



Bestemmingsplan

Toelichting

Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, Locatie C1

Vastgesteld



afdeling ruimtelijk beleid en advies
gouda, 23 Juni 2020

Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding planherziening	4
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	4
1.3 Bij het plan behorende stukken	5
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving	6
2.1 Ontstaansgeschiedenis	6
2.2 Het plangebied	7
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	9
3.1 Ontwikkelingsperspectief Spoorzone Gouda	9
3.2 Uitgangspunten voor de C1 locatie	10
Hoofdstuk 4 Beleidskader	15
4.1 Rijksbeleid	15
4.2 Provinciaal beleid	16
4.3 Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden	37
5.1 Archeologie	37
5.2 Cultuurhistorie	38
5.3 Milieu	39
5.4 Milieu Effect Rapportage	60
5.5 Provinciaal milieubelang	62
5.6 Waterhuishouding	63
5.7 Niet gesprongen explosieven	64
5.8 Bezonnig en schaduw effecten	64
5.9 Windhinder	65
5.10 Trillingen	65
Hoofdstuk 6 Planopzet	66
6.1 Feitelijke planopzet	66
6.2 Juridische planopzet	66
6.3 Toelichting op de regels	67
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	69
7.1 Economische uitvoerbaarheid	69
7.2 Handhaving	69
7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding planherziening

Het voorliggende bestemmingsplan 'Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1' is opgesteld om een nieuw woonprogramma mogelijk te maken op de onbebouwde locatie tussen de Rabobank en de bioscoop in de Spoorzone. Deze locatie heet de 'C1-locatie'.

De Spoorzone en daarmee ook het plangebied biedt een unieke kans voor Gouda met schaarse ontwikkelgrond op een centrale locatie in de stad. Het gebied ligt op een prominente plek en is uitstekend bereikbaar met OV, fiets en auto. Gemeente Gouda wil vooruit met de ontwikkeling en transformatie van de Spoorzone. Het gebied dat voorheen vooral het karakter van kantoorlocatie had, is nu concreet in beeld voor woningbouw. Met de in 2018 vastgestelde Verstedelijkingsagenda zet Gouda stevig in op het faciliteren van de toenemende vraag naar stedelijk wonen in de randstad, in de omgeving van OV-knooppunten.

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

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Het bestemmingsplan omvat de gronden tussen de Rabobank en de bioscoop. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel en aan de zuidzijde aan het spoor. De ligging van het plangebied is getoond in afbeelding 1.1.

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt voor het perceel het geconsolideerde bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost (2013). Afbeelding 1.2 toont de begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan.



afbeelding 1.1: ligging plangebied

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)





afbeelding 1.2: begrenzing van het plangebied (rode stippellijn)

1.3 Bij het plan behorende stukken

Voorliggend bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1 bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding) regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan is opgebouwd conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) en de binnen de gemeente Gouda gehanteerde standaard. Hoofdstuk 1 tot en met 4 gaan in op de huidige situatie, het relevante beleid en de gebiedsaspecten. Vanaf hoofdstuk 5 tot en met hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de voorgenomen ontwikkelingen en op welke wijze deze in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis

2.1.1 Gouda algemeen

Gouda is ontstaan op de plaats waar de rivier de Gouwe uitmondde in de Hollandsche IJssel. De Gouwe is van oorsprong een rivier die zorgde voor de afvoer van water uit het veengebied tussen de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn. De huidige loop van de Hollandsche IJssel is in de Romeinse tijd gevormd, over de Gouwe is minder bekend. Ten tijde van het ontstaan van de stad Gouda zal de Gouwe ongeveer zijn huidige loop door de stad al hebben gehad. De Haven is niet de oorspronkelijke Gouwemond, maar een kunstmatige verbinding naast de oude Gouweloop (langs de huidige Spieringstraat).

De ondergrond van Gouda bestaat uit een dik veenpakket, plaatselijk meer dan 10 meter dik. Over het veenpakket is door de rivieren een kleilaag afgezet, naar het noorden wordt deze laag steeds dunner. Vanaf ongeveer 1200 is er, met name in de binnenstad, regelmatig opgehoogd, waardoor een bewoningspakket met een dikte van (plaatselijk) 4 meter is ontstaan.

