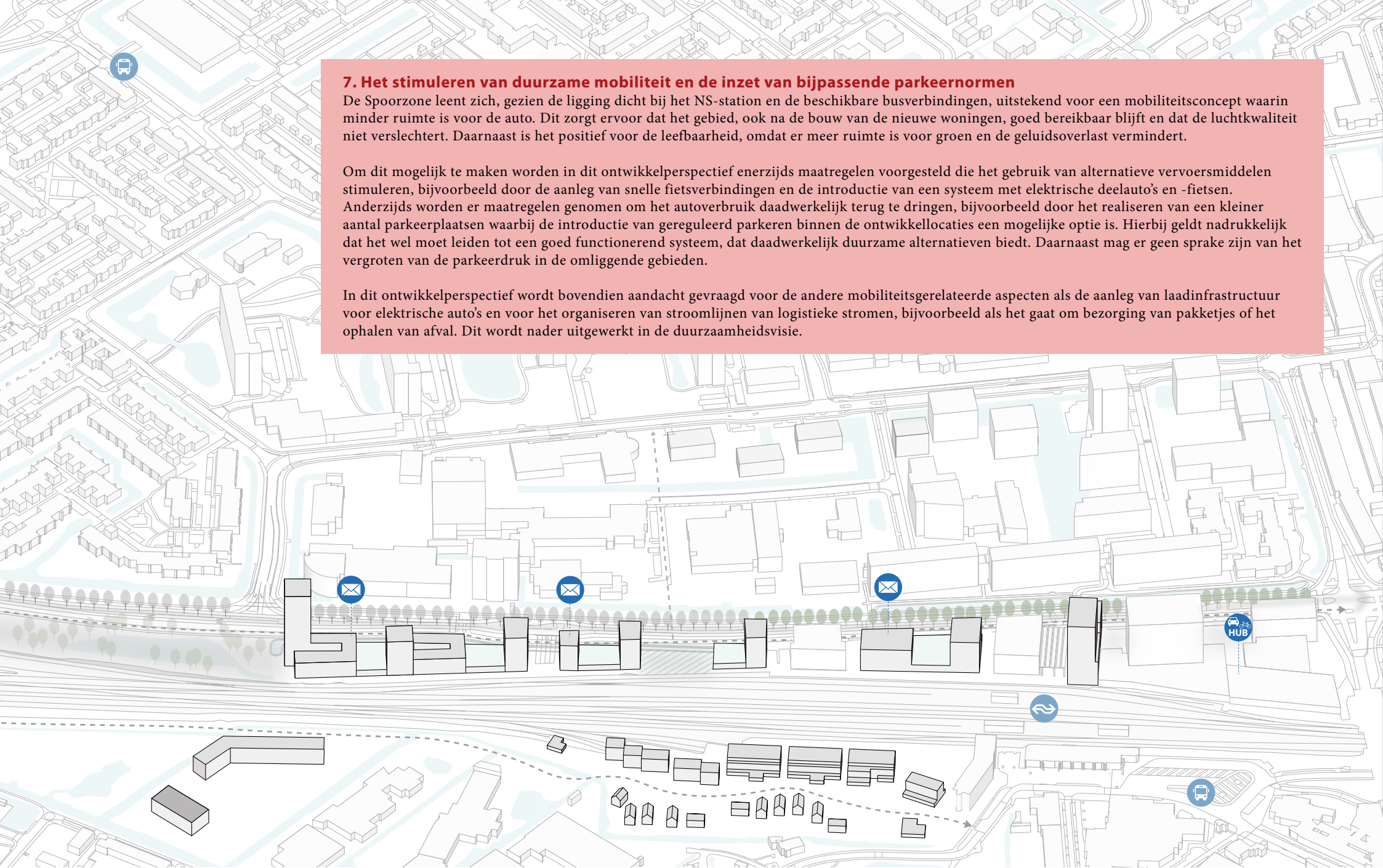
-  Station Gouda
-  Bushalte
-  Mobiliteitshub
-  Pakketpunt

7. Het stimuleren van duurzame mobiliteit en de inzet van bijpassende parkeernormen

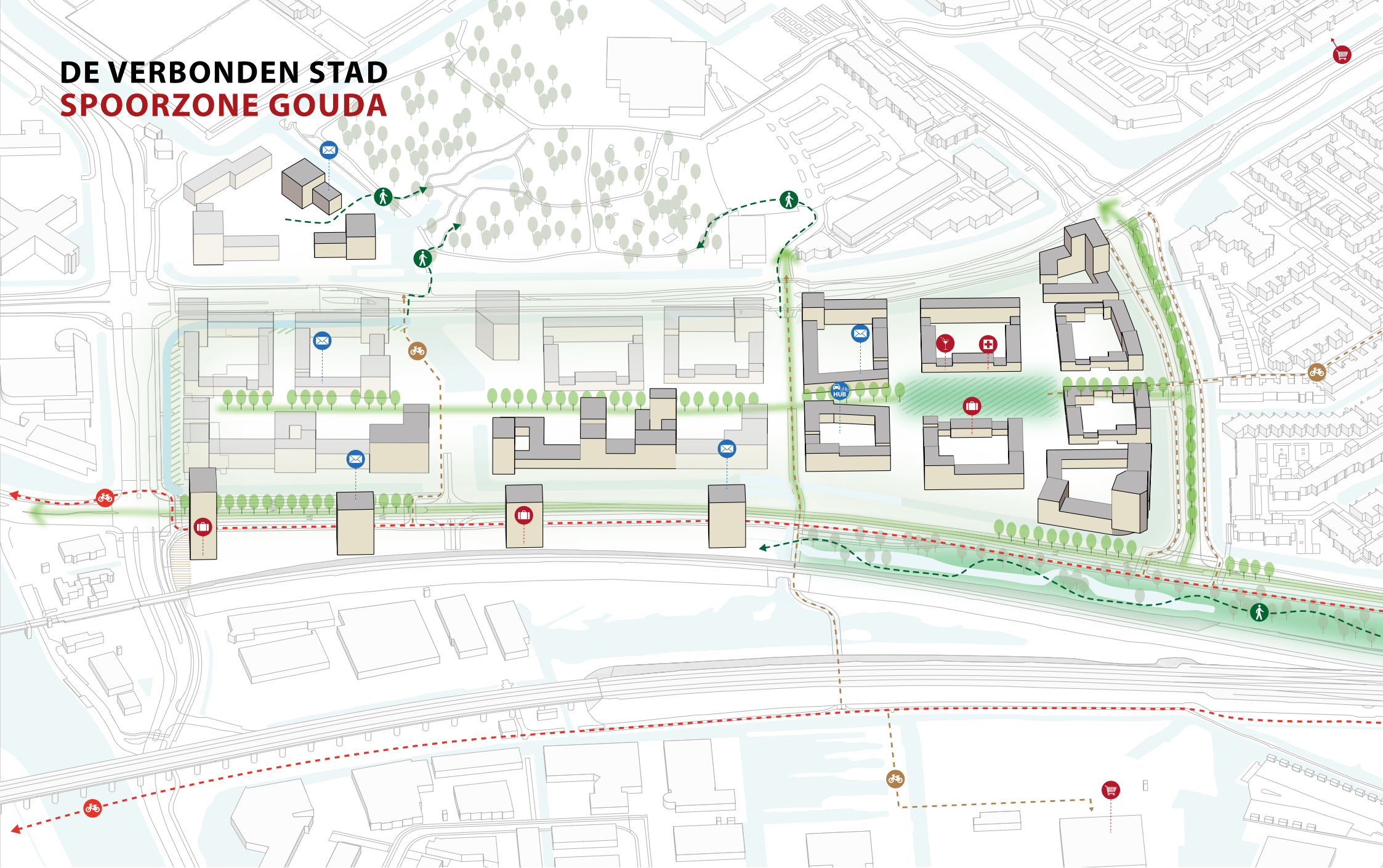
De Spoorzone leent zich, gezien de ligging dicht bij het NS-station en de beschikbare busverbindingen, uitstekend voor een mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto. Dit zorgt ervoor dat het gebied, ook na de bouw van de nieuwe woningen, goed bereikbaar blijft en dat de luchtkwaliteit niet verslechtert. Daarnaast is het positief voor de leefbaarheid, omdat er meer ruimte is voor groen en de geluidsoverlast vermindert.

Om dit mogelijk te maken worden in dit ontwikkelperspectief enerzijds maatregelen voorgesteld die het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen stimuleren, bijvoorbeeld door de aanleg van snelle fietsverbindingen en de introductie van een systeem met elektrische deelauto's en -fietsen. Anderzijds worden er maatregelen genomen om het autoverbruik daadwerkelijk terug te dringen, bijvoorbeeld door het realiseren van een kleiner aantal parkeerplaatsen waarbij de introductie van gereguleerd parkeren binnen de ontwikkellocaties een mogelijke optie is. Hierbij geldt nadrukkelijk dat het wel moet leiden tot een goed functionerend systeem, dat daadwerkelijk duurzame alternatieven biedt. Daarnaast mag er geen sprake zijn van het vergroten van de parkeerdruk in de omliggende gebieden.

In dit ontwikkelperspectief wordt bovendien aandacht gevraagd voor de andere mobiliteitsgerelateerde aspecten als de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische auto's en voor het organiseren van stroomlijnen van logistieke stromen, bijvoorbeeld als het gaat om bezorging van pakketjes of het ophalen van afval. Dit wordt nader uitgewerkt in de duurzaamheidsvisie.

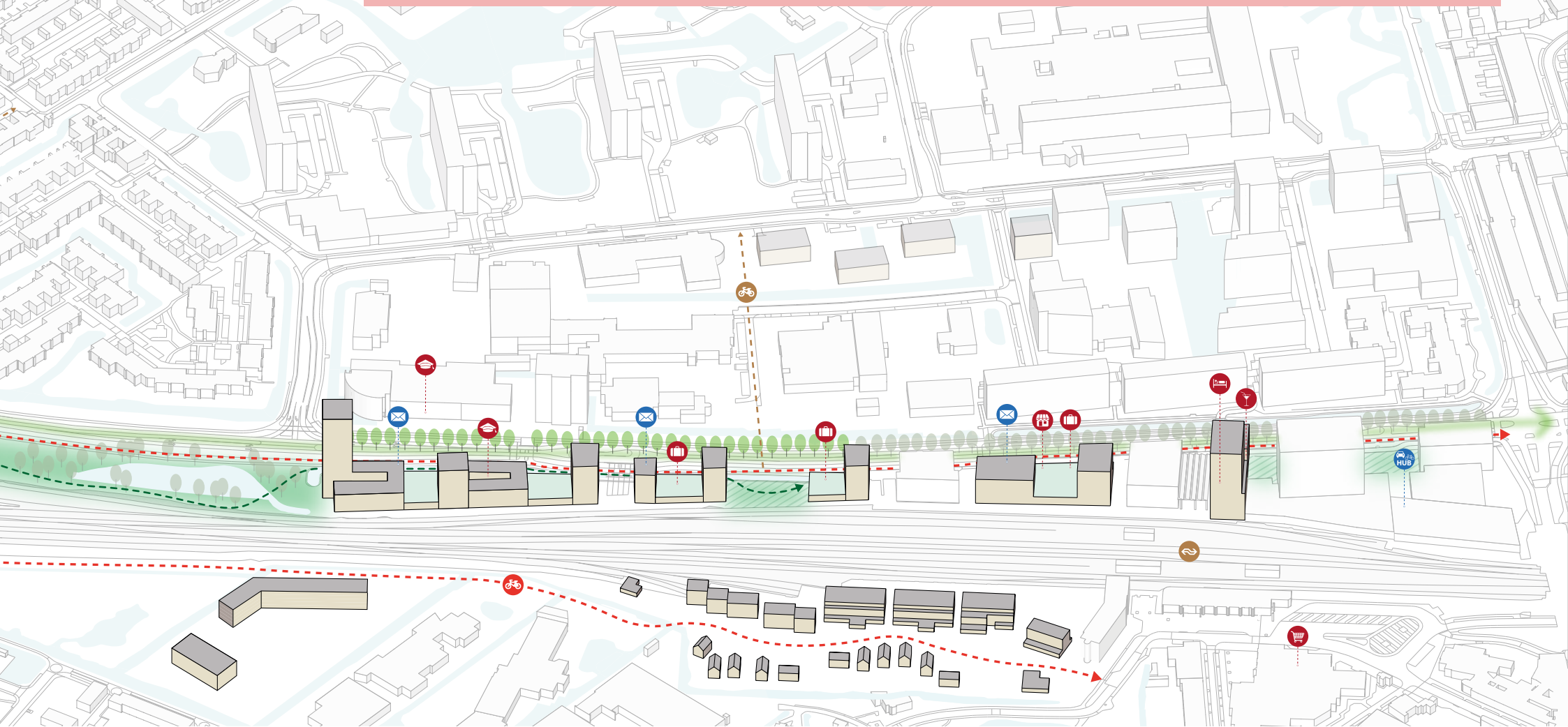


DE VERBONDEN STAD SPOORZONE GOUDA



Visie: de verbonden stad

De verbonden stad bestaat uit een aantal nieuwe woonmilieus die onderling worden verbonden door de Burgemeester Janssingel. De bewoners van de nieuwe buurten maken gebruik van de voorzieningen in het historische stadscentrum en de omliggende wijken, bewoners van de omliggende wijken profiteren op hun beurt mee van de nieuwe functies in de Spoorzone. Binnen de Spoorzone wordt ook gewerkt, in bestaande bedrijfsruimten en een aantal nieuwe duurzame kantoorruimtes in multifunctionele gebouwen. Door de groene heringerichte Burgemeester Janssingel en het nieuwe groen in de verschillende deelgebieden wordt de Spoorzone een prettige plek om te verblijven. Wandelaars en fietsers bewegen zich gemakkelijk en veilig door het gebied, waar auto's een meer ondergeschikte rol krijgen. Binnen de vernieuwde Spoorzone wordt de energietransitie op verschillende manieren zichtbaar, bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische deellauto's en comfortabele energieneutrale woningen.



5. EEN GEMENGD PROGRAMMA

De Spoorzone groeit de komende jaren uit tot een gemengd gebied met woningen, kantoren en voorzieningen. Het woonprogramma wordt divers, met een aanbod voor iedere portemonnee. In dit hoofdstuk gaan we in op de uitgangspunten van dit gemengde programma.

5.1 Woningmarktonderzoek

Uit onderzoek van Bureau Stedelijke Planning en gesprekken met diverse partijen uit de vastgoedsector blijkt dat de Spoorzone veel potentie biedt voor woningbouw. De centrale ligging bij het historisch centrum en het station met haar uitstekende treinverbindingen naar de grote steden in de Randstad vormen hiervoor de belangrijkste argumenten. De groeiende bevolking van Gouda wordt mede veroorzaakt door toegenomen instroom vanuit gemeenten in de regio en grote steden als Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Vooral de buurten rondom het centrum zijn voor deze groepen aantrekkelijk. Nieuwbouw is bij deze doelgroepen bovengemiddeld populair. Dit vergroot de kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone. Hierbij is het echter wel belangrijk om te variëren in woningtypen en prijsniveau en te zorgen voor een passende fasering van de verschillende deellocales.

Op deze manier wordt onderlinge concurrentie beperkt en voorkomen we dat er tegelijkertijd te veel dezelfde woningen op de markt komen. Deze fasering wordt in hoofdstuk 8 'Vervolgproces en ontwikkelstrategie' nader uitgewerkt. Deze koers sluit ook aan bij de vastgestelde Woonvisie 2015-2020 van de gemeente.

JONG VOLWASSENEN

Leeftijd: 18 tot 35 jaar
Inkomen: beneden modaal tot bovenmodaal
Samenstelling: alleenstaand of samenwonend zonder kinderen
Werk: fulltimebaan
Opleidingsniveau: middel tot hoog

Woonvoorkeuren

- voorkeur voor appartement
- op een levendige locatie dichtbij de stad
- bereikbaarheid per auto maar vooral per openbaar vervoer
- grootstedelijke voorzieningen op fietsafstand
- aantrekkelijke voorzieningen nabij: horeca, werkplekken, supermarkt



STEDELIJKE GEZINNEN

Leeftijd: jonger dan 45 jaar
Inkomen: modaal tot bovenmodaal
Samenstelling: samenwonend met thuiswonende kinderen
Werk: fulltimebaan of combi van fulltime en parttime
Opleidingsniveau: middel tot hoog

Woonvoorkeuren

- stedelijk en cultureel georiënteerd
- voorkeur voor grondgebonden woning
- liefst 4 kamers of meer
- voorkeur betere wijken rondom het centrum
- voorzieningen van de stad zijn belangrijk in combinatie met voorzieningen voor kinderen: kinderdagverblijf, basisschool, etc.



STADSGERICHTE EMPTY NESTERS

Leeftijd: 55 tot 75 jaar
Inkomen: modaal tot bovenmodaal
Samenstelling: getrouwd of samenwonend zonder (thuiswonende) kinderen
Werk: vaak gepensioneerd soms één van de twee fulltime
Opleidingsniveau: middel tot hoog

Woonvoorkeuren

- voorkeur voor een appartement in de koopsector of vrije sector huur
- kwaliteit van de woning is belangrijk
- levensloopbestendige woning is van toegevoegde waarde
- wonen in de buurt van (klein)kinderen
- hebben graag een extra (logeer)kamer
- aantrekkelijke voorzieningen: horeca, etc.



VITALE SENIOREN

Leeftijd: 75+ jaar
Inkomen: modaal tot bovenmodaal
Samenstelling: getrouwd/samenwonend of alleenstaand
Werk: gepensioneerd
Opleidingsniveau: laag, middel of hoog

Woonvoorkeuren

- voorkeur voor levensloopbestendige gelijkvloerse woning (appartement of grondgebonden)
- loopafstand van het openbaar vervoer
- wonen graag dichtbij de kinderen
- voorkeur voor een woning dicht bij voorzieningen (supermarkt, huisarts, etc.)



Figuur 5.1 Doelgroepen



Woonvisie 2015-2020

De gemeente Gouda heeft haar visie op de woningmarkt vastgelegd in de Woonvisie Gouda 2015-2020. In deze woonvisie staan vijf hoofdthema's, met een aantal bijbehorende uitgangspunten, centraal. Deze thema's hebben ook effect op de ontwikkeling in de Spoorzone.

1. *Wijken met toekomstwaarde*
 - a. *Een aantrekkelijke en diverse woningvoorraad:*
 - b. *Een mix van huur- en koopwoningen, waarbij 1/3e sociale huur en 2/3e overig wordt gehanteerd*
2. *Woningen zijn duurzaam-energetisch, veilig en levensloopgeschikt*
 - a. *Openbare inrichting op basis van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte op Plusniveau*
 - b. *Een verbetering van de energetische prestaties van de woningvoorraad, zodat het bijdraagt bij aan de doelstelling CO2-neutraal in 2040*
3. *Een betaalbare, beschikbare en toegankelijke woningvoorraad. Daarbij willen we:*
 - a. *Zoeken naar de juiste balans van betaalbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de huurwoningen*
 - b. *(Oudere) huurders verleiden om te verhuizen door aantrekkelijk (nieuwbouw)aanbod*
 - c. *Het aanbod van geliberaliseerde huurwoningen vergroten*
 - d. *Het topmilieu uitbreiden op locaties die zich daarvoor lenen*
4. *De woningproductie versnellen en vraaggestuurd maken, door:*
 - a. *Inspelen op de marktvraag*
 - b. *Diverse woningtypologieën aan te bieden*
 - c. *Samen met marktpartijen en corporaties kansrijke locaties voor de korte termijn aan te wijzen*
 - d. *Kansen voor woningbouw in leegstaand vastgoed te benutten*
 - e. *De gemeente in te zetten als regisseur en toetser: prioriteiten duiden, aanjagen en waar mogelijk drempels wegnemen in regelgeving, tempo en vergunningen*
5. *Een thuis voor kwetsbare groepen bieden:*
 - a. *Aandacht voor ontmoetingslocaties en bereikbaarheid (maatschappelijke) voorzieningen*
 - b. *In elke wijk woningen voor kwetsbare groepen, o.a. voor ouderen en mensen met een functiebeperking*

Figuur 5.2 Woonvisie 2015-2020 Gemeente Gouda

5.2 Woonprogramma

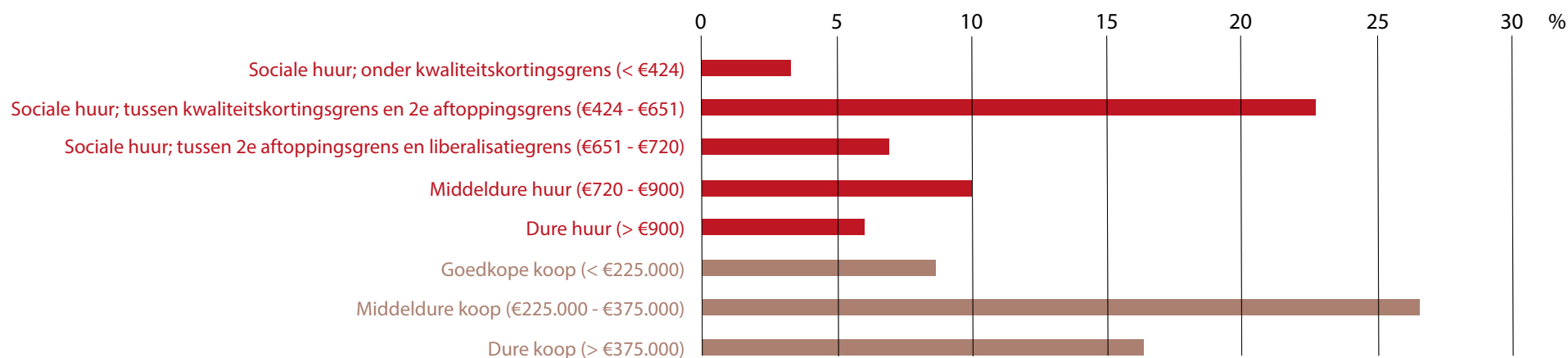
Één van de leidende principes van dit ontwikkelperspectief is de ambitie om binnen de Spoorzone woningen aan te bieden voor iedere portemonnee. Zo ontstaat een nieuwe inclusieve stadswijk en ontstaat ook lucht in de rest van de Goudse woningmarkt doordat er meer doorstroming op gang komt. Als het bijvoorbeeld lukt om passende woonconcepten voor senioren aan te bieden, zullen die op andere plekken eengezinswoningen achter laten, die weer beschikbaar komen voor gezinnen. Uitgangspunten uit de Goudse Woonvisie en de Regionale Agenda Wonen Midden-Holland (RAW) leiden tot een gewenste verdeling voor het woningprogramma in de Spoorzone.