In 1272 kreeg Gouda stadsrechten. De stad groeide daarna binnen ongeveer 100 jaar uit naar de omvang van de huidige binnenstad (gebied binnen de singels). Deze grootte behield het lange tijd, totdat in de tweede helft van de negentiende eeuw een begin werd gemaakt met de uitbreiding van de stad buiten de singels.

Vanaf de veertiende eeuw begon men met de grootschalige winning van turf als brandstof voor stedelingen en bedrijven. Hierdoor ontstonden plassen die later ten dele weer werden drooggelegd. In de tweede helft van de negentiende eeuw wordt een begin gemaakt met de uitbreiding van de stad Gouda buiten de singels.

De eerste grote stadsuitbreidingen dateren van na 1901. Door de vestiging van nieuwe bedrijven en uitbreiding van de bestaande bedrijven ontstaat een grote behoefte aan arbeiderswoningen.

Na de Tweede Wereldoorlog wordt Gouda zowel in zuidwestelijke richting als noordelijke richting verder uitgebreid (onder andere de buurten Korte Akkeren-Nieuw en Oude Gouwe). Daarna volgen de buurten Vreewijk en Oosterwei in het oosten. Eind jaren zestig start in het noordwesten de bouw van de wijk Bloemendaal en in het oosten de Sportbuurt. In de jaren zeventig en tachtig volgen in het noorden de wijk Plaswijck en in het noordoosten de Slagenbuurt. In de jaren negentig wordt ten oosten van Sportbuurt tenslotte de wijk Goverwelle gebouwd.

Sinds de afronding van Goverwelle ontbreekt het de stad aan uitbreidingsmogelijkheden. Met de start van de bouw van Westergouwe in 2015 komt hierin verandering.

De grote stadsuitbreidingen uit de jaren zeventig, tachtig en negentig hadden deels tot doel om het woningtekort voor plaatsen als Den Haag en de regio Midden-Holland op te vangen. De uitbreiding in de polders vragen grote investeringen. Door de drassige veenbodem zijn de kosten van de infrastructuur aanzienlijk hoger dan elders in het land. Daartegenover hebben de laatste stadsuitbreidingen wel gezorgd voor een nieuwe sociaal-economische bloei.

2.1.2 Gebiedsspecifiek Spoorzone - Stationsgebied Noord

Van oudsher is het gebied ten noorden van het spoor in gebruik geweest als weiland. Pas in de jaren '50 van de 20e eeuw zijn de eerste ontwikkelingen gaande. Nadat de Burgemeester Jamessingel parallel aan het spoor is aangelegd komt in de jaren '60 van de twintigste eeuw de ontwikkeling ten noorden hiervan op gang. Het plangebied blijft echter hier van uitgezonderd. De strook tussen de Burgemeester Jamessingel en het spoor blijft al die tijd onbebouwd. Pas de laatste jaren is gebouwd bij het station, waaronder het nieuwe stadskantoor, de bioscoop en meer recent de nieuwbouw van de Rabobank.



afbeelding 2.1: historische opbouw en ontwikkeling van het stationsgebied

2.2 Het plangebied

Kenmerken en ruimtelijke opbouw

Het bestemmingsplan omvat de gronden tussen de Rabobank en de bioscoop. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel en aan de zuidzijde aan het spoor.



afbeelding 2.2. luchtfoto plangebied

Ontsluiting en parkeren

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

Groen en water

Het plangebied is volledig verhard, net als de direct omliggende percelen. Het enige groen en water in de directe omgeving is gelegen aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel tegen de flatgebouwen van Boerhaavekwartier aan. En de middenberm van de Burgemeester Jamessingel is beplant met bomen.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Ontwikkelingsperspectief Spoorzone Gouda

3.1.1 Nieuwe toekomst voor de Spoorzone

De Goudse Spoorzone biedt door haar gunstige ligging en uitstekende bereikbaarheid kansen om de komende jaren uit te groeien tot een nieuw gemengd stedelijk gebied, in het verlengde van de historische Goudse binnenstad. De Spoorzone is in de huidige situatie een gebied met verschillende gezichten. Het stationsgebied, waarin de afgelopen jaren een aantal nieuwe kantoorgebouwen en een bioscoop zijn gerealiseerd, wordt door een bestaande woonwijk gescheiden van het oostelijk deel van bedrijventerrein Goudse Poort. De Spoorzone biedt een breed aanbod aan hoogwaardige voorzieningen, onder andere op het vlak van onderwijs en gezondheidszorg. Door middel van slim ruimtegebruik kunnen daar in de komende jaren woningen, kantoren en voorzieningen aan worden toegevoegd.

Gouda ziet reële kansen om de Spoorzone, in het verlengde van de historische binnenstad, te transformeren naar een nieuw visitekaartje voor de stad. In de vernieuwde Spoorzone komen wonen, werken en voorzieningen samen. In het Ontwikkelperspectief Spoorzone Gouda is de overkoepelende visie en strategie van de gemeente beschreven. Het ontwikkelperspectief is geen blauwdruk met vastomlijnde plannen voor de toekomst. Het biedt een wenkend perspectief dat richtlijnen en kaders meegeeft aan initiatiefnemers.

3.1.2 Leidende principes van het Ontwikkelperspectief

Als onderdeel van de visie op de Spoorzone zijn zeven leidende principes geformuleerd.

1. De bodem biedt kansen voor duurzame energie, maar vraagt ook om aandacht in de planvorming. De bodem in de Spoorzone is geschikt voor de inzet van Warmte Koude Opslag (WKO) en is potentie voor de inzet van aquathermie, waarbij op een duurzame manier warmte kan worden onttrokken uit het aanwezige oppervlaktewater of rioolwater. Gezamenlijk biedt dit kansen om de nieuwe en mogelijk ook bestaande gebouwen in de Spoorzone op een duurzame manier van warmte en koeling te voorzien. Door onderling samen te werken tussen de deellocaties en de bronnen en WKO's met elkaar te verbinden ontstaan mogelijkheden om het systeem robuuster en effectiever te maken. De bodem vraagt echter ook aandacht als het gaat om positionering van warme en koude bronnen, waarborgen van de drinkwatervoorziening, bodemdaling in relatie tot bouwen en openbare ruimte, kabels en leidingen en niet gesprongen explosieven.
2. Binnenstedelijk ontwikkelen vraagt maatwerk per deelgebied en aandacht voor wisselwerking met de omgeving. Daarom zijn binnen de Spoorzone vier verschillende woonmilieus aangewezen met elk een eigen karakter en uitgangspunt en wordt ook gekeken naar de gevolgen en kansen die de ontwikkeling oplevert voor de omliggende wijken.
3. De Burgemeester Jamessingel speelt een belangrijke rol als verbindende schakel binnen de Spoorzone. Daarom worden maatregelen genomen om de weg aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een tweezijdig fietspad aan de zuidzijde van de weg, door het verbeteren van de oversteekbaarheid en door de aanplant van nieuwe bomen.
4. De bestaande kwaliteiten van de Spoorzone worden versterkt door extra groen en water toe te voegen. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid, deze locaties kunnen fungeren als nieuwe informele ontmoetingsplekken. Daarnaast heeft het een verkoelende werking tijdens warme periodes in de toekomst en verbetert het de opnamecapaciteit bij overvloedige regenval.
5. Het streven is om in de Spoorzone voor 2025 minimaal duizend nieuwe woningen te realiseren, met een gevarieerd aanbod van verschillende woningtypen voor elke portemonnee. Een derde van deze woningen komt beschikbaar als sociale huur. Daarnaast blijft ruimte voor de bouw van nieuwe kantoren en voorzieningen, daar waar die aanvullend zijn op het huidige aanbod in en om de Spoorzone. Hierbij wordt dubbel grondgebruik in multifunctionele gebouwen gestimuleerd.
6. Binnen de Spoorzone komt een fijnmazig en kwalitatief netwerk van verbindingen voor wandelaars en fietsers, zodat bewoners en gebruikers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen en het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen wordt gestimuleerd.