Globaal bestaat deze verdeling uit de helft huurwoningen en de helft koopwoningen. Vanuit de gemeente geldt de eis om bij nieuwbouwontwikkelingen van meer dan 60 woningen een derde sociale huur te realiseren. Dit geldt dus ook voor de Spoorzone, waarbij de gemeente dit op gebiedsniveau zal bewaken. Binnen dit aandeel sociale huur is de wens om circa 10% van deze woningen te bestemmen voor jongeren tot 23 jaar met een huurprijs onder de kwaliteitskortingsgrens (tot € 424 huur per maand, prijspeil 2019). Verder is het gewenst om een groot deel van de sociale huurwoningen te verhuren onder de aftoppingsgrens, zodat de bewoners volledig in aanmerking komen voor huurtoeslag. Daarnaast geven het lokale beleid en de regionale

afspraken richting aan de verdeling van het aandeel middeldure en dure huur en koop in verschillende prijs categorieën.

De onderstaande prijs categorieën gelden niet als eis voor elke deellocatie. De gemeente stuurt op deze ambitie op het niveau van de gehele Spoorzone en geeft op basis van het sfeerbeeld van het betreffende woonmilieu en het te realiseren woonprogramma op andere deellocaties specifieke aandachtspunten mee voor elke ontwikkeling.

Globale verdeling woonprogramma spoorzone



Figuur 5.3 Globale verdeling woonprogramma

5.3 Nieuwe economische activiteiten

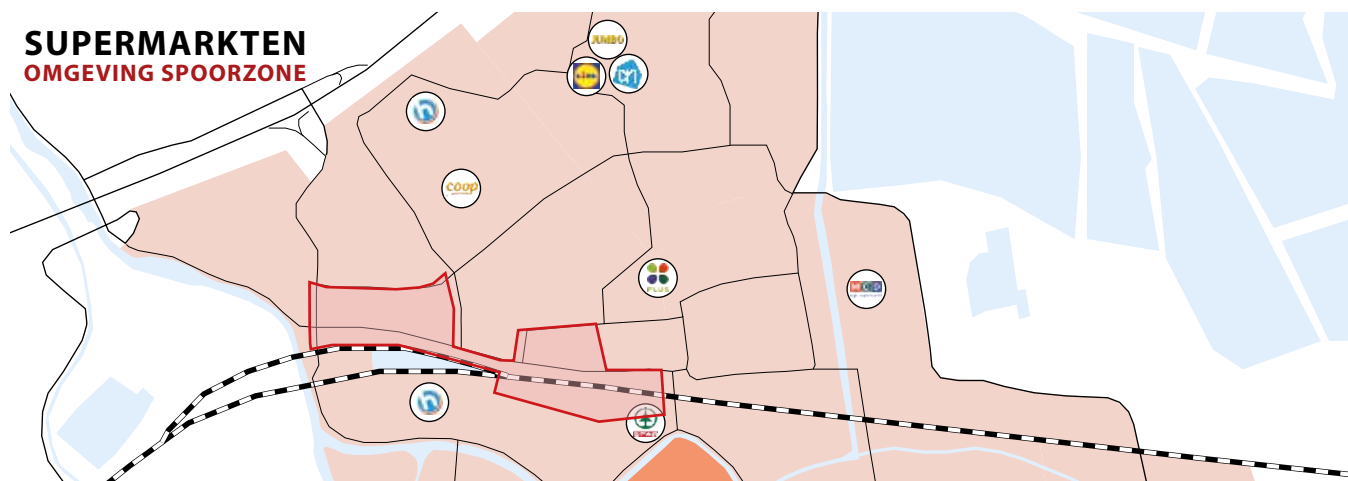
De plannen voor de Spoorzone richtten zich in het verleden vooral op het ontwikkelen van kantoren. Een deel daarvan is ook daadwerkelijk gerealiseerd, waaronder het Huis van de Stad, de Rabobank en Technolution. Ook het oostelijke deel van bedrijventerrein Goudse Poort (rondom de Harderwijkweg, Antwerpseweg en het Blokker distributiecentrum) bestaat op dit moment nog volledig uit diverse vormen van kantoren, detailhandel en voorzieningen. Dit gebied mag op basis van dit ontwikkelperspectief transformeren naar een gemengd stedelijk gebied met daarin ook ruimte voor wonen. Dit betekent niet dat deze functies ook echt moeten vertrekken. De gemeente hanteert een verleidingsstrategie en speelt een faciliterende rol bij ontwikkelingen die passen binnen dit ontwikkelperspectief.

Huisvesting van nieuwe kantoren in de Spoorzone blijft ook vanuit dit ontwikkelperspectief wenselijk. De gemeente stimuleert meervoudig ruimtegebruik binnen gebouwen en locaties, bijvoorbeeld door de inzet van plinten met bedrijvigheid en kleinschalige voorzieningen. Als input voor het opstellen van de regionale kantorenstrategie 2019-2024 heeft Stec Groep een onderzoek uitgevoerd naar de regionale kantorenmarkt. Hieruit blijkt dat binnen de Spoorzone nog ruimte is voor 8.000 tot 12.000 m² aan nieuwe kantoren. In de praktijk blijkt echter dat nacorrectie

van de actuele leegstand binnen de Spoorzone (ongeveer 2.000 m²) een ontwikkelpotentie van 6.000 tot 10.000 m² voor nieuwe kantoren over blijft. De regio Midden-Holland wil voldoende ruimte bieden voor ontwikkeling van kantoren, maar ook transformatie van incurante, leegstaande kantoorgebouwen stimuleren. Dit ontwikkelperspectief voor de Spoorzone sluit uitstekend aan bij deze ambities.

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. De gemeente Gouda beschrijft haar beleid op het vlak van detailhandel in de Winkelvisie 2017-2025. Hierin staat bijvoorbeeld dat alleen in Westergouwe een grotere supermarkt kan worden toegevoegd. De komst van een supermarkt in de Spoorzone is dus niet mogelijk. De zogenaamde Perifere Detailhandel (PDV), detailhandel buiten de bestaande winkelgebieden, is vooral gewenst in de omgeving van de GO-stores op het westelijk deel van Goudse Poort.



Figuur 5.4 Supermarkten in de omgeving Spoorzone

5.4 Maatschappelijke voorzieningen

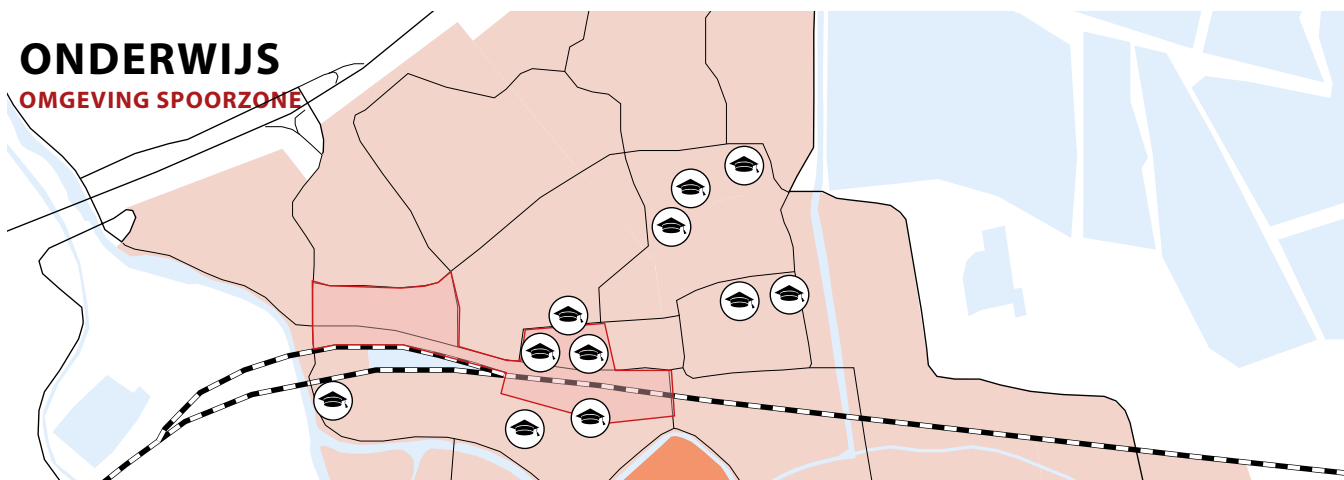
Een passend aanbod van maatschappelijke voorzieningen is noodzakelijk om de Spoorzone te ontwikkelen tot een inclusieve wijk, die voor iedereen bereikbaar en toegankelijk is. Het gaat bijvoorbeeld om zorggerelateerde functies als huisartsen, fysiotherapie, tandartsen en apotheken. Dergelijke functies worden nadrukkelijk uitgenodigd om zich te vestigen binnen de Spoorzone, bijvoorbeeld in de plint van appartementengebouwen of als onderdeel van een kleinschalig voorzieningencluster. Hetzelfde geldt voor functies als kinderopvang, sportscholen en

Er is een divers aanbod aan lagere en middelbare scholen in de omgeving van de Spoorzone. In het kader van het Integraal Huisvestingsplan

Onderwijs wordt het totale onderwijsaanbod in Gouda tegen het licht gehouden, hierin worden ook de ontwikkelingen in de Spoorzone meegenomen. Als blijkt dat er sprake is van te weinig aanbod in dit deel van de stad kan het zijn dat een van de deellocaties in aanmerking komt voor nieuwbouw van een basisschool. De gemeente wil daarnaast graag een extra instelling met Hoger Beroepsonderwijs (HBO) naar Gouda halen, de Spoorzone zou hier een geschikte locatie voor kunnen zijn.

Door de vergrijzing en de extramuralisering van de zorg blijven inwoners steeds langer zelfstandig wonen. Hierdoor neemt het belang van een toegankelijke openbare ruimte voor inwoners met verminderde mobiliteit toe. Dit is straks ook

in de Spoorzone van belang. Bij de aanleg van de openbare ruimte houden we rekening met de toegankelijkheid op basis van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte ('laag basisniveau'). Het zuidelijk stationsgebied is, net als bijvoorbeeld het historisch centrum en enkele wijkwinkelcentra onderdeel van de zogeheten Plusgebieden. Dit zijn gebieden die hogere kwaliteitseisen kennen. Onderzocht wordt of ook het noordelijk stationsgebied hiervoor in aanmerking komt.



Figuur 5.5 Scholen in de omgeving van de Spoorzone

6. DUURZAAMHEIDSVISIE

We gaan in deze duurzaamheidsvisie allereerst in op verschillende aspecten van de energietransitie die de ontwikkeling van de Spoorzone beïnvloeden. In de toekomst worden de gevolgen van deze energietransitie steeds zichtbaarder in en om de stad. Denk bijvoorbeeld aan aardgasvrij wonen, windmolens op zee en elektrisch rijden. Deze transitie neemt meerdere decennia in beslag. 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 dit hoofdstuk gaan we achtereenvolgens in op de thema's mobiliteit, energie, klimaatadaptatie, circulariteit en gezondheid. Als onderdeel van de paragraaf over gezondheid komen ook diverse milieuaspecten aan bod die in de Spoorzone een belangrijke rol spelen, zoals geluid en externe veiligheid.



Figuur 6.1 Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid

6.1 Mobiliteit

De wereld van de mobiliteit is in beweging. Tot voor kort bestond de mobiliteitsparagraaf voor een gebiedsontwikkeling vooral uit de toepassing van de parkeernorm. Nu vraagt het door wereldwijd gemaakte klimaatafspraken een bredere blik. Zeker in de Spoorzone. Door de nabijheid van het station liggen hier kansen om het autogebruik te verminderen.

Rond het thema mobiliteit komen verschillende maatschappelijke belangen samen. We willen zorgen voor veilige en leefbare woonmilieus, met een goede luchtkwaliteit en gezonde bewoners. Daarnaast is in de Spoorzone de doorstroming van het verkeer een belangrijk onderwerp. Om die reden is onderzocht welke gevolgen de woningbouwambities hebben voor de

verkeersafwikkeling in de Spoorzone. Waar nodig worden wijzigingen voorgesteld aan kruispunten om de doorstroming te verbeteren. We willen bewoners en gebruikers van de Spoorzone stimuleren om minder gebruik te maken van de auto, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn en er meer ruimte overblijft voor groen. Aandachtspunt hierbij is wel dat in de omliggende wijken geen extra parkeeroverlast ontstaat. Het mobiliteitsconcept moet dus enerzijds ambitieus en toekomstbestendig zijn. Anderzijds moet het in de praktijk direct goed werken. Deze visie wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Doorstroming verkeer

Het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 getiteld 'Stad in Beweging' geeft een beeld van het gemeentelijk beleid op het vlak van mobiliteit en de bijbehorende ambities voor de toekomst. Het gaat in op de dilemma's tussen een goede autobereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en verkeersveiligheid anderzijds. Dit hoeft onderling niet te botsen, mits er heldere keuzes worden gemaakt tussen het hoofdwegennet, fietsnetwerk en de verblijfsgebieden.

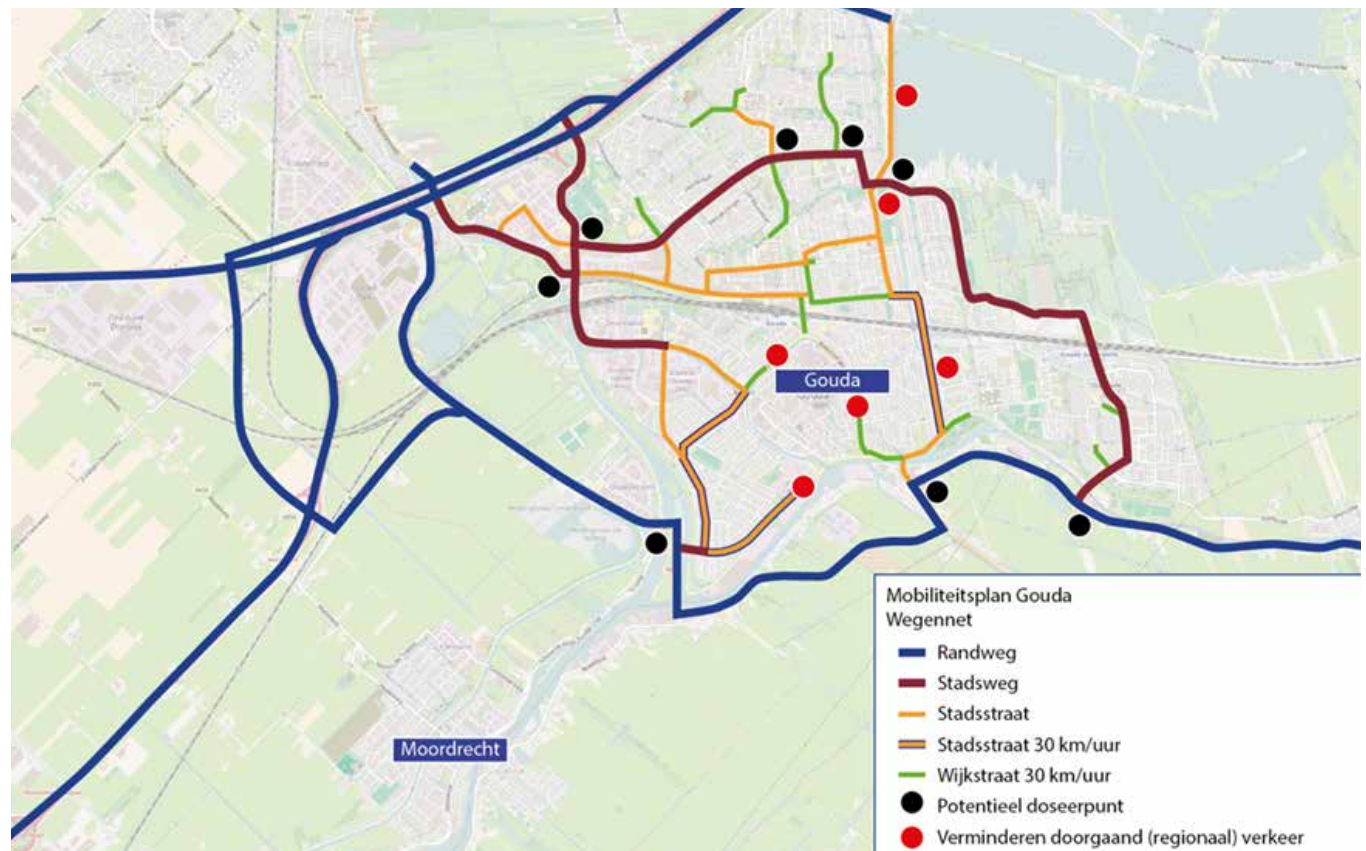
Uitgangspunt voor het faciliteren van autoverkeer is dat de bestaande wegen eerst beter benut worden, eventueel in combinatie met slimme aanpassingen aan kruispunten voor betere doorstroming. Als dit niet genoeg blijkt, wordt pas gekeken naar uitbreiding van het bestaande wegennet. Voor het fietsverkeer wordt gekozen voor een proactieve benadering. Gouda wil het gebruik van de fiets vergroten door een uitstekend fietsklimaat te bieden en te zorgen dat verplaatsen per fiets sneller en gemakkelijker is dan met de auto.

In het Mobiliteitsplan is het hoofdwegennet van Gouda weergegeven. Het uitgangspunt is om het gemotoriseerde vervoer te bundelen op een beperkt aantal hoofdwegen. De randwegen en stadswegen hebben de belangrijkste doorstroombaanfunctie, waarbij de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid belangrijke aandachtspunten zijn. Het bundelen van het gemotoriseerde verkeer biedt mogelijkheden om op andere kwetsbare routes de verkeersdruk te verminderen en de kwaliteit voor de fietser te verhogen. De belangrijke fietsroutes lopen zo min mogelijk langs deze hoofdwegen. Het fietsen moet vooral aangenaam zijn in een wat rustigere en leuke omgeving.

Binnen de Spoorzone maken de Burgemeester van Reenensingel en Goudse Poort als 'stadswegen' onderdeel uit van dit hoofdwegennet. De

Burgemeester Mijssingel en de Burgemeester Jamessingel hebben de status van 'stadsstraat'. Zij verzamelen het gemotoriseerde verkeer en verdelen het naar de bestemmingsgebieden. Deze straten hebben in principe geen functie voor doorgaand verkeer, ze zijn belangrijk voor fietsers en maken

deel uit van de wijkstructuren. In de praktijk blijkt echter dat met name de Burgemeester Jamessingel veel intensiever wordt gebruikt door autoverkeer dan vanuit het Mobiliteitsplan de bedoeling is. Daarom is in het najaar van 2019 als onderdeel van het verkeerscirculatieplan in samenwerking



Figuur 6.2 Wegennet Gouda, Mobiliteitsplan 2017-2026

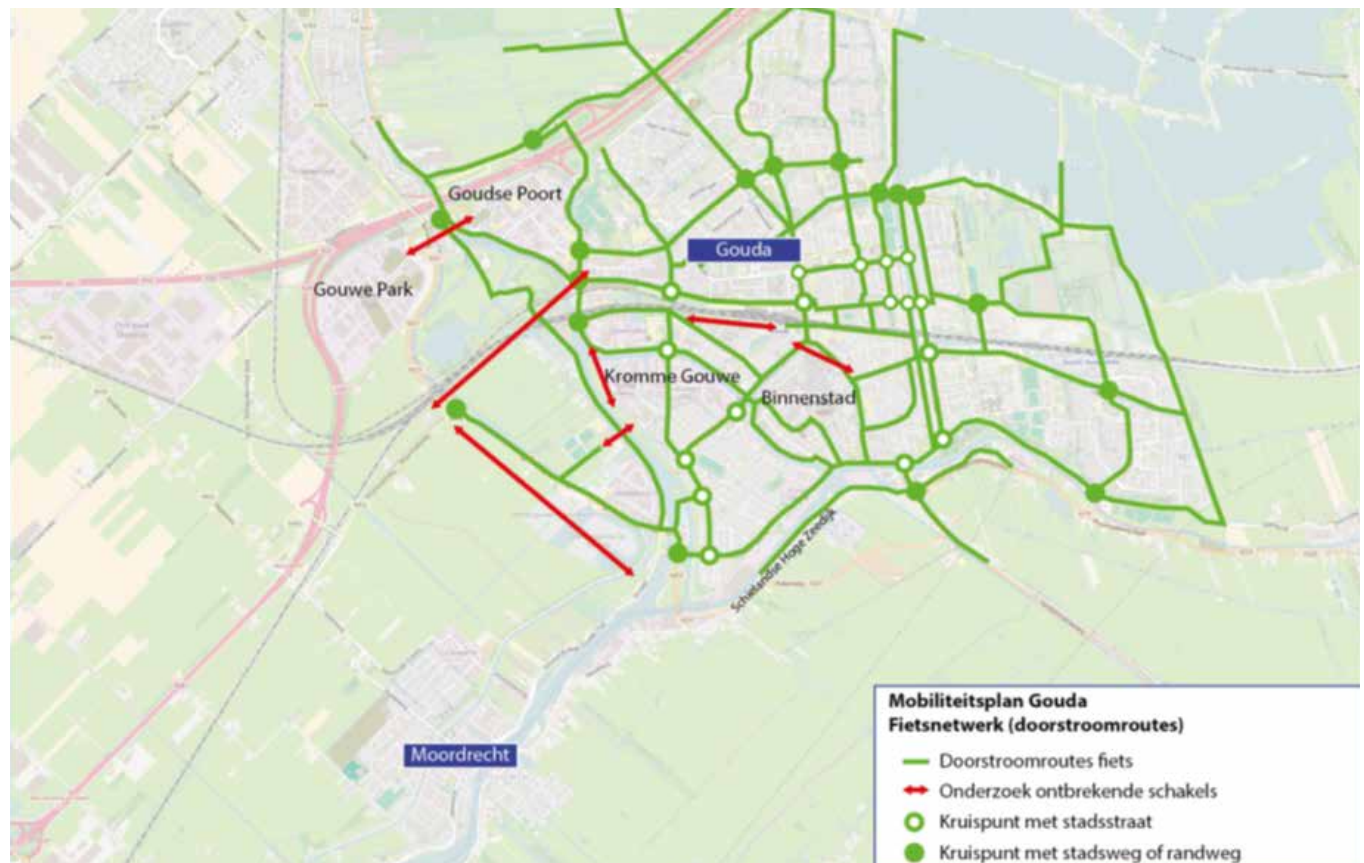
met adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht welke maatregelen helpen om het autoverkeer te verminderen en de doorstroming te verbeteren. Uit dit onderzoek blijkt dat er eigenlijk geen serieuze alternatieven beschikbaar zijn voor het bestemmingsverkeer, waardoor de Burgemeester Jamessingel ook in de toekomst een drukke weg zal blijven. Wel worden diverse beheersmaatregelen uitgetest die bijvoorbeeld het verkeer naar de binnenstad via andere routes leiden, bijvoorbeeld door de toepassing van matrixborden die de reistijd en beschikbaarheid van parkeerplaatsen aangeven.