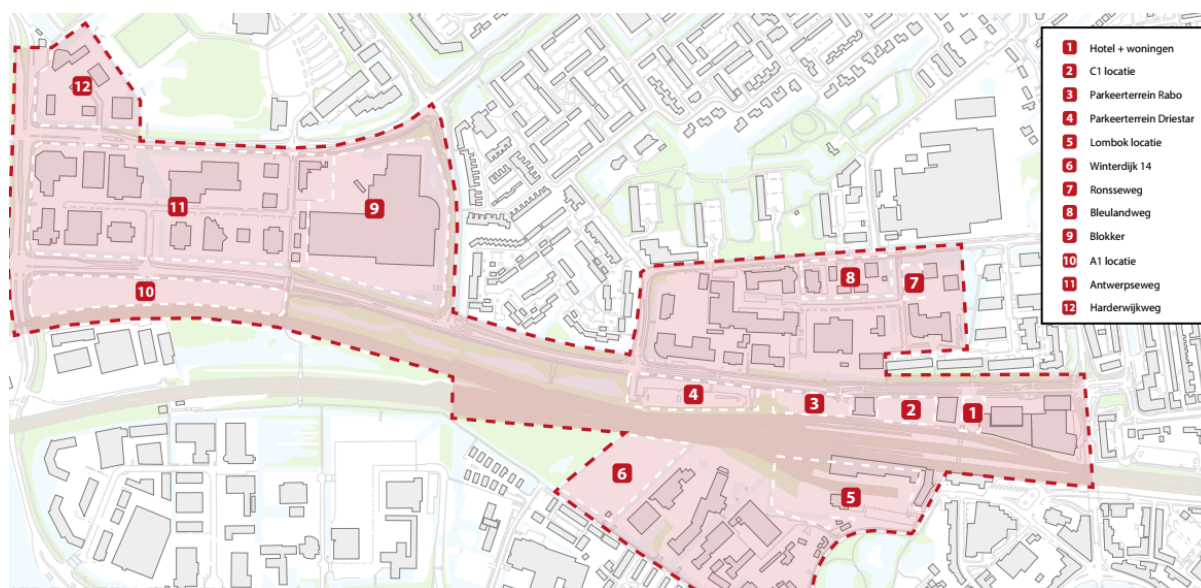
7. Het uitgangspunt voor de Spoorzone is een duurzaam mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto, zodat het gebied goed bereikbaar blijft en de luchtkwaliteit niet verslechterd. Om dit mogelijk te maken wordt gewerkt met een mogelijke korting op de parkeernormen, als er een goed aanbod is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

3.1.3 Deelgebieden

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

Dit bestemmingsplan is opgesteld voor deellocatie C1 (deellocatie met nummer 2 op afbeelding 3.1). Het terrein is nu onbebouwd. In het huidige bestemmingsplan is het mogelijk om kantoren te bouwen op deze deellocatie. In de toekomst moeten hier ook sociale en middeldure huurwoningen kunnen komen, waarbij op de begane grond van de gebouwen ruimte is voor commerciële functies.

Het Ontwikkelperspectief is door het college vastgesteld en is aan de gemeenteraad voorgelegd ter besluitvorming.



afbeelding 3.1: Deellocaties in de Spoorzone. het plangebied is deellocatie 2 'C1 locatie'

3.2 Uitgangspunten voor de C1 locatie

3.2.1 Het programma

Om ruimte te geven aan de verstedelijkingsambities uit het Ontwikkelperspectief wil de gemeente voor het plangebied de C1-locatie een nieuw intensief programma mogelijk maken. Het uitgangspunt is dat 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. Het parkeren zal in het gebouw achter de plint gerealiseerd moeten worden.

Het woonprogramma zal bestaan uit sociale en middeldure huurwoningen. Aanvullend wordt op de begane grond en eerste verdieping ruimte geboden aan commerciële functies zoals detailhandel, dienstverlening, publieksgerichte ambachtelijke bedrijven, maatschappelijke voorzieningen met baliefunctie en horeca (maximaal 1.000 m² bvo in totaal, waarvan maximaal 250 m² bvo horeca). Er wordt ingezet op kleinschalige voorzieningen die niet concurreren met het centrum van Gouda. Daarom is de omvang per vestiging gemaximeerd op 250 m² bvo. Het college kan een grotere vestiging toestaan, mits is aangetoond dat dit niet leidt tot duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau in

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

het centrum van Gouda.