Daarnaast is door Goudappel Coffeng onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de woningbouw op de doorstroming op verschillende kruispunten in de Spoorzone. Hieruit blijkt dat in elk geval het kruispunt Burgemeester Jamessingel en de Rijsselseweg aangepakt moet worden. Verder zijn er verschillende kruispunten die in de toekomst ook in de autonome situatie, zonder het toevoegen van de extra woningen, overbelast raken. Deze kruispunten worden nader onderzocht, ook in relatie tot de maatregelen die worden genomen vanuit het verkeerscirculatieplan en de ambitie om het gebruik van duurzame mobiliteit te stimuleren.

In het Mobiliteitsplan is tenslotte het fietsnetwerk van Gouda weergegeven. Binnen deze kaart is een tweetal ontbrekende schakels opgenomen die

relevant zijn voor de Spoorzone. Allereerst is dat een fietspad aan de zuidzijde van het spoor in westelijke richting vanaf het station. Daarnaast gaat het om een fietsbrug over de Gouwe, direct

ten noorden of ten zuiden van de spoorbrug. Deze maatregelen zijn ook opgenomen op de visiekaart in dit ontwikkelperspectief.



Figuur 6.3 Fietsnetwerk Gouda, Mobiliteitsplan 2017-2026

Trends op het vlak van mobiliteit

Er zijn een aantal belangrijke trends op het gebied van mobiliteit die de ontwikkeling van de Spoorzone beïnvloeden.

Healthy Urban Mobility

Vanuit een visie op gezond stedelijk leven stimuleren we vormen van actieve mobiliteit zoals wandelen en fietsen. Gezondheid en schone lucht zijn belangrijke uitgangspunten. We realiseren nieuwe gezonde stedelijke gebieden rondom mobiliteitsknooppunten, met een gemengd programma van wonen, werken en verblijven in een hoge dichtheid.



Figuur 6.4 Healthy Urban Mobility

Elektrificatie

In het regeerakkoord is opgenomen dat vanaf 2030 alleen nog elektrische auto's worden verkocht. In verschillende steden worden steeds meer zones ingericht waar auto's en vrachtverkeer met fossiele brandstoffen niet meer welkom zijn. Deze verschuiving naar elektrisch vervoer leidt tot een groeiende behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische auto's. Hier moet het elektriciteitsnet op worden aangepast. Met behulp van smart charging worden auto's opgeladen op momenten dat de energievraag minder groot is. Tevens kunnen de elektrische auto's op termijn een onderdeel gaan vormen van de lokale duurzame energievoorziening.



Figuur 6.5 Elektrificatie

Deelmobiliteit en Mobiliteit as a Service (MaaS)

In de maatschappij zien we de trend dat het eigen bezit afneemt en dat gedeeld gebruik en 'pay per use' toeneemt. 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.



Figuur 6.6 Deelmobiliteit

Autonoom vervoer

In de toekomst wordt steeds meer autonoom vervoer gebruikt, zoals bijvoorbeeld zelfrijdende auto's. Dit stelt andere eisen aan connectiviteit (auto's moeten onderling communiceren) en de weginfrastructuur, en vermindert het benodigde aantal parkeerplaatsen, maar kan ook leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Als gemeente monitoren we daarom nauwgezet de ontwikkelingen op dit vlak.

Logistiek

Met de opkomst van het online thuiswinkelen is de frequentie waarin post- en koeriersdiensten actief zijn enorm toegenomen. Zeker in stedelijk gebied kan dit zonder goede afspraken leiden tot overlast. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld afvalinzameling. Er liggen veel kansen om deze logistieke stromen op een meer duurzame manier te organiseren. Tijdens de ontwikkeling van het gebied is bovendien de bouwlogistiek een aandachtspunt.



Figuur 6.7 Autonoom vervoer



Figuur 6.8 Logistiek

Stimuleren van duurzame mobiliteit

Om toekomstbestendige gebieden te realiseren houden we in de Spoorzone zoveel mogelijk rekening met deze trends. Het streven is om de gunstige ligging bij het station te benutten en nieuwe (schone en slimme) mobiliteitsconcepten vanuit ontwikkelaars te stimuleren. We willen het aantal autoverkeersbewegingen en daarmee de CO2-uitstoot beperken. Binnen de Spoorzone vinden we leefbaarheid belangrijker dan autobereikbaarheid. Daarom introduceren we per woonmilieu een flexibele mobiliteitsvisie met een aantal ontwikkelkaders, die gezamenlijk een Programma van Eisen vormen voor de ontwikkeling van de deellocaties. Deze mobiliteitsvisie is per woonmilieu ingevuld op basis van vier overtuigingen:

1. Elk gebied is maatwerk.

Het projectgebied in de Spoorzone is ruim twee kilometer lang. De afstanden naar het station en de snelwegen verschillen. Per gebied verschilt de

verhouding tussen functies als wonen, werken en recreëren. Er komen in de toekomst verschillende doelgroepen te wonen. Iedere doelgroep heeft een andere mobiliteitsbehoefte en is in verschillende mate bereid om zijn gedrag aan te passen. Dit vraagt om maatwerk per woonmilieu.

2. We willen gewenst gedrag stimuleren en tegelijkertijd ongewenst gedrag ontmoedigen

Als we bijvoorbeeld een gebied autoluw willen maken, vraagt dat om een goed aanbod aan alternatieve vervoersmiddelen. Een goed werkend systeem met deelauto's en een prettige en veilige wandel- en fietsroute naar het station bijvoorbeeld. Anderzijds is het stimuleren van deelauto's lastig zonder de invoering van gereguleerd parkeren.

3. Duurzame reisbeleving is ook een ontwerpogave

We gaan hierbij uit van het zogenaamde 'STOMP-principe'. Het uitgangspunt is om duurzame

mobiliteit nabij te organiseren. Voor een stedenbouwkundig plan betekent dit bijvoorbeeld dat de route zo ontworpen is dat een bewoner vanaf de voordeur eerst langs zijn of haar fiets komt, vervolgens langs een HOV-halte, een mobiliteitshub met deelauto's en elektrische fietsen en pas daarna bij de eigen geparkeerde auto. 'STOMP' is geen blauwdruk, maar een ontwerpprincipe voor gebied én gebouw. Het idee is dat gebruikers op die manier worden gestimuleerd meer duurzame mobiliteitskeuzes te maken. Dit wordt versterkt door de toepassing van gereguleerd parkeren.

4. Een goede start is essentieel voor succes

Onderzoek wijst uit dat deelconcepten het beste werken als direct bij oplevering van de woning of bedrijfspand een volwaardig aanbod wordt gedaan. De drempel om later over te stappen op een deelauto wordt groter. Een volwaardig aanbod is alleen haalbaar als er direct bij de start van de ontwikkeling voldoende wordt geïnvesteerd.



Figuur 6.9 'STOMP-principe'

Bron: MRA Leidraad Smart Mobility en Gebiedsontwikkeling, RebelGroup, 2019

Om toekomstbestendige gebieden te realiseren houden we in de Spoorzone zoveel mogelijk rekening met deze trends. Het streven is om de gunstige ligging bij het station te benutten en nieuwe (schone en slimme) mobiliteitsconcepten vanuit ontwikkelaars te stimuleren. We willen het aantal autoverkeersbewegingen en daarmee de CO2 uitstoot beperken. Binnen de deellocaties is leefbaarheid belangrijker dan autobereikbaarheid. Daarom introduceren we per woonmilieu een flexibele mobiliteitsvisie met een aantal ontwikkelkaders, die gezamenlijk een Programma van Eisen vormen voor de ontwikkeling van de deellocaties.

Met de duurzame mobiliteitsvisie voor de Spoorzone wordt aangesloten op het op 29 januari 2020 door de gemeenteraad gewijzigd vastgestelde Parkeerplan:

- Een gedifferentieerde parkeernorm voor auto's op basis van locatie en woninggrootte, met een reductie voor sociale huurwoningen. Zie bijlage 1 voor meer details over de normen.
- Een gedifferentieerde 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). Zie bijlage 1 voor meer details over deze normen.

- Een gedeeltelijke substitutie van de autoparkeeropgave door het realiseren van een duurzaam mobiliteitsconcept van 'streefniveau' óf van 'topniveau'. Onderstaande reductiemogelijkheden zijn generieke (reken) principes om aan te geven dat de gemeente bereid is om duurzame mobiliteitsconcepten te stimuleren. Dit betekent ook dat dit per project maatwerk betreft (doelgroepen, locatie) en deze (reken)principes in elk geval niet kunnen leiden tot het beperken van de gezamenlijke ambitie op het gebied van duurzame mobiliteit. Initiatiefnemers kunnen voor reductie op de parkeeropgave een 'duurzaam mobiliteitsplan' indienen ter beoordeling door de gemeente. We maken onderscheid in twee ambitieniveaus als het gaat om de kwaliteit van het mobiliteitsconcept en de mogelijke reductie die daarbij behaald kan worden:

- 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.
- Het topniveau kan worden gerealiseerd 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 'STOMP-principe'. 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 de voorgestelde parkeernormen en de aanvullende substitutiemogelijkheden in door het voorzien in een duurzaam mobiliteitsconcept is dat het parkeren in het projectgebied van de Spoorzone wordt gereguleerd.

Naast de ontwikkelkaders per woonmilieu zijn er op het niveau van de Spoorzone een aantal randvoorwaarden voor het verduurzamen van het mobiliteitsgedrag. Hierbij gaat het onder andere om:

- Een kwalitatieve opwaardering van de Burgemeester Jamessingel voor fietsers en voetgangers;
- Realiseren van voldoende kwalitatief

hoogwaardige fietsenstallingen bij het station

- Het aansluiten van de Spoorzone op hoogwaardige snelfietsroutes, bijvoorbeeld richting Rotterdam en Alphen aan de Rijn;
- Naast het gefaseerd uitbreiden van het bestaande gebied voor gereguleerd parkeren in Gouda naar het projectgebied Spoorzone, ook verkennen in hoeverre het wenselijk is de directe omliggende gebieden van het project te reguleren (invloedsgebied).
- Het met behulp van slimme bewegwijzering en stimulerende tariefstructuur het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen rondom de binnenstad. Een voorbeeld hiervan is het optimaliseren van het gebruik van de parkeervoorziening Vossenburchtkade voor bepaalde doelgroepen om de Stationsgarage te

ontlasten en het verkeer in het stationsgebied te verminderen;

- Het stimuleren van onderlinge samenwerking tussen ontwikkelaars van de verschillende deellocaties om de gewenste mobiliteitshubs te realiseren. Er wordt onderzocht in hoeverre deze mobiliteitshubs ook beschikbaar kunnen zijn voor omliggende wijken (invloedsgebied).



Figuur 6.10 Mobiliteitshub



Figuur 6.11 Laadpalen



Figuur 6.12 Fietsparkeren

6.2 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.

Stad en regio

Op het niveau van stad en regio wordt gewerkt aan de Regionale Energiestrategie (RES). De RES biedt inzicht in de energiebehoefte en de potentiële bronnen van duurzame energie. Het streven is om zoveel mogelijk duurzame energie lokaal op te gaan wekken. Ook maakt de gemeente de Transitievisie Warmte. Hierin maakt de gemeente de warmtevraag inzichtelijk, evenals alternatieven voor het verwarmen met aardgas. Zowel de RES voor de regio Midden-Holland als Transitievisie Warmte van de gemeente Gouda zijn bij het opstellen van dit ontwikkelperspectief nog niet gereed. In het najaar van 2019 komt het Planbureau voor de Leefomgeving met een concept leidraad voor de Transitievisie Warmte. Deze leidraad geeft met behulp van data inzicht in de mogelijke alternatieven en bijbehorende kosten.

Gebied

Op gebiedsniveau is het belangrijk om een passende energie-infrastructuur te kiezen. Hierbij

gaat het bijvoorbeeld om de keuze tussen een individuele of collectieve warmte-oplossing voor de nieuwe woningen. De aanleg van een warmtenet vraagt ruimte, zowel boven- als ondergronds. Daarnaast is het in de toekomst steeds belangrijker om energie (warmte en elektriciteit) op te slaan. Er is behoefte aan extra transformatorhuisjes en batterijen, waar ruimte boven- en ondergronds voor nodig is. Het aanpassen van de energie-infrastructuur vraagt om het afstemmen van ontwerpen en planningen tussen betrokken stakeholders, er ontstaan nieuwe rollen en samenwerkingsvormen tussen partijen die tot voor kort weinig met elkaar te maken hadden.

Gebouw en woning

Ook op gebouw- en woningniveau heeft de energietransitie gevolgen. Vanaf 1 januari 2020 moeten alle nieuwbouwwoningen voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Naast de levering van duurzame warmte vanuit een collectief of individueel systeem, is ook de levering van koude belangrijk. Energieopslag, opwek op het dak en klimaatadaptatie door groene daken komen allemaal terug op gebouwniveau. Voor bestaande bedrijfsruimten van groter dan 100 m² geldt per 1 januari 2023 de eis dat ze minimaal energielabel C moeten hebben, wat veel gebouweigenaren dwingt om na te denken over de toekomst van hun bezit. Op basis van het Activiteitenbesluit zijn bedrijven nu al verplicht

om duurzame ingrepen aan hun pand te doen die ze binnen 5 jaar kunnen terugverdienen.

Gouda CO₂-neutraal in 2040

De Rijksoverheid heeft de ambitie om Nederland in 2050 CO₂-neutraal te maken. In het coalitieakkoord gaat het Goudse college uit van de ambitie om in 2040 reeds CO₂-neutraal te zijn. De verduurzaming van de energievoorziening, inclusief energiebesparing, is daarom topprioriteit. Bovendien nam de gemeenteraad in 2017 een motie aan waarin is vastgelegd dat bij alle nieuwbouwprojecten energieneutraal bouwen als uitgangspunt wordt genomen.

Aardgasvrij bouwen is inmiddels landelijk voor woningbouw gebruikelijk sinds op 1 juli 2018 de wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) in werking is getreden. Het Goudse college besloot in juni 2018 om hier geen uitzonderingen op toe te staan.

In het uitvoeringsprogramma duurzaamheid 2015-2019 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').

Keuze tussen individuele en collectieve oplossing voor aardgasvrij wonen in de Spoorzone

Aardgasvrij bouwen is dus sinds juli 2018 standaard het uitgangspunt bij nieuwbouw. Hierbij geldt dat er een keuze gemaakt kan worden tussen een individuele (op basis van elektriciteit) of collectieve (op basis van een regionaal of lokaal warmtenet) oplossing voor duurzame verwarming van de woningen. Bij deze keuze zijn verschillende zaken van belang. Is er bestaand vastgoed in de omgeving dat ook aardgasvrij moet worden gemaakt? Zijn er duurzame warmtebronnen in de buurt voor een regionaal of lokaal warmtenet of voor grootschalige opwek van elektriciteit? Welk ruimtebeslag (zowel boven- als ondergronds) is acceptabel? Wat zijn de gevolgen voor het elektriciteitsnet? Welke investeringen voor ontwikkelaars zijn toelaatbaar? En wat betekent het voor de uiteindelijke woonlasten en het wooncomfort van de bewoners?

Hierbij geldt dat elk van de oplossingen haar eigen voor- en nadelen kent. In onderstaande matrix zijn de verschillen tussen drie typen oplossingen voor aardgasvrij wonen in de Spoorzone globaal in beeld gebracht.

	Warmtenet regionaal	Warmtenet lokaal	Warmtepomp in gebouw of woning (all electric)
Efficiënte schaalgrootte	Minimaal 2000 tot 4000 woningen, afhankelijk van type en afstand tot de bron	Minimaal 300 tot 600 woningen, afhankelijk van type en afstand tot de bron	Op woning- of gebouwniveau
Potentiele warmtebron	Grootschalige restwarmte uit de regio of (on)diepe geothermie; beschikbaarheid in Gouda nog onzeker	Aquathermie: Oppervlaktewater + WKO, rioolwater + WKO	Bodemlus, luchtwarmtepomp of zonthermie en eventueel collectief systeem met WKO
Benodigde elektriciteit voor het opwekken van warmte	Beperkt, bij (on)diepe geothermie lager dan all electric	Iets hoger dan all electric maar veel lagere piekvraag	Minder dan lokaal warmtenet, maar veel hogere piekvraag
De mogelijkheid om ook bestaande bouw in de omgeving aardgasvrij te maken	Kansrijk omdat overcapaciteit van de bron en het warmtenet kan worden benut om bestaande bouw aan te sluiten.	Kansrijk omdat overcapaciteit van de bron en het warmtenet kan worden benut om bestaande bouw aan te sluiten	Geen kans om bestaande bouw te laten meeliften
De investering voor ontwikkelaars	Technische kosten lager dan all electric. Meer proceskosten	Technische kosten lager dan all electric, hoger dan regionaal net. Lagere proceskosten dan regionaal	Technische kosten hoger dan collectief. Lagere proceskosten
Wooncomfort en keuzevrijheid	Geen keuze voor warmteleverancier, één aanbieder	Geen keuze voor warmteleverancier, één aanbieder	Keuze voor leverancier elektriciteit kan bewoner zelf maken. Risico geluidsoverlast bij luchtwarmtepomp

Figuur 6.13 Matrix aardgasvrij wonen

Als we de situatie in de Spoorzone bekijken op basis van bovenstaande matrix zijn er vijf voordelen van een collectieve ten opzichte van een individuele warmtevoorziening:

1. Een collectieve warmtevoorziening vraagt naar verhouding minder elektriciteit dan een individuele warmtevoorziening

Dit leidt tot een beperktere capaciteitsvraag van het elektriciteitsnet en lagere piekbelasting. Een collectieve warmtevoorziening is constanter in de energievraag door het jaar heen dan een all electric concept. Ee wekt namelijk in de zomer een overschot aan energie op door zonnepanelen en vraagt in de winter veel meer energie door de warmtepomp die de woning moet verwarmen.

2. Potentiële lokale warmtebronnen kunnen beter ontsloten worden

Een collectieve warmtevoorziening is aangesloten op een warmtebron. Deze kan regionaal (biomassacentrale, geothermie of restwarmte industrie) of lokaal zijn. Voor de Spoorzone blijkt uit onderzoek (zie kader) dat als lokale bron bijvoorbeeld riothermie (restwarmte uit het riool) of aquathermie (thermische energie uit oppervlaktewater) kansrijk zijn. Dit is efficiënter dan dat elke woning de benodigde energie voor een warmtepomp met zonnepanelen moet opwekken. Daarnaast is de ruimte in Gouda om grootschalig duurzame elektriciteit op te wekken beperkt.

3. Warmte van een collectieve installatie kan

beter opgeslagen worden

Het is eenvoudiger om collectief balans te brengen in vraag en aanbod van warmte. Daardoor is efficiëntere buffering mogelijk en kan de vraag beter worden afgestemd op het aanbod.

4. Minder techniek achter de voordeur, minder ruimtegebruik en minder onderhoud

De installaties van een collectieve warmtevoorziening beperken zich tot een afleverset en passende radiatoren die de woning verwarmen. Bij een all electric systeem is er meer techniek nodig achter de voordeur, bijvoorbeeld in de vorm van een warmtepomp en een buffervat. Dit kost meer ruimte in de woning en vraagt meer onderhoud.

5. Er ontstaan koppelkansen om ook bestaande bouw aardgasvrij te maken

Wanneer een locatie van een collectief energiesysteem wordt voorzien, ontstaat een kans om ook nabijgelegen bebouwing aan te sluiten en zo te bouwen aan een regionaal warmtenet zoals beschreven in de matrix. Deze zogenaamde 'kralenrijgmethode' zorgt ervoor dat bestaande bouw op de nieuwbouwontwikkeling kan meeliften. De ontwikkeling van de Spoorzone zou zo de hefboom kunnen zijn voor de eerste aardgasvrije wijk van Gouda. Bij de keuze voor een systeem met collectieve warmte gelden ook een aantal aandachtspunten. Vooralsnog is het zo dat er minder keuzevrijheid is

voor bewoners bij het kiezen van een energiebedrijf dan bij een all-electric oplossing, voor elektriciteit zijn er immers vele aanbieders beschikbaar. Mede daarom is het belangrijk dat een geschikte warmteleverancier wordt gevonden, die een aantrekkelijk financieel plaatje voor ontwikkelaars en bewoners biedt. Daarnaast vraagt het om een uitgebreid voorbereidingsproces om daadwerkelijk te zorgen dat de collectieve warmtevoorziening tijdig beschikbaar is voor de nieuwe woningen. Hiervoor is een intensief samenwerkingsproces tussen de betrokken stakeholders nodig. De haalbaarheid van een lokaal warmtenet wordt daarom in het najaar van 2019 verder onderzocht.

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.

Haalbaarheidsonderzoek warmtenet

In aanvulling op het onderzoek naar de inzet van aquathermie heeft de gemeente Gouda adviesbureau DWA gevraagd een haalbaarheidsstudie naar de inzet van een duurzaam warmtenet uit te voeren. Als onderdeel van de opdracht heeft DWA:

- Gesproken met verschillende betrokken partijen zoals grondeigenaren, ondernemers, ontwikkelaars
- Een voorlopig ontwerp en bijbehorende businesscase gemaakt
- Een marktconsultatie uitgevoerd onder mogelijke warmteleveranciers

Conclusie van het onderzoek is dat de ontwikkeling van een laagtemperatuur distributienet, met thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) en/of rioolwater (TEA) als bron en gekoppeld aan Warmte en Koude Opslag (WKO's), kansrijk is. Op gebouw- of woningniveau kan dit vervolgens met behulp van combiwarmtepompen en/of boilers geschikt worden gemaakt voor verwarming en warm tapwater. Dit systeem is sowieso toepasbaar op de nieuwbouwontwikkelingen in de Spoorzone. Daarnaast blijkt het uit het onderzoek dat het wellicht ook mogelijk is om wat bestaande gebouwen in en om de Spoorzone op deze manier aardgasvrij te maken. Als het lukt om de gebouwen goed te isoleren, kan ook hier worden gewerkt met individuele combiwarmtepompen. Bij minder geïsoleerde gebouwen is de inzet van een centrale hoogtemperatuur warmtepomp een optie.