Het plangebied ligt tussen het spoor en de Burgemeester Jamessingel in, wat betekent dat er regels gelden vanuit milieu, zoals vanwege geluid, trillingen en externe veiligheid. Het toevoegen van de nieuwe woonfunctie dient te voldoen aan de milieu wet- en regelgeving. De randvoorwaarden die hier uit voortvloeien zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

3.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

De nieuwe bebouwing mag maximaal 30 meter hoog worden. Een belangrijk element in de stedenbouwkundige randvoorwaarden, is het behoud van doorzichten tussen de gebouwen langs het spoor. Daarom is het bouwvlak zo neergelegd dat er aan weerszijden een onbebouwde ruimte komt tussen de nieuwbouw en de aangrenzende bebouwing. Deze onbebouwde ruimte bedraagt aan de westzijde ten minste 18 m en aan de oostzijde ten minste 20 m.

De voorgevel van het gebouw dient aan de straatzijde in dezelfde rooilijn gebouwd te worden als de naastgelegen entree van de bioscoop. Een plint met publieksfuncties zorg voor levendigheid aan de straatzijde. De plint dient 7,5 meter hoog te worden, eventueel onderverdeeld in een begane grond van 4,5 en een verdieping van 3 meter. Een deel van de plint kan worden gebruikt voor een stijlvolle entree van de woningen. Een riante stoep van ca. 5,5 meter maakt een prettige overgang van gebouw naar straat mogelijk.

Stedenbouwkundig wordt een gebouw voorzien met een lager middendeel en één of twee hoogte accenten aan de zijkanten (zie afbeelding 3.2). Daarbij is het voor deze plek ook ruimtelijk voor te stellen dat een deel van het gebouw een hogere bouwhoogte heeft dan 30 meter, mits dit niet leidt tot onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat voor de omgeving. Wanneer een deel van het gebouw een hogere bouwhoogte krijgt, kan dit leiden tot meer schaduw op omliggende gebouwen en kan dit ook gevolgen hebben voor het windklimaat op straatniveau. Om ruimte te geven aan een bouwplan met een hoogte accent tot maximaal 50 m, is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Een belangrijke voorwaarde voor deze afwijking is dat er geen sprake mag zijn van een onevenredige aantasting van het leefklimaat voor de directe omgeving.



ROOILIJNEN

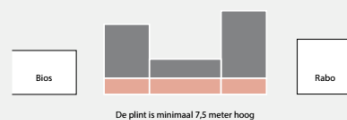
Het gebouw wordt aan de straatzijde in dezelfde rooilijn gebouwd als de naastgelegen entree van de bioscoop. Aan de zijkanten wordt tenminste 18 meter afstand tot de naastgelegen gebouwen aangehouden.



BOVENAANZICHT

OVERGANG OPENBAAR-PRIVE

Een plint met publieksfuncties zorg 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

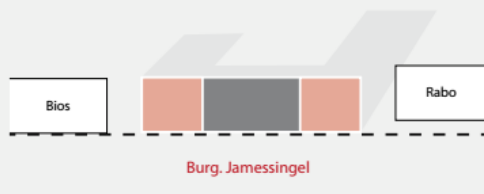


BOVENAANZICHT



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

afbeelding 3.2: Ontwerpprincipes (bron: Ontwikkelingsperspectief Spoorzone Gouda)

3.2.3 Duurzame mobiliteit

3.2.3.1 Mobiliteitsvisie Ontwikkelingsperspectief

Duurzame mobiliteit is een van de leidende principes voor de Spoorzone. Door de uitstekende bereikbaarheid met het OV liggen hier kansen om het autogebruik te verminderen. De ontwikkelingen op mobiliteitsvlak gaan momenteel snel. Het aantal elektrische auto's neemt exponentieel toe, autonoom vervoer komt op, er worden steeds meer deelconcepten ingezet en het stimuleren en het faciliteren van actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) wordt vanuit gezondheidsoogpunt steeds belangrijker. In de maatschappij is de trend te zien dat het eigen bezit afneemt en dat gedeeld gebruik en 'pay per use' toeneemt (mobiliteit als een service, MaaS). Hierdoor daalt het eigen autobezit en daarmee de behoefte aan parkeerplaatsen. Dit werkt echter alleen als er geschikte alternatieven worden geboden. De reiziger moet worden geholpen met heldere reisadviezen van deur tot deur, met gebruik van openbaar vervoer en deelconcepten (elektrische auto, fiets en step bijvoorbeeld) vanuit speciaal ingerichte mobiliteitshubs.