Figuur 6.14 Haalbaarheidsonderzoek warmtenet

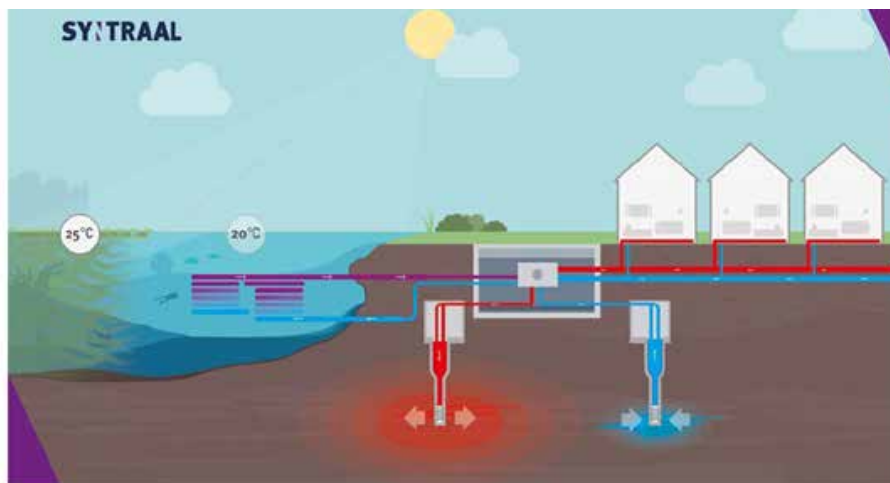
Onderzoek aquathermie

Adviesbureau Syntraal heeft in 2019 opdracht van gemeente Gouda de potentie voor aquathermie in de Spoorzone onderzocht. Ze keken naar drie potentiële bronnen:

- Rioolwater
- Rioolwater in combinatie met Warmte Koude Opslag (WKO)
- Oppervlaktewater in combinatie met WKO

Uit het onderzoek blijkt dat er potentie is om, bij het benutten van deze drie bronnen, minimaal zo'n 3.500 woningen van duurzame warmte kunnen worden voorzien. Dit aantal ligt dus een stuk hoger dan alleen de te realiseren nieuwbouwwoningen in de Spoorzone, waardoor er kansen liggen om ook bestaand vastgoed in en om de Spoorzone aardgasvrij te maken.

Figuur 6.15 Onderzoek door Syntraal naar aquathermie



Thermische energie uit oppervlaktewater, waarbij de zomerwarmte uit oppervlaktewater wordt opgeslagen in een WKO. In de winter wordt de opgeslagen warmte gebruikt om bijvoorbeeld een warmtenet te voeden.

Figuur 6.16 Weergave aquathermie

6.3 Klimaatadaptatie

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. Omdat klimaatadaptatie bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen van groot belang is heeft de gemeente Gouda het Convenant Klimaatadaptief bouwen ondertekend. Dit convenant biedt een leidraad ter ondersteuning van beleidsontwikkeling en een programma van eisen voor projecten. Beide worden als uitgangspunt meegegeven bij ontwikkelingen binnen Spoorzone.

Structuurvisie groen

Om invulling te geven aan de maatschappelijke belangen op het gebied van klimaatadaptatie heeft de gemeente maart 2019 de Structuurvisie Groen vastgesteld. Hierin is een aantal beleidsregels geformuleerd voor nieuwbouwontwikkelingen die ook op de Spoorzone van toepassing zijn:

1. De oppervlakte bestaand openbaar groen en water en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden.
2. Bij planontwikkelingen dient 15% van het totale projectgebied als nieuw openbaar groen te worden ingericht
3. Als het niet haalbaar blijkt om de vereiste 15% groen te ontwikkelen, zijn er compenserende maatregelen mogelijk (daktuin, groendak, water, begroeide gevel, waterdoorlatende verharding) tot maximaal 50% van de opgave voor openbaar groen.

4. Voor iedere niet gerealiseerde vierkante meter groen is een compensatiebijdrage aan het Groenfonds van de gemeente verschuldigd van € 250 per m2 (prijsspeil 2019). Vanuit dit fonds financiert en subsidieert de gemeente de aanleg van nieuw water en groen binnen het bestaand stedelijk gebied.

5. Het college van B&W heeft de bevoegdheid te besluiten tot ontheffing of afwijking van deze beleidsregels, indien toepassing leidt tot onbillijkheid van overwegende aard.



Figuur 6.16 Zes thema's om klimaatadaptief in te richten

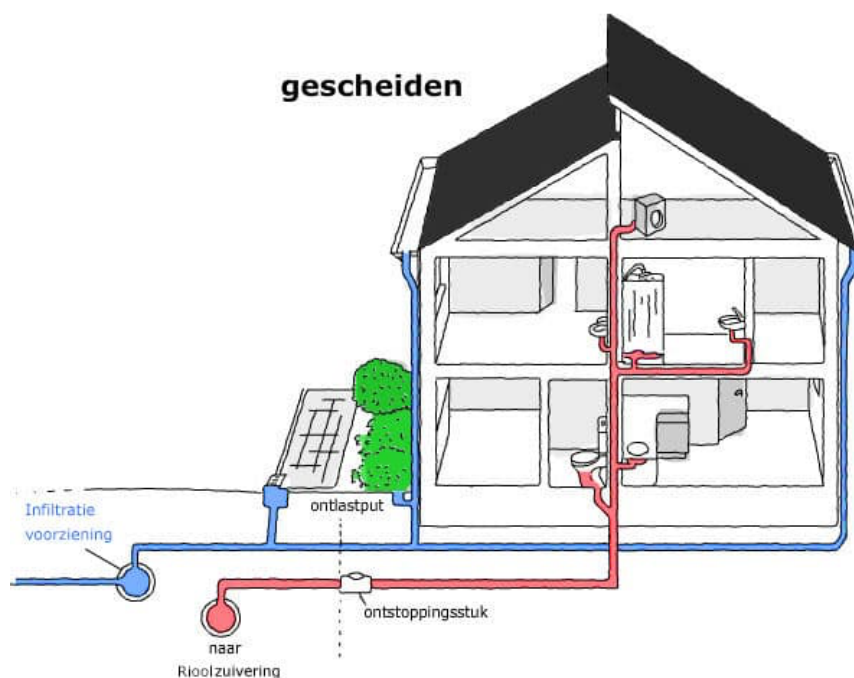
Gemeentelijk rioleringsplan

Naast de maatregelen bovengronds vanuit de Structuurvisie Groen ziet de gemeente ook mogelijkheden om ondergronds een bijdrage te leveren aan de klimaatadaptatie, door een slimme aanpak bij de aanleg of vervanging van riolering. Deze ambities zijn onderdeel van het Gemeentelijk Riolerings Plan (GRP) voor de jaren 2019 tot 2023. Vanuit dit GRP wordt samen met de betrokken stakeholders binnen projectgebieden onder andere gewerkt aan:

- Een gescheiden rioolstelsel, door het afkoppelen van de afvoer van het regenwater van de riolering.
- Het aanleggen van zogenaamde DIT-leidingen (Drainage, Infiltratie en Transport), die helpen om de hoogste en laagste pieken van de grondwaterstand af te vlakken
- Een andere inrichting van de openbare ruimte die helpt om water langer vast te houden en om wateroverlast te voorkomen, onder andere door aanleg van waterdoorlatende verharding en door het aanbrengen van extra locaties voor tijdelijke waterberging (bijvoorbeeld wadi's).
- Een grotere dimensionering van de afvoercapaciteit van het rioolstelsel, waardoor

in combinatie met extra waterberging aan de oppervlakte, ook extreme regenbuien die maar eens per 5 jaar voorkomen kunnen worden afgevoerd.

- Vervanging van de kolken en kolkenleidingen zodra ophoogprojecten worden uitgevoerd. Dit vormt een investering in betere hemelwaterafvoer, ook bij hevige neerslag.



Figuur 6.17 Werking van een gescheiden riool

6.4 Circulariteit

Om tot een integrale duurzaamheidsvisie te komen is ook het thema circulariteit van belang. Landelijk hebben we afgesproken dat de nederlandse economie in 2050 volledig circulair moet zijn.

Een circulaire economie is een economisch systeem dat is gebaseerd op het minimaliseren van grondstofgebruik door hergebruik van producten, onderdelen en hoogwaardige grondstoffen. Het is een systeem van gesloten kringlopen waarin producten hun waarde zo min mogelijk verliezen, hernieuwbare energiebronnen worden gebruikt en systeemdenken centraal staat. Een ontwikkeling als de Spoorzone scoort op het vlak van circulariteit op zich goed omdat er sprake is van een hoge woningdichtheid met hoogbouw en stedelijke vormen van eengezinswoningen. Dit kost minder materialen per woning dan een eengezinswoning in een buitenwijk.

Voor de Spoorzone vindt de gemeente een aantal punten op het vlak van circulariteit van belang.

- In verband met toekomstbestendigheid worden de gebouwen zo flexibel mogelijk ingericht. Door bijvoorbeeld te werken met hogere plinten zijn de ruimten voor meerdere functies geschikt. Woningplattegronden van kleine woningen worden dusdanig ingericht dat ze op een later moment eventueel, zonder grote bouwkundige ingrepen, samengevoegd kunnen

worden. Andersom kunnen grotere woningen op een later moment eventueel gesplitst worden, afhankelijk van de wensen en eisen van de woonconsument.

- We stimuleren het gebruik van deelconcepten, waarbij producten in eigendom blijven van de leverancier. Een concreet voorbeeld hiervan is het beschreven deelautosysteem uit de mobiliteitsvisie, maar een andere mogelijkheid is het gebruik van collectieve voorzieningen als wasmachines en logeerruimtes in woongebouwen.
- Waar mogelijk proberen we de restmaterialen van gesloopte gebouwen in samenwerking met de ontwikkelaars en bijbehorende aannemers opnieuw te gebruiken voor de nieuwbouw van woningen of de inrichting van het openbaar gebied.
- In een materialenpaspoort wordt inzichtelijk gemaakt welke materialen in een gebouw zijn verwerkt en op welke wijze. Hiermee ontstaat inzicht in de economische waarde van een gebouw, omdat in beeld wordt gebracht welke waarde alle materialen die na de gebruiksduur herbruikbaar of recyclebaar zijn vertegenwoordigen. Naar verwachting besluit het Rijk in 2020 over het mogelijk verplicht stellen van materialenpaspoorten.

In de Spoorzone werken we hier al mee, als onderdeel van de afspraken met betrokken ontwikkelaars.

6.5 Gezondheid en milieu

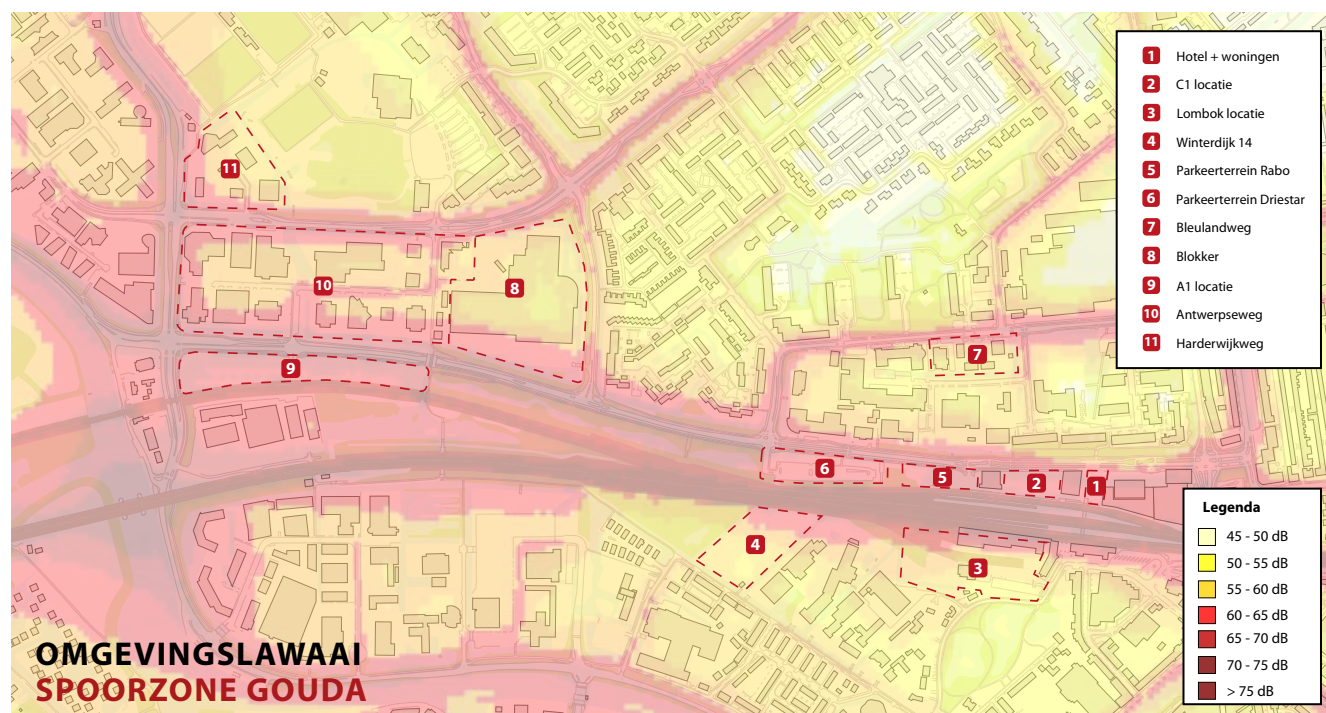
In samenwerking met de Omgevingsdienst Midden-Holland, de Veiligheidsregio en de GGD heeft de gemeente Gouda verschillende aspecten op het gebied van gezondheid en milieu in beeld gebracht die de ontwikkeling van de Spoorzone beïnvloeden. In de kavelpaspoorten voor de verschillende deellocaties en de bijbehorende bestemmingsplannen worden de gevolgen hiervan gedetailleerd weergegeven, in dit ontwikkelperspectief beschrijven we kort de belangrijkste aspecten.

Geluid

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat binnen de Spoorzone voor diverse deellocaties beperkingen zijn op het vlak van geluid. Dit komt door de ligging aan het spoor of aan grotere autowegen als de Burgemeester van Reenensingel en de Burgemeester Jamessingel. Vanuit de Wet Geluidhinder ontstaan beperkingen als sprake bij wegverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarde van 4b dB of de maximale grenswaarde van 63 dB wordt overschreden. Voor spoorweglawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale grenswaarde van 68 dB. In figuur 6.20 is het gebied waar deze grenswaarden worden overschreden inzichtelijk gemaakt.

Binnen de Spoorzone is ook sprake van Industrielawaai van het bedrijventerrein Kromme Gouwe dat aan de zuidkant van het projectgebied gelegen is. Ook dit is op de kaart weergegeven. Met behulp van een quick scan kan worden berekend welke geluidbelasting er plaats vindt op de nieuwe woningen. Voor een deel van de woningen zal een hogere geluidswaarde nodig zijn. Voor deze hogere waarden geldt dat de aanvragen getoetst

moeten worden aan het regionale hogere waarde beleid. Voor deze deellocaties geldt dat in de (her) ontwikkeling rekening moet worden gehouden met aanvullende maatregelen om een gezond leefklimaat te kunnen garanderen.



Figuur 6.18 Milieuaspect omgevingslawaai

Externe veiligheid

Regelgeving op het vlak van externe veiligheid gaat over de risico's die activiteiten met gevaarlijke stoffen opleveren voor de omgeving. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen zogenaamde plaatsgebonden risico en groepsrisico. Plaatsgebonden risico's hebben een specifieke contour met een minimale afstand die in de ontwikkeling in stand moet worden ten opzichte van de risicobron. Het groepsrisico beslaat een groter invloedsgebied waarbinnen de risico's op een grotere ramp of zwaar ongeval onderzocht moet worden.

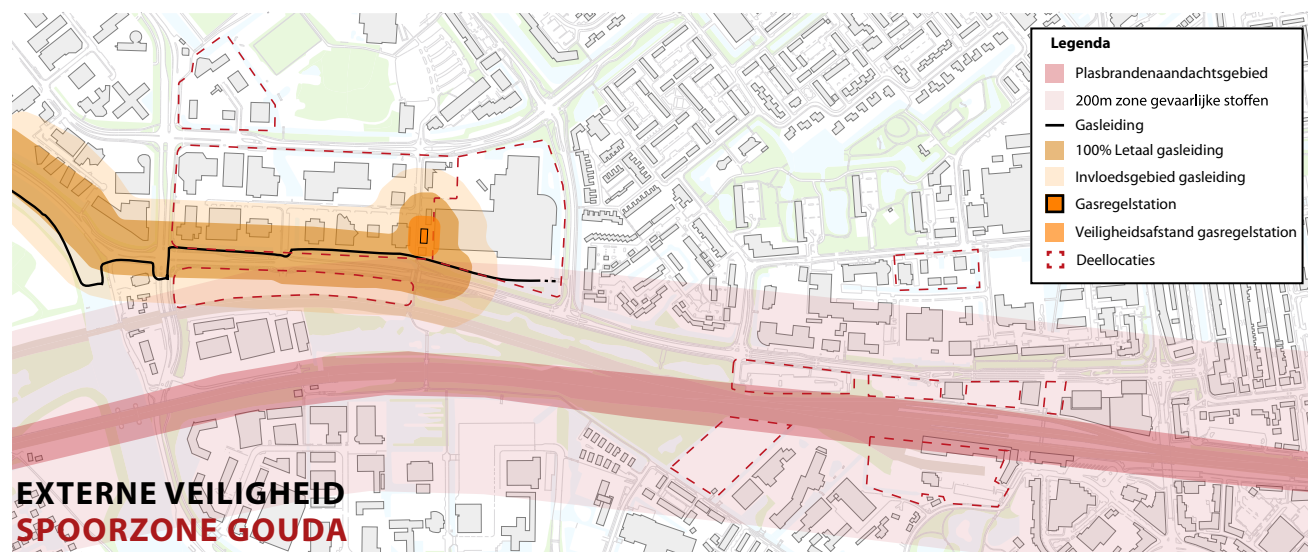
De volgende aandachtspunten spelen een rol in de ontwikkeling van de Spoorzone.

- Op de grens van de deellocaties Antwerpseweg en Blokker is momenteel een gasontvangststation gelegen. Woningbouw moet minimaal op 25 meter van dit station af gelegen zijn. Zie hiervoor figuur 6.19.
- Tussen de deellocaties Antwerpseweg en A1 ligt aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel een hoge druk gasleiding. Deze gasleiding ligt echter zeer diep en vanuit de berekening van het groepsrisico blijkt dat dit geen beperkingen oplevert voor de woningbouw op de omliggende deellocaties. Deze gasleiding kan wel aandachtspunten opleveren voor eventuele bouwwerkzaamheden aan de betreffende plots

op de Antwerpseweg, bijvoorbeeld als het gaat om heiwerkzaamheden. Zie hiervoor figuur 6.19

- Over het water en over de autowegen rond het projectgebied vinden geen transporten voor gevaarlijke stoffen plaats. Dit levert dus geen aandachtspunten op.
- Over het spoor Rotterdam-Gouda worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd, als onderdeel van het zogenaamde Basisnet Spoor. Voor het spoor Alphen aan de Rijn-Gouda geldt dit niet. Dit levert aandachtspunten op voor de deellocaties in het noordelijk en zuidelijk stationsgebied, zie hiervoor de bijgevoegde kaart in figuur 6.19. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen

gaat het in eerste instantie om het risicogebied voor plasbranden. Bij een ontwikkeling binnen 30 meter vanaf de buitenste rails geldt dat er vanuit het bouwbesluit aanvullende bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen aan het gebouw (60 minuten brandwerend) of een minimaal vergelijkbaar alternatief worden aangelegd, bijvoorbeeld in de vorm van een opvangbassin dat parallel aan het spoor wordt aangelegd. In verband met ontploffingsgevaar van gasen mogen in een zone van 200 meter geen bestemmingen worden toegestaan voor minder zelfredzame personen. Dit betekent dat er in deze zone bijvoorbeeld geen kinderdagverblijf,



Figuur 6.19 Milieuaspect externe veiligheid

verzorgingstehuis of basisschool kan worden gevestigd.

- In verband met het risico op een hoge concentratie giftige stoffen tenslotte moet de mechanische ventilatie van gebouwen nabij het spoor dusdanig worden ingericht dat deze met één druk op de knop uit te schakelen is.

Trillingen

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. Indien er binnen 100 meter van het plan een spoorbaan aanwezig is moet er een quickscan worden uitgevoerd of trillingen van belang zijn voor de planvorming. Uit de quickscan blijkt of vervolgonderzoek met trillingsmetingen nodig is.

Luchtkwaliteit

Regelmatig inademen van luchtverontreinigende stoffen kan leiden tot gezondheidseffecten. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening

worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit ter plaatse. Plannen kunnen doorgang vinden indien:

- De luchtkwaliteit ten gevolge van de plannen per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft;
- De plannen 'niet in betekenende mate' (minder dan 3%) bijdrage aan de hoeveelheid stikstof of fijnstof ;
- De plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde.

Op basis van een eerste onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat voor de ontwikkeling van de deellocaties in de Spoorzone geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden plaatsvindt.

Bodem

Voor diverse deellocaties in de Spoorzone is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd, waarbij is gekeken naar onder andere de aanwezigheid van tanks, mogelijke verontreiniging door voormalige bedrijvigheid, gedempte sloten en grondverzet. Kennis hierover is vastgelegd in het Bodem Informatie Systeem van de Omgevingsdienst Midden-Holland. Voor de meeste deellocaties blijkt dat sprake is van een lichte verontreiniging, wat geen grote problemen oplevert voor woningbouw. Dit dient nader te worden onderzocht voor de start van de werkzaamheden en te worden gesaneerd conform de wettelijke kaders. Werkzaamheden

in de bodem dienen tenslotte te voldoen aan de actuele regelgeving op het vlak van PFAS (poly en perfluoralkylstoffen), dit zijn door de mens gemaakte stoffen die van nature niet in het milieu en dus in de bodem voorkomen.

In Gouda is sprake van relatief snelle bodemdaling. De ondergrond van klei en veen zakt met enkele millimeters per jaar, dit levert extra aandachtspunten op voor de constructie en fundering van nieuwe gebouwen en de aanleg van de openbare ruimte.

Zoals ook beschreven in de energievisie is de bodem in Gouda geschikt voor bodemenergie met behulp van WKO. In 2008 zijn twee masterplannen bodemenergie vastgesteld voor het stationsgebied en Goudse Poort. Doel van deze masterplannen was om het rendement van de bodemenergie te verhogen door de toekomstige warmte- en koudevraag in beeld te brengen en op basis daarvan de ondergrond te ordenen in warmte- en koude zones. Sindsdien zijn in en om de Spoorzone diverse WKO's aangelegd, onder andere voor Centric, Het Groene Hart Ziekenhuis, het Ronssehof en het Huis van de Stad. Bij de aanleg van nieuwe WKO's moeten initiatiefnemers interferentie ten opzichte van bestaande bodemenergiesystemen in beeld brengen. Dit kan leiden tot nieuwe inzichten voor de oorspronkelijk ontworpen warmte- en koude

zones. De masterplankaarten zullen daarom worden geactualiseerd.

Gouda ligt in het risicogebied aantasting zoetwatervoorraden, waardoor er wel aandachtspunten zijn voor de inzet van open bodemenergiesystemen. Onttrekking van grondwater kan leiden tot negatieve beïnvloeding van de kwaliteit van het drinkwater, doordat sprake kan zijn van verzilting door de toestroom van zout grondwater. Daarom mogen in het zogenaamde 'eerste watervoerende pakket' alleen kleine open WKO's (maximaal 45 m³ per uur) worden toegepast. Grotere WKO's moeten worden toegepast in het tweede of derde watervoerende pakket en daarmee dieper in de ondergrond. Dit proces vindt niet plaats bij gesloten WKO-systemen.