Om toekomstbestendige gebieden te realiseren houdt de gemeente in de Spoorzone zoveel mogelijk rekening met deze trends. In het Ontwikkelingsperspectief is hier een duurzame mobiliteitsvisie voor beschreven. De uitgangspunten zijn:

- Een gedifferentieerde parkeernorm voor auto's op basis van locatie en woninggrootte, met een reductie voor sociale huurwoningen. Deze normen zijn in bijlage 1 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- Een 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). Deze normen zijn in bijlage 1 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- Een gedeeltelijke substitutie van de autoparkeeropgave door het realiseren van een duurzaam mobiliteitsconcept van 'streefniveau' of van 'topniveau'. Initiatiefnemers kunnen voor reductie op de parkeeropgave een 'duurzaam mobiliteitsplan' indienen ter beoordeling door de gemeente.
 1. Het streefniveau kan worden gerealiseerd door de inzet van een deelautoconcept (met een

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

minimale contracttermijn van 5 jaar). Uitgangspunt hierbij is dat 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt, tot een maximale substitutie van 20% van de autoparkeeropgave.

2. Het topniveau kan worden gerealiseerd door het realiseren van een volwaardig MaaS-concept (plannen, boeken en het betalen van je reis) met een divers aanbod aan deelmobiliteit op locatie dat past bij de doelgroep (met een minimale contracttermijn van 10 jaar), het realiseren van een excellente fietsparkeervoorziening en de doorvertaling hiervan in het een ruimtelijk ontwerp op basis van het 'STOMP-principe' (Stap-Trap-OV-MaaS-Privéauto). Dit kan een maximale substitutie opleveren van 40% van de autoparkeeropgave.
- Een minimum aandeel van 20% van de parkeerplaatsen is voorzien van een laadpunt en 40% is technisch voorbereid om in de toekomst te kunnen voorzien in de verwachte groei in de laadbehoefte. De laadpunten zijn 'Smart Charging Ready'.
- Slimme oplossingen voor logistiek, bijvoorbeeld gebundelde pakketbezorging en afvalinzameling op centrale plekken, waarmee het aantal verkeersbewegingen gedurende de dag wordt beperkt.

Voorwaardelijk voor deze mobiliteitsambities is een regulering van het parkeren in de Spoorzone en wordt verkend of het wenselijk is om in de omliggende gebieden rond de Spoorzone ook een parkeerregulering in te voeren. Door inzet van slimme bewegwijzering en een stimulerende tariefstructuur wordt gestreefd naar een betere benutting van de bestaande parkeervoorzieningen rondom de binnenstad. Ook dient de Burgemeester Jamessingel voor fietsers en voetgangers te worden opgewaardeerd en dienen er voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen te zijn bij het station. En is een aansluiting van de spoorzone op hoogwaardige snelfietsroutes gewenst.

3.2.3.2 Parkeeruitgangspunten voor het bestemmingsplan

Parkeernormen voor de auto

De gemeente Gouda hanteert de parkeerzones A t/m D voor het differentiëren van de parkeernormen zodat deze aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van deze gebieden. De C1-locatie valt binnen de zone B (stationsomgeving met relatief zeer lage autoafhankelijkheid).

Binnen de Spoorzone zijn in het Ontwikkelperspectief vier woonmilieus aangewezen. De C1 locatie heeft het woonmilieu Hoogstedelijk Stationsgebied. In overeenkomst met de ambities van het Ontwikkelperspectief wordt voor dit bestemmingsplan gewerkt met de verlaagde parkeernormen. 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. Voor sociale huur wordt een korting van 0,2 gegeven op het bewonersdeel. Het bezoekersdeel van de woningen is tevens neerwaarts bijgesteld, waarbij we in de mate van bijstelling onderscheid maken tussen de verschillende parkeerzones.

Tevens is in de parkeernormen voor het bestemmingsplan een reductiemogelijkheid opgenomen bij de inzet van deelauto's. Elke deelauto (met parkeerplaats) vervangt vijf reguliere parkeerplaatsen. Dit betekent dat elke deelauto leidt tot een reductie van 4 pp op de totale parkeereis. Als maximum is gehanteerd dat de inzet van deelauto's voor maximaal 20% van de parkeereis toe te passen is. Ook dient sprake te zijn van een contracttermijn van minimaal 5 jaar voor het deelautoconcept.