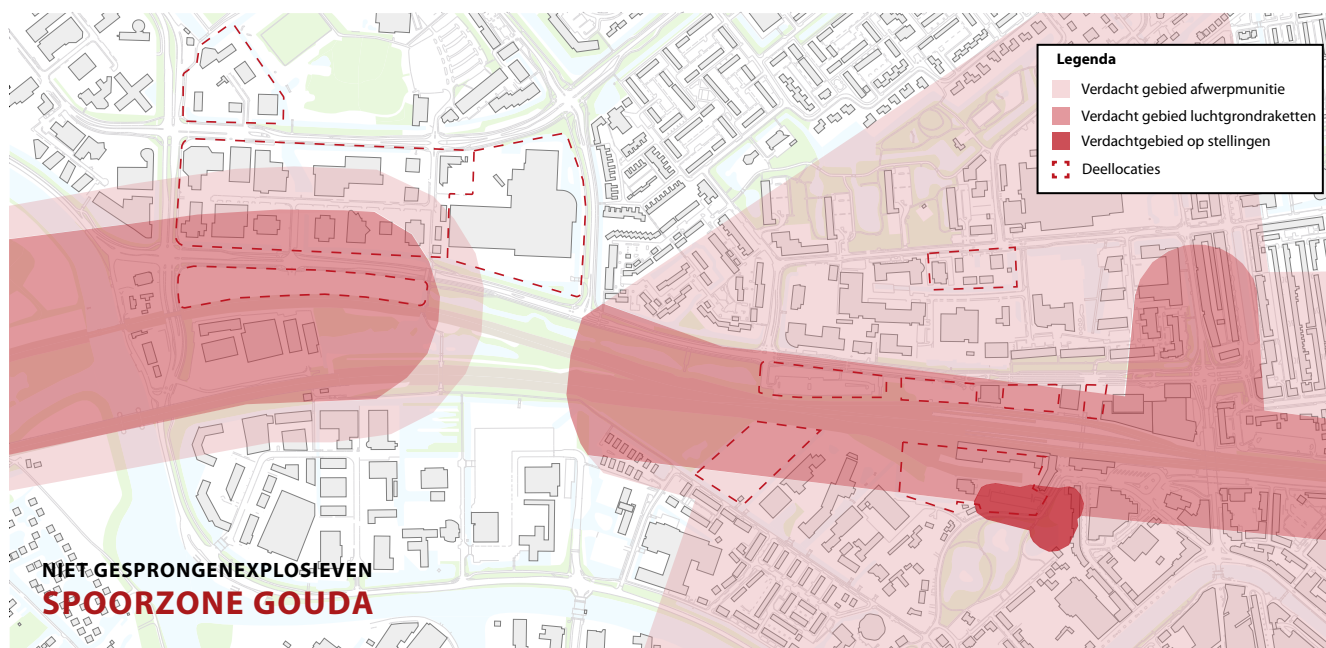
De nieuwbouw van woningen vraagt om wijzigingen in het distributienet van elektriciteit, zowel ondergronds al bovengronds. Stedin hanteert als netbeheerder de vuistregel dat er maximaal 200 woningen op een distributiestation (of transformatorhuisje) kunnen worden aangesloten. De maximale afstand van een woning tot een distributiestation bedraagt 200 meter. Voor een optimale netbelasting worden de distributiestations bij voorkeur zo centraal mogelijk in de wijk geplaatst. Randen worden vermeden omdat er dan meer stations en meer kabels nodig zijn, wat overbodige maatschappelijke kosten met zich mee brengt.

Niet gesprongen explosieven

Een deel van de explosieven die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn afgeworpen door vliegtuigen functioneerde niet en zijn als blindganger achter gebleven in de bodem. Dit vormt een risico bij grondroerende werkzaamheden. In opdracht van de gemeente Gouda zijn vooronderzoeken uitgevoerd om te bepalen welke gebieden in de gemeente een verhoogd risico kennen. Zoals te zien in figuur 6.20 is dit in grote delen van de Spoorzone het geval en moet voor eventuele bouwwerkzaamheden nader onderzoek worden verricht.

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. In de Spoorzone zijn diverse deellocaties aangewezen waar hoogbouw mogelijk is, bijvoorbeeld het noordelijk stationsgebied. Bij gebouwen hoger dan 30 meter is het uitvoeren



Figuur 6.20 Milieuaspect niet gesprongen explosieven

van een windhinderonderzoek verplicht. Met behulp van een computeranimatie of windtunnelonderzoek kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar optreedt. Ook maatregelen om windhinder te voorkomen of te beperken kunnen bij voorbaat worden onderzocht.

6.6 Biodiversiteit, ecologie en natuurinclusief bouwen

De biodiversiteit in Nederland staat onder druk, steeds meer plant- en diersoorten komen minder of helemaal niet meer voor. Ook in een stedelijke omgeving kunnen maatregelen worden genomen om de kansen voor de aanwezige biodiversiteit te verhogen en natuurinclusief te bouwen. In de ontwikkeling van de Spoorzone en de aanleg van de bijbehorende ruimte houden we daar zo veel mogelijk rekening mee. In Gouda, en daarmee voor Spoorzone is in het kader van natuurinclusiviteit primair gekozen voor een groenopgave van 15% nieuw openbaar toegankelijk groen of compenserende maatregelen. Dit biedt ruimte voor meer oppervlakte met potentie voor biodiversiteit i.c. natuur. Eén en ander betekent bijvoorbeeld dat we bij de aanleg van groenvoorzieningen zoveel mogelijk gebruik maken van inheemse planten en bolgewassen. Oevers van waterpartijen worden natuurvriendelijk ingericht met waar mogelijk ondiepe nissen voor kikkers en padden. Plaatsen waar ruig gras komt worden ingezaaid met een

kruidenmengsel van inheemse planten. Bij de aanplant van nieuwe bomen kijken we naar soorten die meerwaarde hebben voor bijen en insecten. Bij de aanplanten van struiken wordt tenslotte gewerkt met soorten met een hoge bloemwaarde (voor insecten) en beswaarde (voor vogels). Daarnaast wordt ecologisch beheer toegepast. Als het gaat om natuurinclusief bouwen zal binnen Spoorzone aanvullend op het huidige gemeentelijk beleid waar mogelijk aansluiting worden gezocht bij het puntensysteem dat door de gemeente Den Haag is ontwikkeld om plannen op natuurinclusiviteit te beoordelen.

Voor ontwikkeling van de diverse deellocaties is een quick scan ecologie noodzakelijk, die de aanwezigheid van beschermde soorten flora en fauna in beeld brengt. Op basis van de quick scan moet mogelijk aanvullend onderzoek worden verricht naar specifieke soorten en moeten mitigerende maatregelen worden getroffen voor de bouwwerkzaamheden van start kunnen gaan. Voor een deel van het projectgebied, tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor, is in 2017 reeds een quick scan ecologie uitgevoerd. Aandachtspunten die daaruit naar voren komen zijn onder meer het nabijgelegen leefgebied van een bever (in de groenblauwe strook tussen de sporen). Dit dient nader te worden onderzocht. Daarnaast dienen eventuele kapwerkzaamheden aan bomen, sloopwerkzaamheden aan gebouwen

en werkzaamheden aan watergangen buiten het broedseizoen van broedvogels (15 maart tot 15 juli) plaats te vinden. Naar verwachting moet er in de Spoorzone ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de ringslang en vleermuizen.

Naast de gevolgen voor de flora en fauna ter plaatse is bij ruimtelijke planvorming ook de eventuele stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000 gebieden van belang. Tot voor kort stonden de afspraken vanuit het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) hiervoor centraal. Een recente uitspraak van de Raad van State leidt ertoe dat de basis van de PAS ter discussie staat. Alle ruimtelijke plannen moeten met behulp van de nieuwe versie van de AERIUS calculator opnieuw worden doorgerekend. Hierbij is het belangrijk om te weten dat de Polder Stein, gelegen ten oosten van Gouda, naar verwachting op termijn aangewezen zal worden als Natura 2000 gebied.

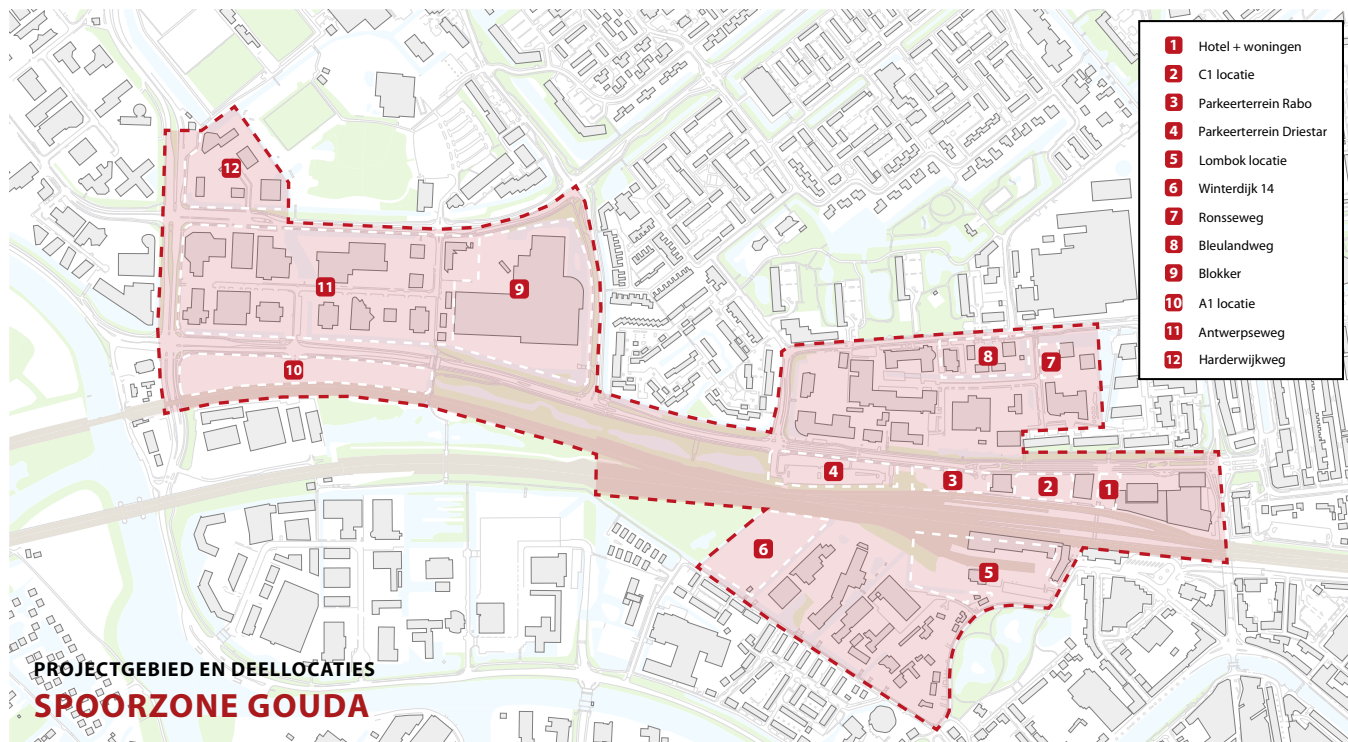


Figuur 6.21 De Goudse bever

7. WOONMILIEUS EN DEELLOCATIES

We beschrijven en verbeelden in dit hoofdstuk de belangrijkste principes voor de vier woonmilieus en de bijbehorende deellocaties. Voor de woonmilieus geven we een kort sfeerbeeld en beschrijven we de eerste uitgangspunten op het vlak van doelgroepen, woningtypen, mobiliteitseisen en bijpassende voorzieningen. Op het

niveau van de deellocaties gaan we in op stedenbouwkundige uitgangspunten als rooilijnen en bouwhoogtes. Dit vormt het startpunt voor het gesprek met geïnteresseerde marktpartijen over ontwikkeling van het gebied. Deze principes worden nader uitgewerkt in een kavelpaspoort, dat wordt opgesteld als de ontwikkeling concreet wordt.



Figuur 7.1 Overzicht deellocaties

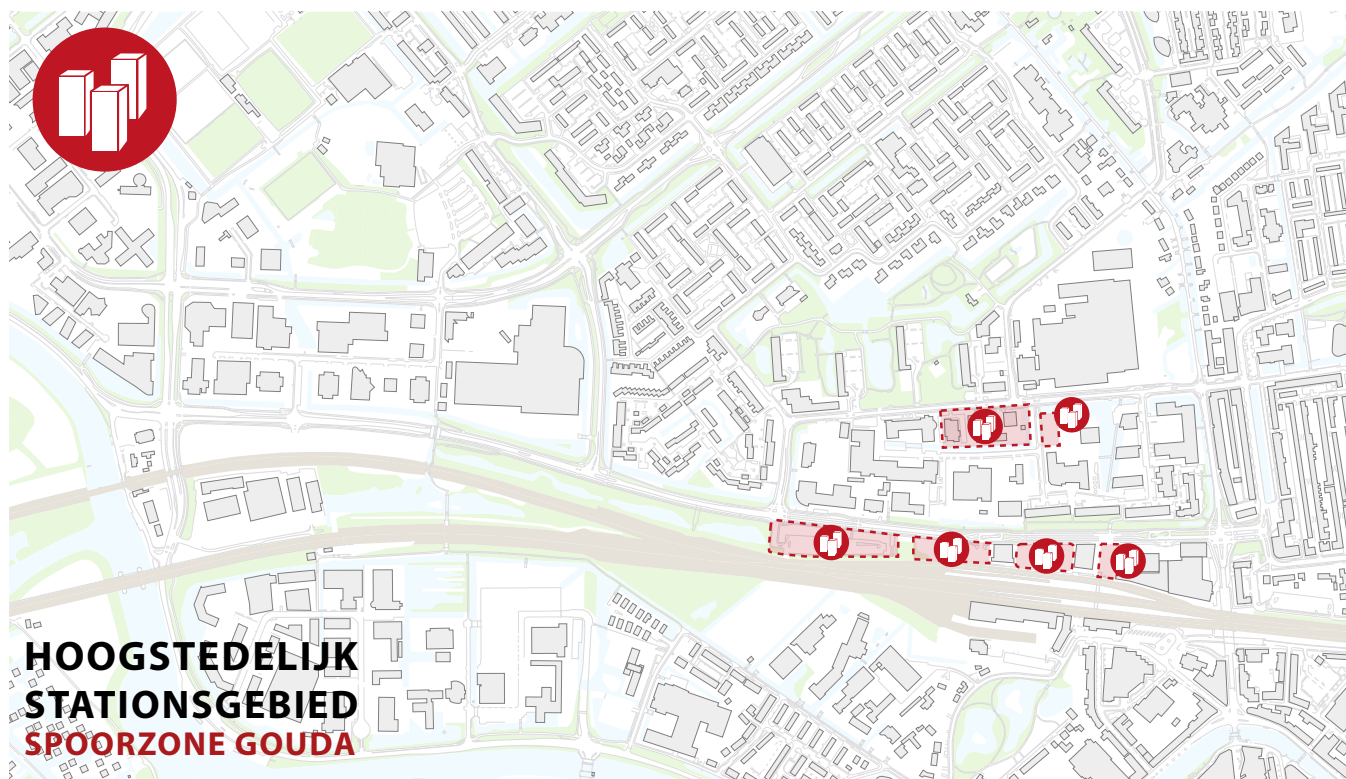
HOOGSTEDELIJK STATIONSGBIED

Het gebied aan de noordkant van het station kent een hoge bebouwingsdichtheid en heeft daardoor een stedelijk karakter. In de huidige situatie is het al een gemengd gebied, met kantoren en commerciële voorzieningen aan de kant van het spoor en woningen en maatschappelijke voorzieningen aan de overzijde van de Burgemeester Janssingel. Binnen het gebied zijn nog een aantal potentiële bouwlocaties die het gemengde karakter van het stationsgebied verder kunnen versterken en daarmee de eerder ingezette ontwikkeling kunnen afmaken. Met de Stationsgarage is in het gebied reeds een grote openbare parkeervoorziening beschikbaar.

De locatie, dicht bij het station en de binnenstad leent zich goed voor diverse kleine woonvormen gericht op doelgroepen als jong volwassenen en vitale senioren. Deze doelgroepen zijn vaak minder afhankelijk van de auto en profiteren optimaal van de ligging bij het station. Ze vinden in de directe omgeving uitstekende voorzieningen en kunnen als potentiële klanten bijdragen aan de haalbaarheid van functies die de plinten van de gebouwen verlevendigen.

De sfeer die wordt beoogd is die van een levendig stationsgebied, zowel overdag als 's avonds. Op en tussen de gebouwen zal waar mogelijk groen worden ingepast. In de openbare ruimte wordt ook gekozen voor meer groen en hogere kwaliteit van verharding en straatmeubilair. Ook wordt het plein voor het Huis van de Stad groener gemaakt. Daarmee wordt de kwaliteit van de openbare

ruimte in het zuidelijk stationsgebied doorgezet naar het noordelijk stationsgebied. Druk bezochte en levendige stationsomgevingen kunnen niet zonder een goed ingerichte openbare ruimte.



Figuur 7.2 Woonmilieu: hoogstedelijk wonen stationsgebied



Doelgroepen

- > Jong volwassenen
- > Vitale senioren



Wonen

- > Gestapeld programma
- > Nadruk op kleine en middelgrote appartementen. Grotere woningen op de bovenste verdiepingen.



Mobiliteit

- > Optimaal gelegen nabij het station
- > Gereguleerd parkeren
- > Deelmobiliteit vanuit een gezamenlijke mobiliteitshub
- > Lage parkeernorm (zie bijlage 1)



Voorzieningen

- > Gemengd Programma, met voorzieningen passend bij de doelgroepen voor de woningen, gebruikers van de kantoren, reizigers en bezoekers van het hotel en de bioscoop. Bijvoorbeeld:
 - horeca
 - maatschappelijke voorzieningen
 - leisure
 - kantoren
 - coworking concepten

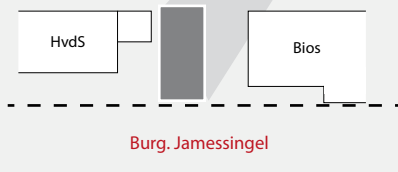
HOTEL KAVEL

Direct naast het station wordt een beeldbepalend hotel gerealiseerd met in de bovenlagen maximaal 60 appartementen. Op de begane grond draagt het hotel bij aan de levendigheid van het stationsgebied door een begane grond met horeca, winkels of andersoortige publiekgerichte functies. In het gebouw wordt een uitbreiding van de bestaande NS-fietsenstalling geïntegreerd.



ROOILIJNEN

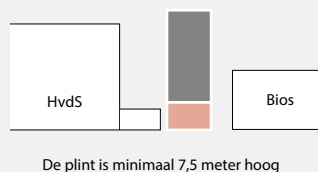
Het gebouw springt aan de straatkant op de begane grond terug, waardoor als het ware een hap uit de voorgevel wordt genomen van twee bouwlagen. Zo ontstaat extra openbare ruimte die de verbinding maakt tussen het plein voor het Huis van de Stad en de ruimte onder de stationskap.



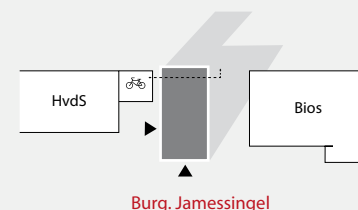
BOVENAANZICHT

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.



VOORAANZICHT

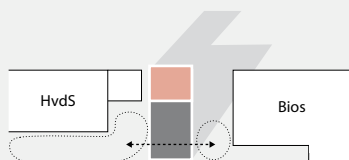


BOVENAANZICHT



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.



Burg. Jamessingel

BOVENAANZICHT

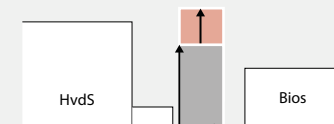


Smal rank gebouw, in de regel hoger dan breed

VOORAANZICHT

HOOGTE

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



Achterste deel van het gebouw is hoger dan het voorste deel

VOORAANZICHT

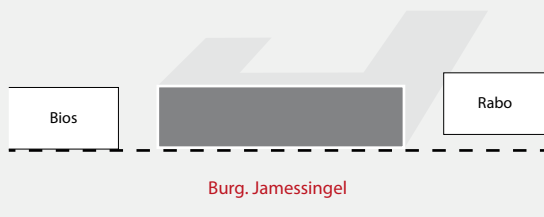
C1 LOCATIE

Op de braakliggende kavel tussen de bioscoop en de Rabobank wordt een gemengd gebouw gerealiseerd. De begane grond aan de straatzijde wordt ingevuld met publieksfuncties. Op de verdiepingen is ruimte voor stedelijke woonvormen. Daardoor ontstaat een combinatie van een levendig straatbeeld en woningen die optimaal profiteren van de nabijheid van het station. Een beperkte parkeervoorziening wordt in het gebouw achter de plint gerealiseerd.



ROOILIJNEN

Het gebouw wordt aan de straatzijde in dezelfde rooilijn gebouwd als de naastgelegen entree van de bioscoop. Aan de zijkanten wordt tenminste 18 meter afstand tot de naastgelegen gebouwen aangehouden.



BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Een plint met publieksfuncties zorgt voor levendigheid aan de straatzijde. De plint is 7,50 meter hoog, eventueel onderverdeeld in een begane grond van 4,50 en een verdieping van 3,00 meter. Een deel van de plint kan worden gebruikt voor een stijlvolle entree van de woningen. Een riante stoep van 5,5 meter maakt een prettige overgang van gebouw naar straat mogelijk.



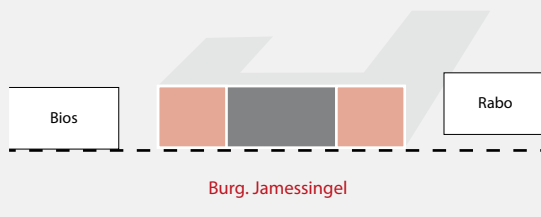
VOORAANZICHT

BOVENAANZICHT

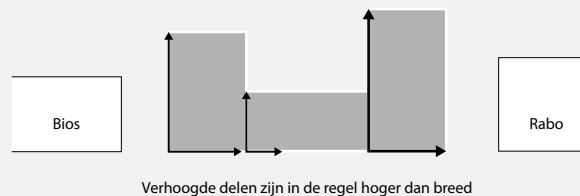


PANDEN

Op een basis van een doorlopende plint worden één of twee woongebouwen gerealiseerd, met een samenhangende architectuur. In elk geval bestaat het gebouw uit een hoog deel en een laag deel.



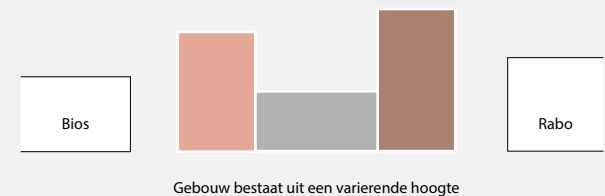
BOVENAANZICHT



VOORAANZICHT

HOOGTE

De bouwhoogte is op de ene helft van de kavel maximaal 42 meter en op de andere helft maximaal 30 meter.



VOORAANZICHT

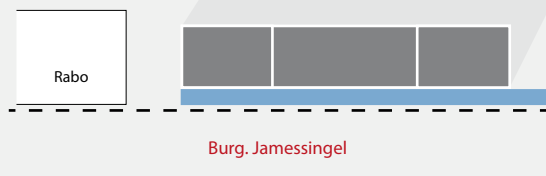
PARKEERTERREIN RABOBANK

Het parkeerterrein van de Rabobank kan intensiever gebruikt worden, om zo de potentie van de nabijheid van het station beter te benutten. De locatie biedt mogelijkheden om de bestaande parkeervoorziening op termijn te integreren in een nieuw gebouw met woningen, kantoren en/of andere commerciële of maatschappelijke voorzieningen. De parkeervoorziening kan dan aan de spoorzijde van het gebouw worden geïntegreerd, zodat het niet zichtbaar is vanaf de straatzijde.



ROOILIJNEN

De rooijlijn van het gebouw ligt wat verder naar achter dan het naastgelegen huidige kantoorgebouw van de Rabobank, doordat de huidige watergang in stand wordt gehouden. In het midden van de kavel springt het blok nog wat verder terug, waar de gewenste nieuwe oversteek voor langzaam verkeer vanaf de Bleulandweg uitkomt.



BOVENAANZICHT

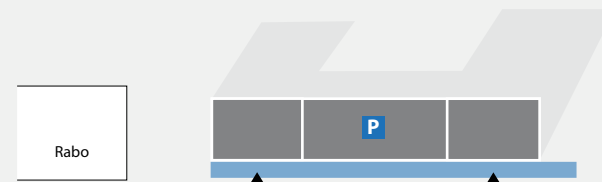
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Door middel van een aantal bruggen over de sloot kan een geleidelijke overgang van privé naar openbaar gemaakt worden. Door de afstand tot de straat is het mogelijk om naast voorzieningen ook woningen in de plint van het gebouw te maken.



De plint is minimaal 4,5 meter hoog

VOORAANZICHT

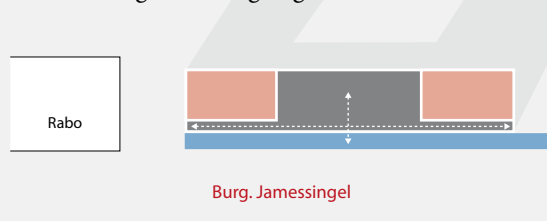


BOVENAANZICHT

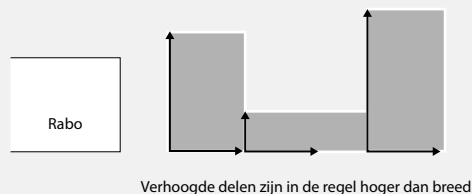


PANDEN

Op de locatie mogen twee losse gebouwen worden gebouwd, of één gebouw met een doorgaande basis en twee hogere elementen. In ieder geval wordt in het midden een groene ruimte gerealiseerd (op maaiveld of op een dek). Hogere delen liggen naar achteren waardoor een doorgaande verhoogde wandelroute kan worden gemaakt en collectieve buitenruimtes op de gebouwde parkeervoorziening met elkaar worden verbonden. Op die manier kan ook een verbinding worden gelegd met de Driestar-locatie.



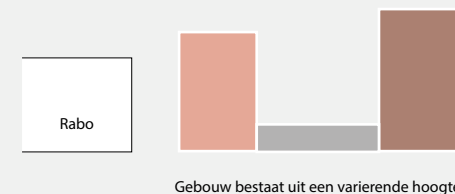
BOVENAANZICHT



VOORAANZICHT

HOOGTE

De basis van het gebouw bestaat uit 4 tot 7 bouwlagen. De twee hogere elementen zijn respectievelijk maximaal 40 en 50 meter hoog.



VOORAANZICHT

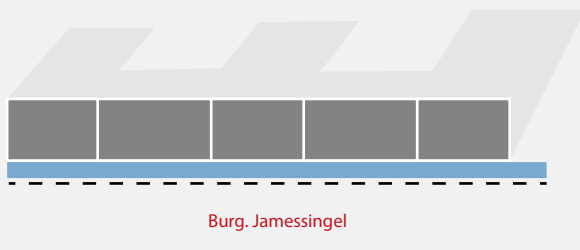
PARKEERTERREIN DRIESTAR

Voor deze locatie geldt een vergelijkbare mogelijkheid als voor het parkeerterrein van de Rabobank. Op deze locatie is een goede mogelijkheid om op termijn een gemengd gebouw met een scholencluster of andere maatschappelijke voorziening te maken, in combinatie met de Driestar aan de overzijde van de straat.



ROOILIJNEN

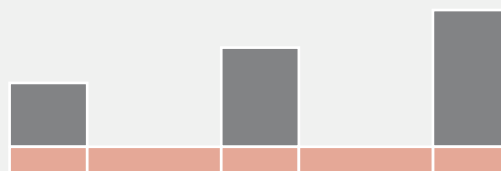
De rooilijn van het gebouw volgt de rooilijn van het gebouw op het parkeerterrein van de Rabobank, omdat ook hier de huidige watergang in stand wordt gehouden.



BOVENAANZICHT

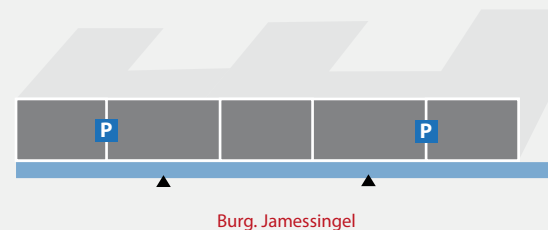
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Door middel van een aantal bruggen over de sloot kan een geleidelijke overgang van privé naar openbaar gemaakt worden. Door de afstand tot de straat is het mogelijk om naast voorzieningen ook woningen in de plint van het gebouw te maken.



De plint is minimaal 4,5 meter hoog

VOORAANZICHT

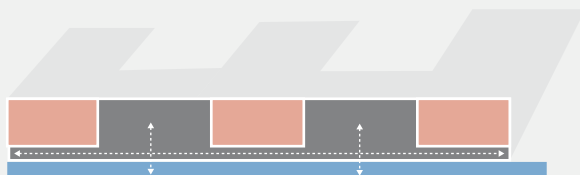


BOVENAANZICHT



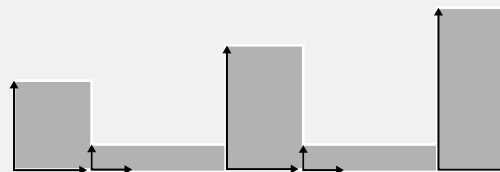
PANDEN

Om het parkeren uit het zicht te halen wordt een doorgaand gebouw gemaakt met twee parkeerlagen, uit het zicht vanaf de Burgemeester Jamessingel. Aan de voorzijde komt een plint met wonen, kantoren en/of publieke voorzieningen.



Burg. Jamessingel

BOVENAANZICHT



Verhoogde delen zijn in de regel hoger dan breed

VOORAANZICHT

HOOGTE

Basishoogte is maximaal 4 tot 7 bouwlagen. Daarboven zijn maximaal drie hogere elementen toegestaan, waarvan de hoogste aan de westelijke zijde tot maximaal 50 m hoog.



Gebouw bestaat uit een variërende hoogte

VOORAANZICHT

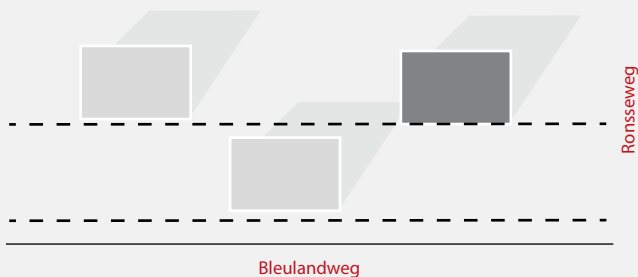
RONSSEWEG

Aan de Ronsseweg is nog één kavel vrij. In het bestemmingsplan is ruimte om op dit kavel een zelfde soort gebouw neer te zetten als de naast gelegen twee woongebouwen. Op die manier wordt het ruimtelijk model dat uitgaat van drie woongebouwen afgemaakt.



ROOILIJNEN

De gebouwen verspringen ten opzichte van elkaar zodat de kijkrichting vanuit de woongebouwen vrij blijft.



BOVENAANZICHT

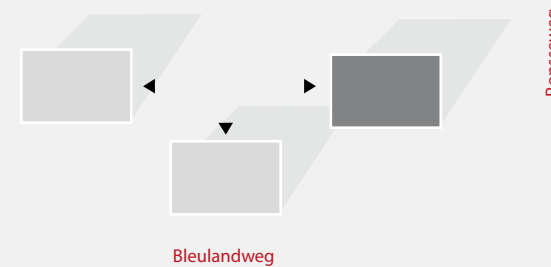
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

De overgang openbaar-privé moet worden uitgewerkt door ruim en goed vormgegeven entreepartijen.



Het gebouw heeft een herkenbare plint

VOORAANZICHT

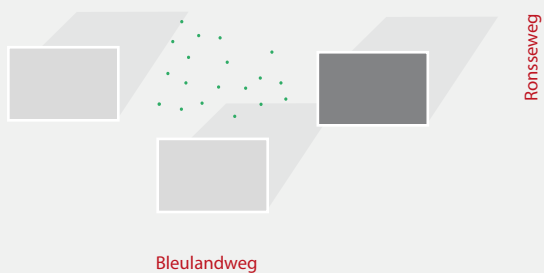


BOVENAANZICHT



PANDEN

De losse gebouwen zijn relatief slanke volumes met een samenhangende beeldtaal.



BOVENAANZICHT



Gebouw is overwegend hoger dan breed

VOORAANZICHT

HOOGTE

De hoogte van de panden is 5 tot 8 bouwlagen.



Bouwhoogte passend binnen het bestemmingsplan

VOORAANZICHT

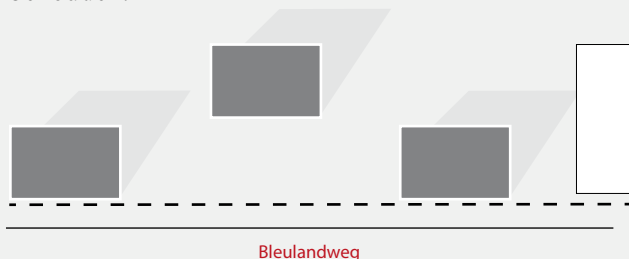
BLEULANDWEG

Met een transformatie naar wonen kan op termijn worden aangesloten op de naastgelegen Ronssehof. Bij een integrale ontstaat de mogelijkheid om drie woongebouwen. Ontwikkeling per plot behoort echter ook tot de mogelijkheden. De parkeervoorziening ligt uit het zicht, bijvoorbeeld op het maaiveld onder een glooiend daklandschap. Zo ontstaat (stapsgewijs) een groen geheel dat aan de zuidkant wordt ontsloten via een nieuwe brug naar de Ronsseweg.



ROOILIJNEN

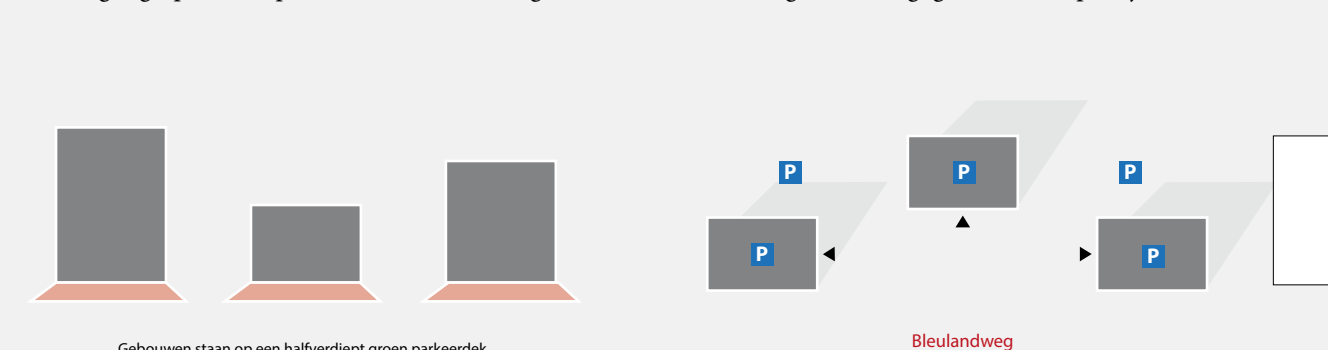
De gebouwen verspringen ten opzichte van elkaar. Op die manier kunnen de bestaande watergang/vijver en de fraaie bomen langs de Bleulandweg worden behouden.



BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVÉ

De overgang openbaar-privé moet worden uitgewerkt door ruim en goed vormgegeven entreepartijen.



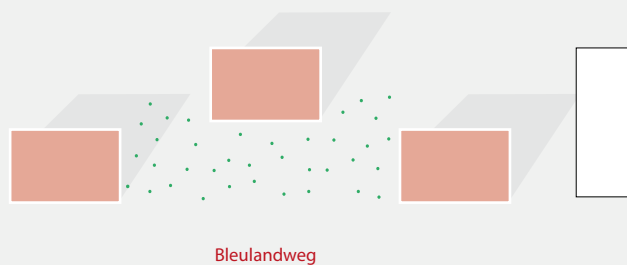
VOORAANZICHT

BOVENAANZICHT

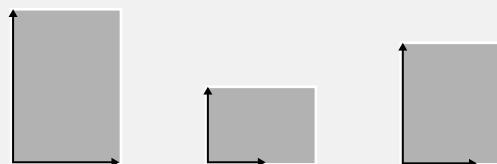


PANDEN

De losse gebouwen zijn relatief slanke volumes met een samenhangende beeldtaal.



BOVENAANZICHT

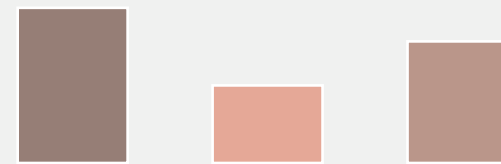


Breedte en hoogte verhoudingen worden afgewisseld

VOORAANZICHT

HOOGTE

De hoogte van de panden is 5 tot 10 bouwlagen.



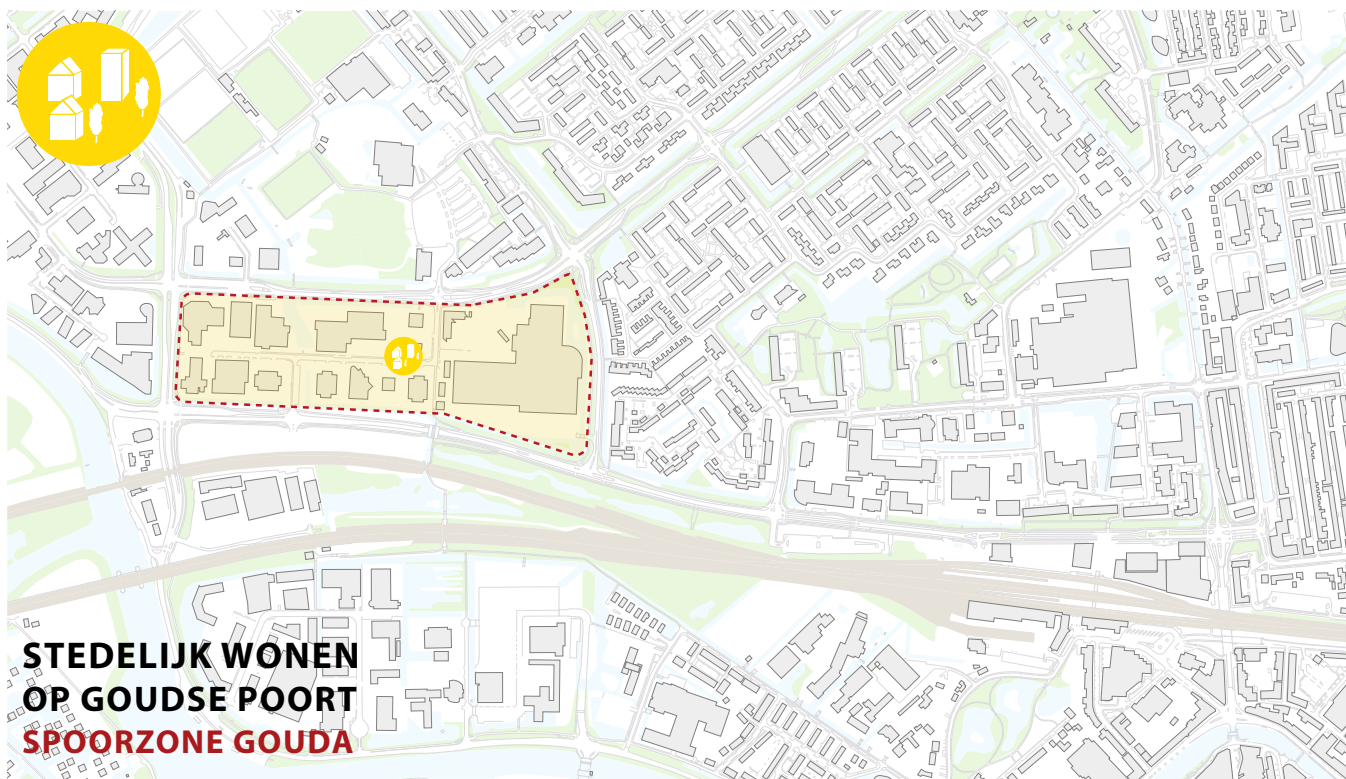
Gebouw bestaat uit een variërende hoogte

VOORAANZICHT

Nieuw stedelijk wonen op Goudse Poort

Het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort transformeert geleidelijk naar een gemengd stedelijk gebied. Vanwege de omvang en de ligging van het gebied leent de locatie zich goed voor een mix van grondgebonden en gestapeld programma. Zo ontstaat een gevarieerde nieuwe wijk en onderscheidt dit woonmilieu zich van de andere woonmilieus. Zowel de grondgebonden woningen als het gestapelde programma maken gebruik van gezamenlijke buitenruimtes en tuinen. De woonstraten en pleinen zijn groen en klimaatadaptief ingericht. Auto's staan uit het zicht, onder een parkeerdek of in een gebouwde parkeervoorziening. Van oost naar west loopt een nieuwe groene as door het gebied, waaraan eventueel kleinschalige kantoren en voorzieningen kunnen worden gehuisvest om de levendigheid van de nieuwe wijk te versterken. De groene randen van het gebied blijven in stand en worden waar mogelijk voorzien van wandelpaden.

De beoogde sfeer is dan van wonen in een omgeving, die tegelijkertijd stedelijk én groen en rustig is. Het woonmilieu ligt relatief dicht bij het station, maar is ook per auto goed bereikbaar. De parkeernormering ligt daarom wat hoger dan in het stationsgebied. Door een goed aanbod aan deelmobiliteit vanuit een mobiliteitshub en prettige routes voor langzaam verkeer worden bewoners gestimuleerd duurzame keuzes te maken en de ligging op loop- en fietsafstand van het station ten volle te benutten.



Figuur 7.3 Woonmilieu: nieuw stedelijk wonen op Goudse Poort



Doelgroepen

- > Stedelijke gezinnen
- > Stadsgerichte empty nesters
- > Vitale senioren



Wonen

- > Minimaal 25% grondgebonden programma
- > Stedelijke vormen van eengezinswoningen



Mobiliteit

- > Gereguleerd parkeren
- > Inzetten op deelmobiliteit
- > gemiddelde parkeernorm, met kortingsmogelijkheden bij stimuleren duurzame mobiliteit (zie bijlage 1)



Voorzieningen

- > Gemengd
Programma met voorzieningen passend bij de doelgroepen, zodat een levendige wijk ontstaat:
 - kleinschalige (dag)horeca
 - zorg- kleinschalige kantoorconcepten
 - voorzieningen voor ZZP'ers

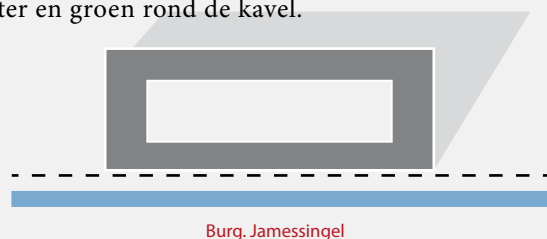
BLOKKER

De Blokkerlocatie is met 42.000 m² de grootste ontwikkellocatie van de Spoorzone. De basis voor het ontwikkelmodel is de realisatie van een aantal integrale bouwblokken rond een centrale groene ruimte. De integrale bouwblokken bestaan uit overdekt parkeren waarop binnentuinen worden gemaakt, grondgebonden woningen met voordeuren aan autoloze binnenstraten en appartementengebouwen. Daarmee wordt een woonmilieu gerealiseerd dat in Gouda nog nauwelijks voorkomt.



ROOILIJNEN

De autoloze binnenstraten en de centrale ontmoetingsruimte vormen de begrenzing voor de bouwblokken aan de binnenkant. Aan de buitenkant wordt die begrenzing gevormd door het bestaande water en groen rond de kavel.



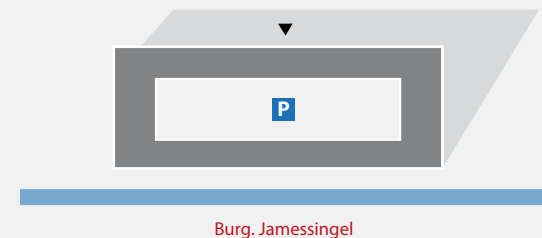
BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Aan de centrale ruimte in het gebied grenzen bouwblokken waar in de plint naast wonen ook voorzieningen mogelijk zijn tot maximaal 2.000 m². In de binnenstraten kunnen openbaar en privé goed op elkaar aansluiten doordat de straten autoloos zijn. Een smalle strook met Delftse stoepen bemiddelt de overgang tussen openbaar en privé.



VOORAANZICHT

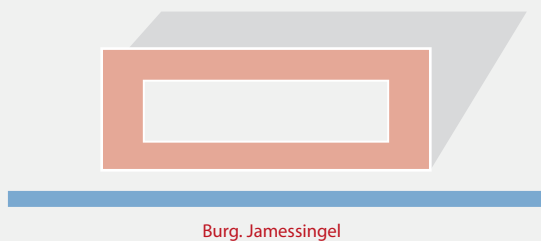


BOVENAANZICHT

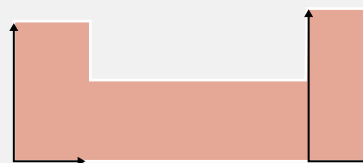


PANDEN

Grote integrale bouwblokken met een mix van grondgebonden woningen en appartementen. De bouwblokken hebben als basis een dek, al dan niet half verdiept, waaronder geparkeerd wordt. Het dek functioneert als buitenruimte. Op strategische plekken in het bouwblok worden hogere elementen gepositioneerd.