Voor de overige functies buiten het woonprogramma (werken, voorzieningen, etc.) gelden de huidige autoparkeernormen van de gemeente Gouda, zoals vastgelegd in de Parapluzieziening parkeren (2018). In dit bestemmingsplan is bij de regels een bijlage opgenomen waarin alle autoparkeernormen per functie zijn benoemd (Bijlage 1 Autoparkeernormen). De bijlage benoemt eerst de parkeernormen voor wonen en dan de parkeernormen voor de niet-woonfuncties.

Tabel 3.1. Overzicht auto parkeernormen voor de woningen (parkeerzone B)

Programma	gbo	Parkeereis			
			bewonersdeel	bezoekersdeel	totaal

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



woning - klein	< 55 m2	0,2	0,20	0,40
woning - compact	55 tot 85 m2	0,4	0,20	0,60
woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	0,4	0,20	0,60
woning - groot	> 110 m2	0,6	0,20	0,80

reductiemogelijkheid sociale huur -0,2 op elk woningtype, bewonersdeel

reductiemogelijkheid inzet deelauto's* elke deelauto + parkeerplaats vervangt vijf reguliere parkeerplaatsen (tot max. 20% van de parkeereis)

**de toepassing van de reductiemogelijkheid bij de inzet van deelauto's is alleen mogelijk als er een contract is met een termijn van ten minste 5 jaar.*

Parkeernormen voor fietsen

De normen fietsparkeren in het Bouwbesluit (2012) kennen beperkingen: bergingen zijn te klein voor grotere huishoudens en voor appartementen ontbreekt (expliciete) mogelijkheid voor collectieve berging/stalling. Individuele stallingen worden veelal voor andere doeleinden gebruikt dan voor fiets, dus die belandt dan op straat. Als aanvulling op het Bouwbesluit is in het Ontwikkelingsperspectief voorgesteld om voor woningen andere normen te hanteren voor het realiseren van collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen.

Tabel 3.1. Overzicht fietsparkeernormen voor de woningen

Programma	gbo	aantal fiets pp.
woning - klein	< 55 m2	2
woning - compact	55 tot 85 m2	3
woning - gemiddeld	85 tot 110 m2	4
woning - groot	> 110 m2	5

De fietsparkeernormen zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan (Bijlage 2 Fietsparkeernormen voor het wonen).

Er geldt verder dat in geval van collectieve fietsvoorziening er minimaal 2,7 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

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Door het Rijk is op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De ambities spelen voornamelijk in op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Hoofddlijn in de structuurvisie vormt de decentralisatie. Het Rijk geeft ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, om zelf beslissingen te nemen en om ruimte te geven aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

Het beleid dat in de SVIR is geformuleerd, is in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd in regelgeving. In het Barro zijn de nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Met het bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1 zijn geen nationale belangen in het geding. Het plangebied heeft geen directe relatie met één van de thema's of bepalingen uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Voor het plan zijn ten aanzien van dit beleidsonderdeel geen knelpunten te verwachten.

4.1.2 Nationale Omgevingsvisie

Het Rijk werkt momenteel aan een Nationale Omgevingsvisie. In de 90% versie wordt aandacht geschonken aan de grote verstedelijkingsopgave. Tot 2025 zullen er nog circa 500.000 huishoudens bijkomen die allemaal een plek moeten krijgen. De trek naar de stad zal de komende decennia aanhouden, waar dus een groot deel van de vraag plaatsvindt. Dat betekent dat we de huidige steden moeten verdichten. Het Rijk wil iedereen de mogelijkheid bieden om betaalbaar in de stad te wonen, zonder dat dit de kwaliteit, leefbaarheid en identiteit van onze steden wezenlijk aantast.