BOVENAANZICHT



Intergraal bouwblok kent hogere delen die in de regel hoger zijn dan breed

VOORAANZICHT

HOOGTE

Hoogte varieert: grondgebonden woningen van 3 of 4 lagen, bescheiden appartementengebouwen tot maximaal 8 lagen en incidenteel accenten tot maximaal 50 meter.



Op strategische punten zijn hogere delen denkbaar

VOORAANZICHT

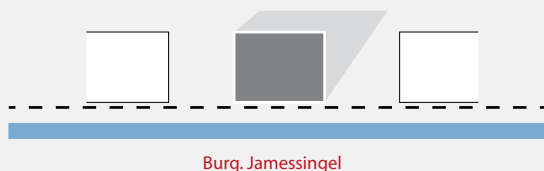
ANTWERPSEWEG

Voor dit deel van Goudse Poort wordt een transformatie naar wonen mogelijk gemaakt. Om een geleidelijke transformatie mogelijk te maken wordt een aanpak voorgesteld die verloopt via de huidige kavelgrenzen. De maat van de bestaande kavels maakt het mogelijk om losse appartementengebouwen te realiseren. Daarmee liggen eindbeeld en ontwikkelproces niet vast. Om een goede woonkwaliteit en voldoende samenhang te kunnen bereiken, is het nodig om op hoofdlijn richting te geven aan de herontwikkeling. Dat gebeurt via onderstaande uitgangspunten, te zijner tijd nader uit te werken in een kavelpaspoort per locatie.



ROOILIJNEN

Langs de Burg. Jamessingel en Goudse Poort is rekening gehouden met minimaal 10 meter groen vanaf de waterlijn. De Antwerpseweg en Rijsselseweg krijgen aan beide zijden een trottoir en een rand met openbaar groen (bijdrage 15% groennorm).



BOVENAANZICHT

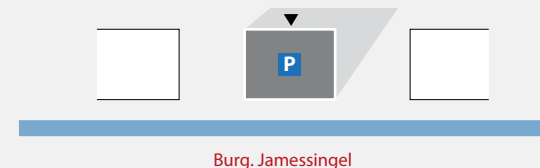
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

De entrees van de appartementengebouwen en de toegang naar het parkeren in de gebouwen ligt aan de Antwerpseweg. De entree van de appartementengebouwen is gelegen in een riante voortuin met openbaar groen.



Plint met halfverdiept parkeren en een duidelijke entree

VOORAANZICHT



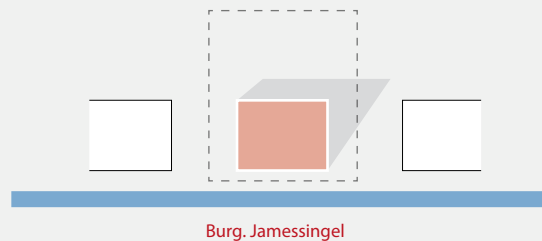
BOVENAANZICHT

Mocht het toch wenselijk blijken om in grotere plots dan de huidige kavelomvang te herontwikkelen, dan is een stedenbouwkundig model mogelijk dat vergelijkbaar is met de Blokker-locatie, met grondgebonden dekwoningen en appartementen. Als die optie aan de orde is, zullen de uitgangspunten daarvoor nader worden uitgewerkt.



PANDEN

Per kavel één appartementengebouw, waarin ook het parkeren is opgelost. Alle parkeerplaatsen moeten binnen het bouwvlak worden gesitueerd. Parkeerplaatsen mogen niet zichtbaar zijn op de eerste 2 bouwlagen van het bouwblok (en liggen dus achter, onder of boven de eerste 2 bouwlagen).



BOVENAANZICHT

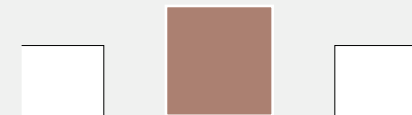


Genoeg ruimte bewaren tussen naastgelegen panden

VOORAANZICHT

HOOGTE

Bouwhoogte basis 4 bouwlagen (bovengronds). Toegestane bouwmasa boven de basis afhankelijk van bezonningsstudie en windhinderstudie.



Gebouwen mogen hoger bestaande hoogte

VOORAANZICHT

Een markante stadsentree

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

De deellocaties kennen vanwege de ligging aan de zwaardere infrastructuur een stevige milieubelasting, daar zal in ontwerp en detaillering voldoende aandacht aan besteed moeten worden. In de plinten is ruimte voor kantoren en maatschappelijke voorzieningen. De sfeer die we beogen is die van een gemengd stedelijk groen woonmilieu met woonconcepten met gedeelde voorzieningen en natuurlijke ontmoetingsplekken, bijvoorbeeld gericht op starters op de woningmarkt.



Figuur 7.4 Woonmilieu: een markante stadsentree



Doelgroepen

- > Jong volwassenen



Wonen

- > Gestapeld programma
- > Focus op kleine en compacte woningen



Mobiliteit

- > Gereguleerd parkeren
- > Gemiddelde parkeernormen (zie bijlage), met mogelijke korting bij de inzet van duurzame deelmobiliteit (eventueel in samenwerking met het aan de overzijde van de Burgemeester Janssingel)



Voorzieningen

- > Gemengd Programma, met voorzieningen gericht op doelgroep jong volwassenen. Bijvoorbeeld:
 - kantoren
 - kleinschalige (dag)horeca

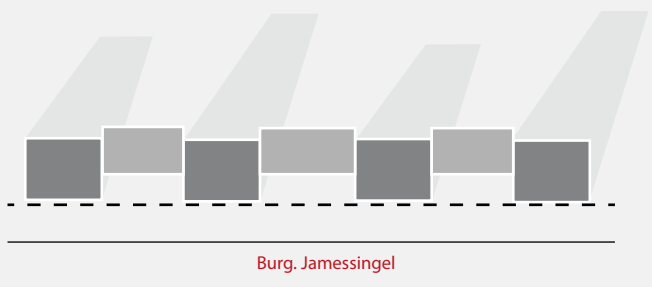
A1 LOCATIE

De A1 locatie verlengt de groene kwaliteit van het spoorpark. Dit leidt tot een concept van drie tot zes woongebouwen ingebed in het groen. Het heeft de voorkeur om dit groen op maaiveld te maken, omdat zo meer kwaliteit kan worden gerealiseerd. Deels mag het groen ook op het dak van parkeergarages en/ of de woongebouwen worden aangelegd. Bij voorkeur wordt geparkeerd onder de woongebouwen of in daaraan geschakelde parkeergebouwen. In ieder geval zijn de auto's niet of nauwelijks zichtbaar vanaf de Burgemeester Jamessingel. De locatie vormt de entree van de Spoorzone en mag een duidelijk gezicht maken door uitgesproken gebouwen met stevige hoogtes.



ROOILIJNEN

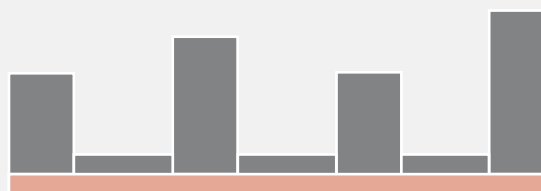
De rooilijn ligt iets terug ten opzichte van de Burgemeester Jamessingel, om op die manier een groen gezicht aan de straat te kunnen maken.



BOVENAANZICHT

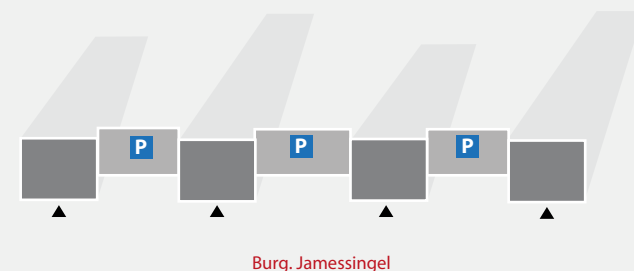
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

De woongebouwen krijgen een heldere entree aan de Burgemeester Jamessingel. In het algemeen wordt de begane grond zo vormgegeven dat de hoge gebouwen verbinding maken met de straat en de omgeving.



De plint is minimaal 4,5 meter hoog

VOORAANZICHT

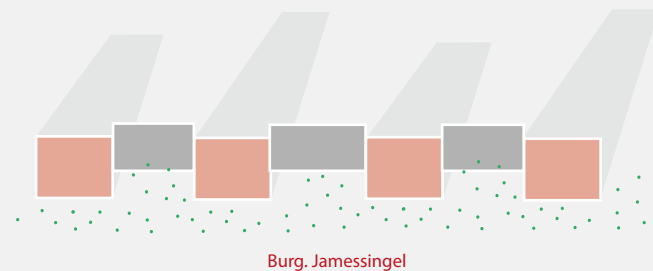


BOVENAANZICHT

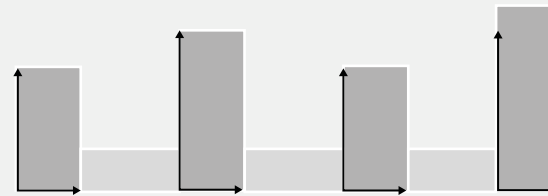


PANDEN

De gebouwen staan op een verhoogdeplint, maar maken aan de voorzijde ruimte voor een bewchutte groene invulling.



BOVENAANZICHT

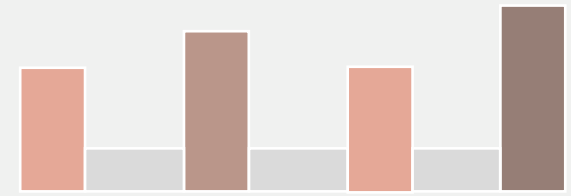


Verhoogde delen zijn in de regel hoger dan breed

VOORAANZICHT

HOOGTE

Variërend van 30 meter op de oostpunt tot maximaal 70 meter op de westpunt.



Gebouwen bestaan uit een variërende hoogte

VOORAANZICHT

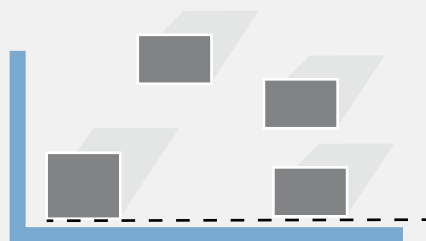
HARDERWIJKWEG

De ontwikkelrichting voor een integrale ontwikkeling zou kunnen bestaan uit de bouw van een aantal appartementengebouwen rondom een centraal hof in een groene setting. Het centrale groene hof is een eindbeeld situatie. Bij een plotsgewijze ontwikkeling waarbij onzeker is of het centrale hof gerealiseerd wordt, zal elke kavel tenminste 15% openbaar groen moeten realiseren. Om extra woonkwaliteit te realiseren wordt aangesloten op het naastgelegen Groenhovenpark en wordt bij voorkeur de samenwerking gezocht met de naastgelegen kavel(s). De locatie wordt via de bestaande toegang aan de Burgemeester van Reenensingel ontsloten. Het parkeren gebeurt uit het zicht.



ROOILIJNEN

De gebouwen staan in een groene setting en houden afstand tot de omliggende wegen, vergelijkbaar met de afstand van de huidige gebouwen op de locatie.



Burg. van Reenensingel

BOVENAANZICHT

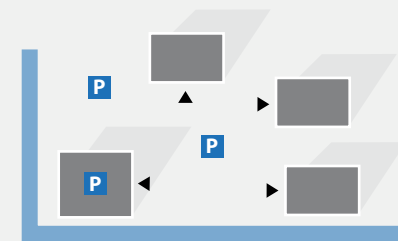
OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Het groen rond de appartementengebouwen maakt een ontspannen overgang van openbaar naar privé mogelijk.



In de wordt gewoond en zit een zichtbare entree

VOORAANZICHT



Burg. van Reenensingel

BOVENAANZICHT



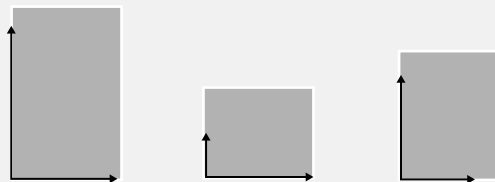
PANDEN

De ontspannen opzet maakt het mogelijk individuele gebouwen te maken. Geluidhinder van de omliggende wegen heeft gevolgen voor de bouwkundige voorzieningen die moeten worden getroffen om het geluid binnen en buiten op een acceptabel niveau te krijgen.



Burg. van Reenensingel

BOVENAANZICHT



Breedte en hoogte verhoudingen worden afgewisseld

VOORAANZICHT

HOOGTE

De hoogte is maximaal 6 bouwlagen.



Gebouw bestaat uit een variërende hoogte

VOORAANZICHT

Parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone

Ten zuiden van het spoor is het karakter duidelijk anders dan aan de hoogstedelijke noordkant. De zuidkant wordt gekenmerkt door vooroorlogse bebouwing in een parkachtige groene omgeving. In dit woonmilieu wordt gekozen om de historische lagere dichtheid voort te zetten. De nadruk ligt dan ook op stedelijke vormen van grondgebonden wonen en kleinschalige appartementengebouwen met veel aandacht voor de bijzondere cultuurhistorische en groene kwaliteiten van de locaties en de directe omgeving. Dichter op het spoor zijn hoogte-accenten mogelijk. Kleinschalige kantoren en maatschappelijke voorzieningen en specifieke woon-werkcombinaties zijn hier toegestaan.

De sfeer die we beogen is die van een rustig stedelijk woonmilieu, dat een rustpunt vormt tussen het drukker stationsgebied en de binnenstad. De openbare ruimte in dit gebied krijgt een positieve impuls door de herontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied. Door de ligging nabij het station liggen lagere parkeernormen voor de hand. Bewoners kunnen voor deelmobiliteit gebruik maken van het aanbod in het noordelijk stationsgebied.



Figuur 7.5 Woonmilieu: parkachtig wonen in de zuidelijke Spoorzone



Doelgroepen

- > Jong volwassenen
- > Senioren
- > Vitale senioren



Wonen

- > Ontspannen programma met stedelijke eengezinswoningen en kleinschalige appartementengebouwen



Mobiliteit

- > Gereguleerd parkeren
- > Optimaal gelegen nabij het station
- > Lage parkeernorm (zie bijlage 1)
- > Gebruik deelmobiliteit vanuit noordzijde station



Voorzieningen

- > Kleinschalige kantoren
- > Maatschappelijke voorzieningen, aanvullend op het aanbod in de omgeving

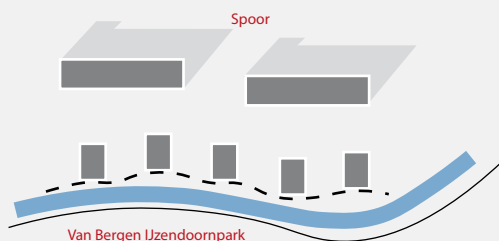
LOMBOK TERREIN

De ruimtelijke opzet van de Lombok-locatie borduurt voort op het Van Bergen IJzendoornpark en zoekt bewust de tegenstelling op met de ontwikkelingen aan de noordzijde van het spoor. De parksfeer wordt feitelijk voortgezet met grote parkachtige openbare ruimtes, waarin de woningen hun plek krijgen. Langs het spoor komen woongebouwen met de rug naar het spoor en het gezicht naar de zon/ het park. Grenzend aan het bestaande park worden vrijstaande en twee onder een kap woningen gebouwd.



ROOILIJNEN

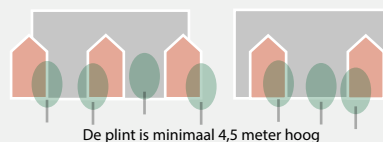
Er zijn geen harde rooilijnen. De parkopzet en de gebogen lijnen vragen om speelsheid in de plaatsing van de gebouwen.



BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

De overgang tussen voortuinen van de herenhuizen en appartementen aan de noordzijde en de straat wordt met de woning mee ontworpen, met middelen als hagen, lage muurtjes en schanskorven. De vrijstaande woningen en tweekappers krijgen riant voortuinen.



VOORAANZICHT



BOVENAANZICHT



PANDEN

Er wordt een mix van herenhuizen, villa's, tweekappers en appartementen gemaakt. De bindende factor is in de eerste plaats het park waar de panden in zijn gesitueerd.



BOVENAANZICHT



Woningen bewaren afstand tot elkaar

VOORAANZICHT

HOOGTE

De hoogte varieert van 2 tot 5 bouwlagen.



Hoogtes lopen af richting het park

VOORAANZICHT

WINTERDIJK 14

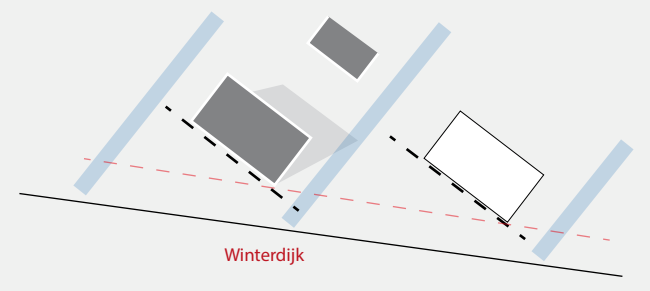
De braakliggende kavel Winterdijk 14 is in eerste instantie in beeld voor een tijdelijke invulling. Op termijn leent deze locatie zich uitstekend voor een woonprogramma in het verlengde van de naastgelegen ontwikkeling, waar middelgrote woongebouwen zijn gerealiseerd. De gekozen opzet respecteert het landschappelijke waardevolle karakter van de weg door handhaving van de watergang en de aanleg van een riant voortuin.

De kavel is zo diep dat meerder woongebouwen achter elkaar kunnen worden gebouwd.



ROOILIJNEN

Het dichtstbijzijnde gebouw aan de Winterdijk voegt zich in de rooilijn van de naastgelegen panden, met een minimale afstand tot de weg van 20 meter.



BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

De kavel is in feite in zijn geheel een collectieve privérúimte. De overgang naar het openbaar gebied wordt gemaakt via de brug naar de Winterdijk.



VOORAANZICHT

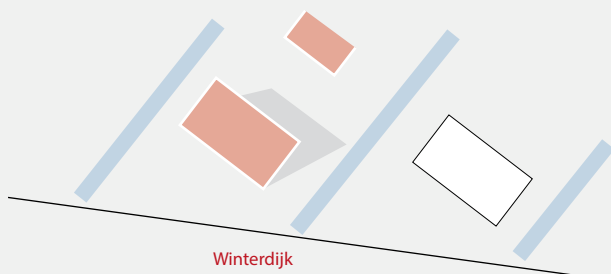


BOVENAANZICHT



PANDEN

Op de kavel worden meerdere appartementengebouwen achter elkaar gebouwd. Het achterste appartementengebouw is in volume en vormgeving afhankelijk van de mogelijke geluidbelasting door het spoor.



BOVENAANZICHT



Gebouw is in de regel breder dan dat het hoog is

VOORAANZICHT

HOOGTE

Aan de Winterdijk als historisch lint wordt een gezicht gemaakt met een hoger gebouw (maximaal 5 lagen). De bebouwing op het achterterrein is ondergeschikt.



Gebouw aan de Winterdijk sluit in hoogte aan op naast gelegen pand

VOORAANZICHT

8. ONTWIKKELSTRATEGIE

Met dit ontwikkelperspectief schetsen we een toekomstbeeld van de Spoorzone als een gemengd stedelijk gebied, waarbinnen braakliggende bouwkavels kunnen worden ontwikkeld en transformatie naar wonen voor bestaande vastgoedeigenaren mogelijk is. Hiermee bieden we een alternatief scenario voor het regulier doorexploiteren van het commercieel vastgoed. We verwachten dat, gezien de huidige technische staat van een deel van het vastgoed binnen de deellocaties en de veranderende wetgeving over de energieprestatie van bedrijfspanden, er de komende jaren momentum ontstaat om deze transformatie gezamenlijk vorm te geven.

8.1 Plotontwikkeling

De gemeente kiest binnen de Spoorzone voor de strategie van 'Plotontwikkeling'. Dit houdt in dat de gemeente de mogelijkheid biedt op verschillende niveaus tot planontwikkeling te komen. Dit kan op het niveau van een deellocatie zijn, een cluster van gebouwen of een individueel object. Het betekent ook dat de gemeente zelf niet grootschalig gronden en panden zal gaan verwerven om transformatie versneld mogelijk te maken.

Binnen de Goudse Spoorzone is sprake van versnipperd grondeigendom. Gekoppeld aan de keuze voor Plotontwikkeling kiest de gemeente daarom voor een ontwikkelstrategie waarin we per deellocatie, in overleg met de betrokken eigenaar,

werken met een apart bestemmingsplan. Waar mogelijk kunnen specifieke deellocaties worden samengevoegd als kwalitatieve overwegingen, haalbaarheid en/of het ontwikkeltempo daar aanleiding toe geeft. Het streven is in een anterieure overeenkomst samen met de initiatiefnemer tot ontwikkelafspraken te komen en het kostenverhaal te regelen. Het exploitatieplan dient daarbij als terugvaloptie.

8.2 Rol gemeente

De gemeente heeft binnen de Spoorzone drie deellocaties in eigen bezit. Dit zijn de C1-locatie, A1-locatie en de Winterdijk. Voor deze braakliggende gronden gaat de gemeente actief op zoek naar geschikte partners om de ontwikkeling samen mee vorm te geven. Met name de A1-locatie biedt kansen om door middel van een hoogwaardige invulling een nieuwe entree van de stad vorm te geven.

Voor de overige deellocaties geldt dat het initiatief meer vanuit de vastgoedeigenaren moet komen. Iedere grondeigenaar wordt de kans geboden om op eigen terrein te ontwikkelen, de gemeente heeft daarbij een faciliterende rol. Dit betekent niet dat de gemeente alleen maar reageert op initiatieven uit de markt en deze toetst, maar zich juist als partner zal opstellen om gezamenlijk met initiatiefnemers de mogelijkheden te verkennen om tot kwalitatief hoogwaardige plannen te komen.

De ontwikkeling van de Spoorzone zal organisch verlopen, afhankelijk van het tempo dat de grond- en vastgoedeigenaren zelf kiezen. Met dit ontwikkelperspectief zet de gemeente de overkoepelende visie en strategie neer. Als onderdeel daarvan zal de gemeente ook zelf investeren in bovenwijkse voorzieningen, die de ontwikkeling van de Spoorzone en de rest van de stad ten goede komen. Deze investeringen geven een kwalitatieve impuls aan de Spoorzone, dragen bij aan de waardeontwikkeling in en om de Spoorzone en daarmee haalbaarheid van vastgoedprojecten. Gouda kan deze investeringslasten niet alleen dragen en zal op zoek gaan naar subsidies en co-financierende overheden. Gebiedseigen kosten van deellocaties, zoals sloop en bouw- en woonrijpmaken, komen voor rekening van de initiatiefnemers zelf.

8.3 Grondbeleid

De gemeente Gouda zet het instrumentarium uit de nota grondbeleid (2017-2021) en het handboek grondzaken, in om de gebiedsontwikkeling in de Spoorzone mogelijk te maken. Het grondbeleid in Gouda gaat uit van faciliterend waar kan en actief waar nodig. Dat betekent concreet een ondersteunende (partner-)rol bij particuliere initiatieven die passen binnen het ontwikkelperspectief. Bij initiatieven en plannen die strijdig zijn met het ontwikkelperspectief kan de gemeente via verleiden en inspiratie marktpartijen motiveren om tot bijstelling van de plannen te komen. In het uiterste geval kan de gemeente zelf een extra grondpositie innemen.

Voor eigen grondposities geldt de grondprijzenbrief die jaarlijks wordt geactualiseerd. De gemeente Gouda rekent op basis van de residuele rekenmethodiek. De waarde van het nieuw vastgoed (beleggingswaarde op basis van huur x BAR en VON prijzen) wordt daarmee verminderd met de investeringskosten waardoor een residu ontstaat: de grondwaarde. Voor specifiek vastgoed (bijvoorbeeld sociale woningbouw) gelden normatieve grondprijzen en aanvullende suppletiebepalingen. Het handboek grondzaken bevat een aanvullend instrumentarium om beleidsdoelstellingen op het gebied van vergroening, duurzaam ontwikkelen en ruimtelijke kwaliteit mogelijk te maken. Voor de locaties in het

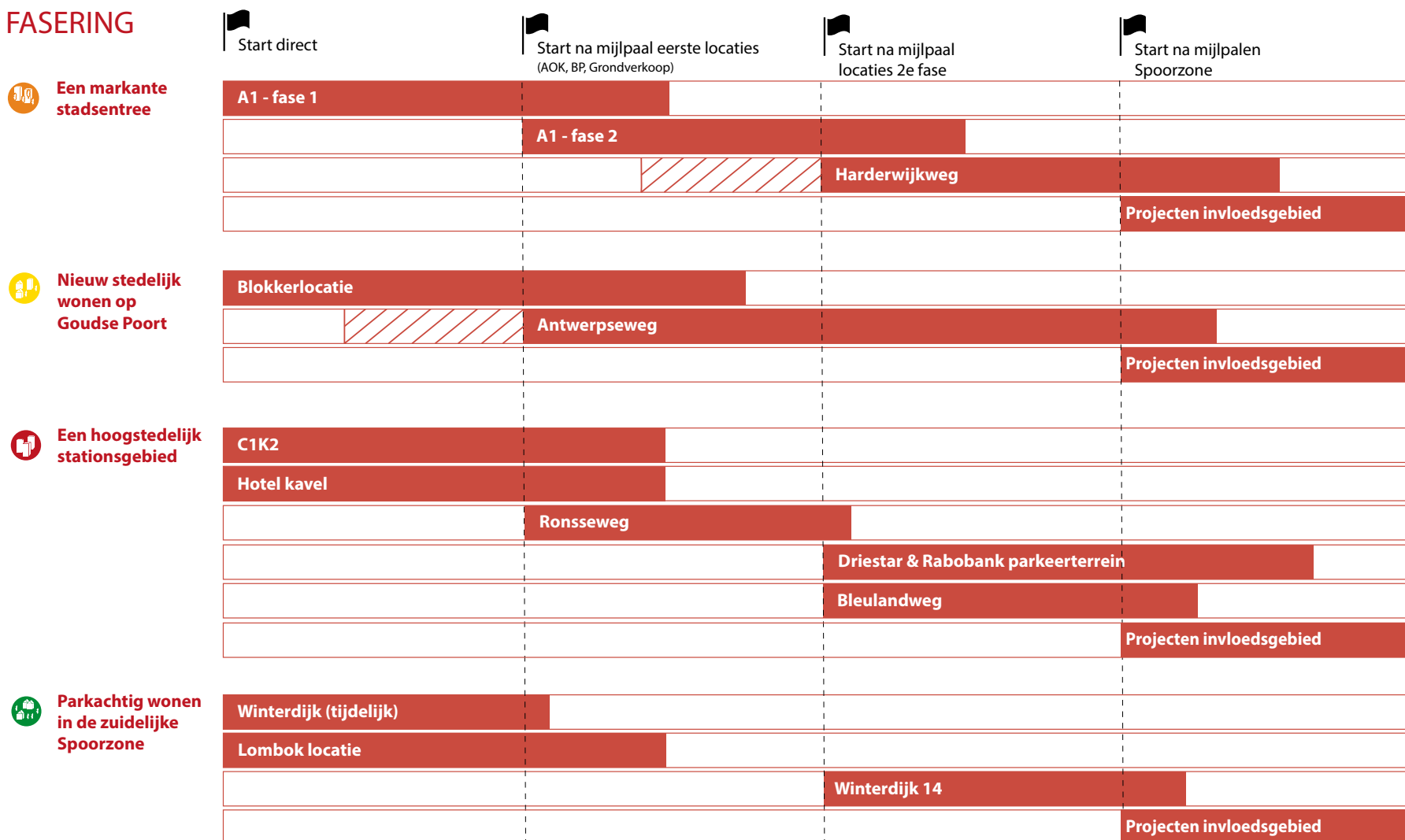
ontwikkelperspectief gelden aanvullende ambities waaronder de bouw van sociale huurwoningen, of woningen voor specifieke doelgroepen. Door de locatie-specifieke kenmerken (spoorveiligheid en geluid) zal een deel van het programma gestapeld worden uitgevoerd, waarbij hoogbouw is toegestaan. Voor sociale huurwoningen onder de aftoppingsgrens en hoogbouw bij sociale en middenhuur zijn kortingen op de grondprijs mogelijk. Verregaande duurzaamheidsmaatregelen kunnen op basis van het total cost of ownership in beeld worden gebracht en waar nodig verrekend in de grondprijs.

8.4 Fasering

Zoals beschreven in het hoofdstuk over het woonprogramma van de Spoorzone blijkt uit onderzoek dat er voldoende vraag is naar woningen in de Spoorzone, maar is het wel belangrijk om te zorgen voor voldoende onderscheid in het woningaanbod en een onderlinge fasering van de ontwikkelingen binnen de verschillende woonmilieus. De gemeente werkt daarom op basis van de weergegeven indicatieve fasering. Deze fasering is onder andere gebaseerd op de beschikbaarheid van de verschillende deellocaties en de strategische ligging binnen de verschillende woonmilieus. Een geslaagde ontwikkeling van een deellocatie uit de eerste fase kan een hefboom vormen voor de andere deellocaties binnen het betreffende woonmilieu.

Uitgangspunt is dat de volgende deellocatie binnen een woonmilieu van start kan als duidelijk is hoe de programmatische en stedenbouwkundige uitgangspunten van de deellocatie uit de voorgaande fase er uit zien zijn vastgelegd in bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst, grondverkoop en/of bestemmingsplan. De fasering is niet bedoeld als blauwdruk, maar wordt door de gemeente gebruikt om een minimale mate van regie te houden op de totale ontwikkeling van de Spoorzone, om overprogrammering van specifieke woningtypen te voorkomen en ruimtelijke samenhang van verschillende deellocaties te borgen.

FASERING



Figuur 8.1 Fasering Spoorzone

9. VERVOLGPROCES

We vertellen in dit hoofdstuk hoe we zijn gekomen tot een vastgesteld ontwikkelperspectief. En welke vervolgstappen voor de specifieke deellocaties nog volgen.

9.1 Proces tot nu

In eind 2019 stelde Gouda haar ambities voor het transformeren van de Spoorzone naar een gemengd stedelijk gebied vast in de verstedelijkingsagenda. In het kader van deze verstedelijkingsagenda zijn afspraken gemaakt met de Provincie Zuid-Holland over de ontwikkeling van 1.000 woningen in de periode tot 2025. Begin 2019 startten de voorbereidingen voor het opstellen van het concept ontwikkelperspectief. We voerden onderzoeken uit naar bijvoorbeeld de vraag op de woningmarkt, doorstroming van het wegennet, de inrichting van de Burgemeester Jamessingel als verbindende schakel en de potentie voor woningbouw binnen de verschillende deellocaties van de Spoorzone. We spraken tijdens een collectieve bijeenkomst en een aansluitende ronde individuele gesprekken met diverse vastgoedontwikkelaars en experts over de ontwikkeling van de Spoorzone. Samen met de inhoudelijke bijdragen van vakspecialisten binnen de gemeente en de Omgevingsdienst vormde dit de basis voor het concept ontwikkelperspectief. Dit concept is voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de gemeente. In september 2019 werd het ontwikkelperspectief

9.2 Het gesprek met de stad

We gingen met het concept ontwikkelperspectief onder de arm gesprekken aan met omwonenden en andere geïnteresseerden. Gemeente Gouda werkt namelijk aan de Spoorzone ‘in de geest van de Omgevingswet’. We werken vanuit een flexibele visie waarin alle belangrijke onderwerpen samenkomen. En we bieden eigenaren, (toekomstige) bewoners, ondernemers en overige geïnteresseerden al vroegtijdig de kans deze visie mede vorm te geven. In de maanden oktober en november van 2019 hebben we allerlei marktpartijen en bewoners gesproken over het concept ontwikkelperspectief. We bedanken hen graag voor hun tijd en enthousiasme. Op www.goudaspoorzone.nl zijn verslagen van de bijeenkomsten te vinden.

De belangstelling voor het gebied bleek groot te zijn. Veel Gouwenars vinden het belangrijk dat de Spoorzone een mooi gebied wordt voor bezoekers en bewoners van de stad. Het gebied moet goed bereikbaar zijn, kwaliteit hebben en een groene uitstraling hebben. De Spoorzone moet volgens hen passen bij de omliggende wijken en geen negatieve impact hebben op die wijken. We hebben op basis van de gevoerde gesprekken aanpassingen aan het concept Ontwikkelperspectief gedaan. Die hebben geleid tot de huidige versie. Een aantal lichten we hier apart toe.

Allereerst zijn er heel wat onderwerpen waarop we bevestiging van onze ideeën en plannen ontvingen. Het belang van goede wandel- en fietsroutes is hier een voorbeeld. De verbondenheid tussen het noorden en zuiden van het spoor vinden Gouwenars belangrijk. Ook de fietsverbinding naar de supermarkt ten zuiden van het station is belangrijk. De gesprekspartners zijn ook blij met plannen om extra wandelpaden in het gebied toe te voegen. Wat betreft woningen zijn we gesterkt in de ideeën die we hebben bij de voornaamste doelgroepen van de Spoorzone. We hoorden in gesprekken terug dat de Spoorzone moet bijdragen aan de woningvraag van Gouda. Zodat Gouwenars van hun huidige woning kunnen doorstromen naar een nieuwe woning binnen de stad. De doelgroepen empty nesters en vitale senioren kunnen bij verhuizing naar de Spoorzone



Figuur 9.1 Informatieavond bestemmingsplan Spoorzone Noord

een andere woning achterlaten waar bijvoorbeeld een gezin kan gaan wonen.

Daarnaast hebben we veel gehoord over het onderwerp verkeer. Bewoners van het gebied rondom de Spoorzone zijn bang voor verkeershinder als de 1000 woningen tot 2025 worden bijgebouwd. Vooral de Dreef en de Burgemeester Jamessingel zijn benoemd als wegen waar het nu al druk is. Dit heeft ertoe geleid dat we aanvullende onderzoeken hebben gedaan naar het gebruik van die wegen en mogelijkheden om ze te ontlasten.

Bij gesprekken over verkeer passeerde ook het onderwerp parkeren vaak de revue. Bewoners maken zich zorgen over de parkeernormen in de Spoorzone en of deze normen na oplevering van huizen leiden tot extra geparkeerde auto's in hun straat. De gemeente Gouda heeft begrip voor deze zorgen maar is er van overtuigd dat de genoemde parkeernormen toereikend zijn binnen Spoorzone. Vooral ook omdat in het ontwikkelperspectief allerlei aandachtspunten staan voor wat betreft die parkeernormen en wat de aanvullende maatregelen zijn om het parkeren in goede banen te leiden. We stellen daarom ook duidelijk in het ontwikkelperspectief dat we de effecten van nieuwbouw en bijbehorend parkeren op de bestaande wijken goed monitoren.

Ook hoorden we tijdens gesprekken vaak

opmerkingen over het station Gouda. Vooral centrumzijde was onderwerp van gesprek. We hebben duidelijker in het ontwikkelperspectief beschreven welke plannen er al zijn om het station te verbeteren (zowel qua uitstraling en functionaliteit).

Tenslotte kregen we veel vragen over de keuze van de deellocaties. En welk programma op welke deellocatie hoort. We hebben duidelijker opgeschreven welke flexibiliteit nog in de deellocaties zit. En op de website, www.goudaspoorzone.nl, geven we per deellocatie de laatste stand van zaken per deellocatie weer.

9.3 De volgende stap

Nu het ontwikkelperspectief is vastgesteld gaan we verder met de volgende stap. Dit zijn de kavelpaspoorten. De gemeente stelt voor de deellocaties, waar op korte termijn de ontwikkeling of transformatie kan starten, deze kavelpaspoorten op. Kavelpaspoorten schetsen een compleet beeld van de geldende eisen en ambities op de betreffende locatie. De thema's uit het ontwikkelperspectief komen terug in de kavelpaspoorten, zodat we op de deellocaties in lijn met het ontwikkelperspectief aan ontwikkeling werken. Daarbij werken we met concrete regels waar dat vanuit maatschappelijk oogpunt nodig is maar met abstracte ambities op vlakken waar we in samenwerking met de betrokken marktpartij een oplossing voor specifieke thema's

willen zoeken. Ons uitgangspunt is dat we een toekomstbestendige ontwikkeling willen realiseren. Maar we willen ervoor waken dat we te veel eisen opstapelen en de ontwikkeling van deellocaties daardoor onhaalbaar maken. Om die reden werken we in deze fase, indien de gemeente niet zelf de grondeigenaar is, bij voorkeur in co-creatie met de betrokken eigenaar en/of ontwikkelaar. We nodigen hen uit parallel te starten met het ontwerpproces, om zo de haalbaarheid direct in de praktijk te toetsen. Bij het opstellen van deze kavelpaspoorten gaan we, bij voorkeur in samenwerking met diezelfde ontwikkelaar, het gesprek aan met de omgeving en toekomstige bewoners en gebruikers over de gewenste ontwikkeling van de locatie. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) wordt weer geconsulteerd.

De kavelpaspoorten van de verschillende deellocaties worden uiteindelijk ter vaststelling aangeboden aan het College van B&W. In de volgende fase vormen ze de basis voor vervolgstappen in de vorm van een grondtransactie (bij gemeentelijke gronden), een anterieure overeenkomst (bij gronden van derden) en/of een aangepast bestemmingsplan. Voor deellocaties waar nog geen concrete ontwikkeling mogelijk is, bijvoorbeeld omdat er nog sprake is van langdurig gebruik of omdat er eerst ontwikkelingen op andere locaties gewenst zijn, worden de werkzaamheden aan de kavelpaspoorten voorlopig niet opgestart.



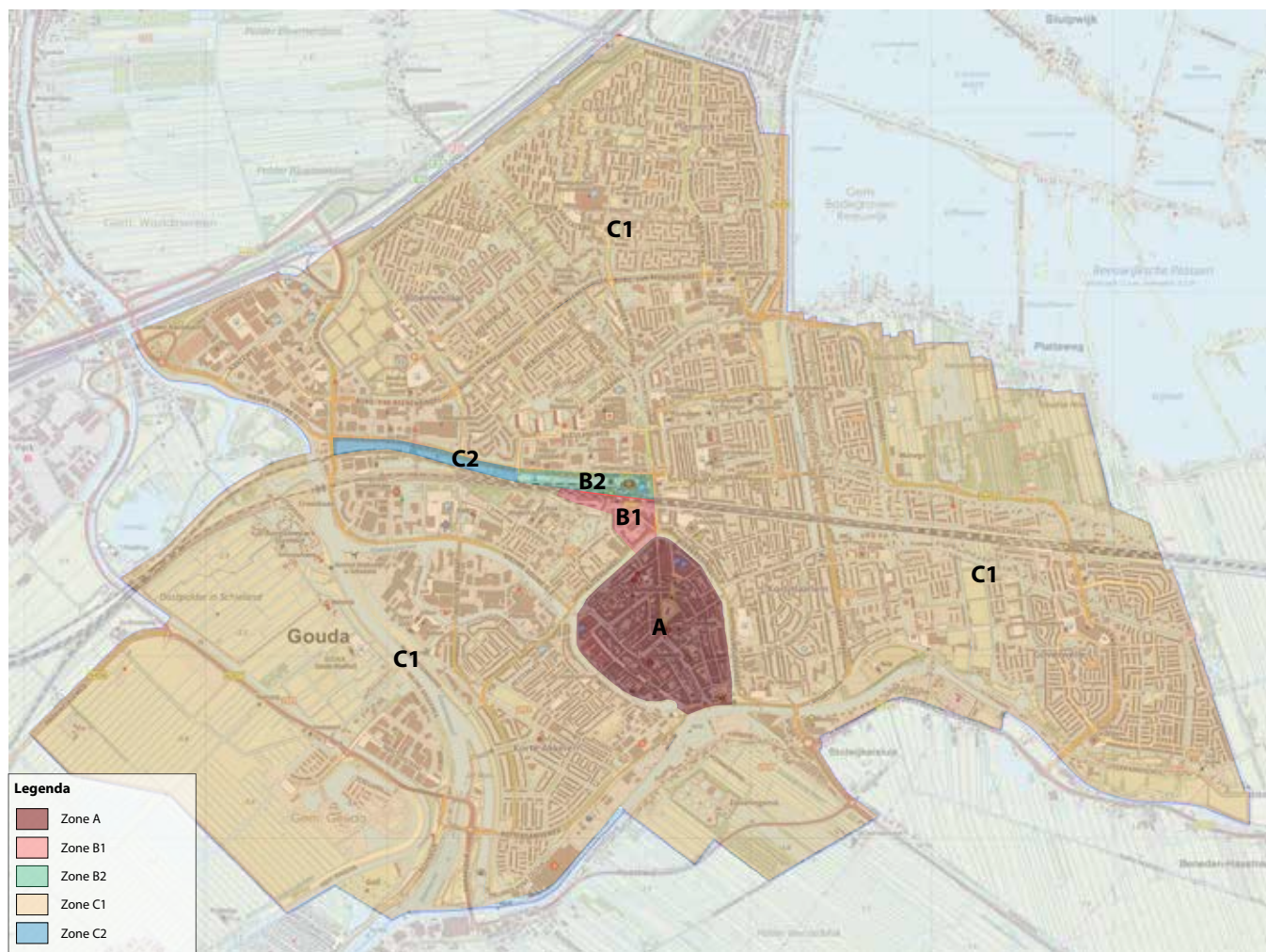
Figuur 9.2 Impressie van denkbare volumes in Spoorzone

BIJLAGE 1 TOELICHTING PARKEERNORMEN AUTO EN FIETS

Introductie: parkeerzones en woonmilieus

Parkeernormen gelden voor gemeenten als belangrijke sturingsinstrumenten voor het borgen of verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Voor Spoorzone Gouda geldt dat we met ambitieuze parkeernormen de goede ligging ten opzichte van het openbaar vervoer meer kunnen benutten en nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten kunnen stimuleren.

Gemeente Gouda hanteert de parkeerzones A t/m C2 voor het differentiëren van de parkeernormen zodat deze aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van deze gebieden. De spoorzone Gouda valt binnen de zone B (stationsomgeving met relatief zeer lage autoafhankelijkheid) en C (gebieden met een relatief hoge autoafhankelijkheid).



Figuur B1 Parkeerzones

Parkeernormen auto

Binnen de Spoorzone zijn in dit ontwikkelperspectief vier nieuwe woonmilieus aangewezen. Op basis van deze woonmilieus (locatie en beoogde doelgroep) stellen wij de onderstaande parkeernormen voor de Spoorzone Gouda voor. Bij de voorgestelde normen is rekening gehouden met de gehanteerde parkeerzones (B en C) en hun ruimtelijke kenmerken. Gezien de relatief grotere autoafhankelijkheid in parkeerzone C stellen we hier een relatief hogere autoparkeernorm voor.

Uitgangspunt van bovenstaande normen is dat in deze gebieden het parkeren wordt gereguleerd

in de gebiedsontwikkeling. Dit betekent dat er beheersmaatregelen zijn genomen die passen bij het beoogde gebruik van deze parkeerplekken en dat de impact hiervan op de directe omgeving (invloedsgebied) nauwgezet wordt gemonitord.

Ten opzichte van de oorspronkelijke normen (versie 2014) betekent dit voornamelijk een bijstelling van de parkeernormen voor de woningen met een kleinere omvang. Dit ligt in lijn met het (lagere) inkomensniveau en autobezit van de doelgroep voor deze woningsegmenten en het past bij algehele beleidstrend in de steden in Nederland. Tevens is een reductie opgenomen voor sociale huurwoningen. Het bezoekersdeel van de

woningen is tevens neerwaarts bijgesteld, waarbij we in de mate van bijstelling onderscheid maken tussen de verschillende parkeerzones. 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).

Omschrijving	Zone A			Zone B1			Zone B2			Zone C1			Zone C2		
	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers
Wonen															
Woning groot >110m ²	1,1 (+0,3)	1,2	0,2	1,1 (+0,3)	1,1	0,3	1,1 (+0,3)	1,0	0,2	1,7 (+0,3)	1,7	0,3	1,7 (+0,3)	1,4	0,25
Woning midden 85-110m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,5 (+0,3)	1,5	0,3	1,5 (+0,3)	1,2	0,25
Woning klein 55-85m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	1,0	0,25
Woning zeer klein <55m ²	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,6	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	0,8	0,25
afslag gereguleerd		0,4						0,4						0,4	
afslag sociaal		0,2						0,2						0,2	

Parkeernormen fiets

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 bouwbesluit stellen wij daarom voor om voor woningen andere normen te hanteren voor het realiseren collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorziening. Hiermee sluiten we aan bij een bredere beleidslijn als het gaat om het realiseren van toekomstbestendige parkeervoorzieningen die het fietsgebruik stimuleren bij gestapelde woningbouw in de stedelijke context. Wij doen het volgende voorstel:

Programma	Omvang in gbo	aantal fietspp
Woning - klein	< 55 m2	2
Woning - compact	55 tot 85 m2	3
Woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	4
Woning - groot	> 110 m2	5

Hierbij geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 m2 bergruimte voor woningen >50m2 gerealiseerd dient te worden (in woning, excl. technische voorziening).

Een excellente fietsparkeervoorziening bestaat verder uit:

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

Voor de overige functies buiten het woonprogramma (werken, voorzieningen, etc.) gelden de huidige fietsparkeernormen van de gemeente Gouda.