Natuurlijk geldt deze uitdaging niet alleen voor de grote steden. Een groot deel van de woningvraag komt de komende periode van ouderen en jonge gezinnen, die soms voorkeur hebben voor een (grondgebonden) woning in een middelgrote of kleine gemeente. Ook daar zal een deel van de woningbehoefte moeten worden gerealiseerd, en ook daar geldt dat dit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Met nieuwe stedenbouwkundige concepten kunnen we woonmilieus creëren die prettiger zijn om in te leven dan nu, ook al wonen er meer mensen. Er is genoeg ruimte voor dergelijke nieuwe stedelijke gebieden, bijvoorbeeld rondom mobiliteitsknooppunten en aan de randen van de bestaande bebouwde omgeving, waar wonen, werk en voorzieningen samenkomen.

4.1.3 Besluit ruimtelijke ordening / Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Deze ladder is gericht op vraaggericht programmeren en het zorgvuldig benutten van ruimte. De ladder schrijft niet voor wanneer en waar wel of niet gebouwd mag worden, maar vraagt om een goede afweging van belangen zodat onder andere voorkomen wordt dat er voor leegstand wordt gebouwd. Doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Het artikel luidt als volgt:

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Volgens het bepaalde in artikel 3.1.6 lid 2 Bro dient voor het toepassen van de ladder sprake te zijn van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Een 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Bro gedefinieerd als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Het bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1 maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Er is dan ook sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is de ladder van toepassing voor het bestemmingsplan. In paragraaf 4.2.3 is nader ingegaan op de provinciale kaders en in paragraaf 4.3.3 is ingegaan op de onderbouwing van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (2019)

Op 20 februari 2019 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de Omgevingsvisie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. In het Omgevingsbeleid is al het bestaande provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving samengevoegd in een Omgevingsvisie en Omgevingsverordening. Omdat onderdelen uit het Programma ruimte naar het visiedeel zijn omgezet, is het resterende deel hiervan nu onderdeel van het Omgevingsbeleid. Het gehele Omgevingsbeleid is alleen redactioneel gewijzigd, de beleidsinhoud is niet veranderd. Op 1 april 2019 is de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie in werking getreden.

De provincie ziet zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving. Deze nevensgeschikte ambities staan niet op zichzelf. Ze zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar deze regio voor staat. De ambities zijn de kaders waarbinnen de provincie ruimte geeft. Die ruimte kan per opgave verschillen. Door in te zetten op de zes ambities draagt de provincie bij aan het sterker maken van Zuid-Holland. Bij de zes ambities is een aantal opgaven geïdentificeerd. De opgaven zijn vanuit provinciale optiek en op een zeker abstractieniveau geformuleerd zonder een beoogde eindsituatie te schetsen. Daarom omvat de Omgevingsvisie geen eindbeeld voor 2030 of 2050, maar wel ambities die voortkomen uit actuele maatschappelijke opgaven. Het betreft de volgende ambities:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

In het programma Ruimte zijn de instrumenten opgenomen waarmee de doelen en ambities uit de Omgevingsvisie uitgevoerd gaan worden.

Verstedelijking en wonen

De provincie voorziet op regionaal niveau, samen met gemeenten, marktpartijen en woningbouwcorporaties, in voldoende en passende woningen voor de verschillende doelgroepen, waaronder de doelgroepen van het huurbeleid. Hierbij gaat de voorkeur uit naar nieuwe woningbouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied en georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer. De provincie is terughoudend over het toevoegen van nieuwe woningbouwlocaties buiten bestaand stads- en dorpsgebied en vragen om de bodemdalingsgevoeligheid van een gebied expliciet mee te wegen.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Bouwen naar behoefte

De provincie hecht waarde aan de vestigingswens van haar inwoners en hanteert het uitgangspunt dat woningen daar worden gerealiseerd waar de behoefte zich manifesteert. Het uitgangspunt daarbij is dat de juiste woning op de juiste plek (op juiste moment) wordt gerealiseerd. Dat gaat allereerst over dat gebouwd wordt naar behoefte. De bouw van nieuwe woningen moet bijdragen aan de bestaande woningvoorraad, de (sub)regionale schaal van woningmarkt en de lange termijn in ogenschouw nemend. Bouwen binnen bestaand bebouwd gebied speelt in op de behoefte aan binnenstedelijk wonen. De provincie wil dat de ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied.

Regionale woonvisie

Gemeenten stellen in regionaal verband woonvisies vast, waarin de gewenste kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkelrichting voor de bestaande en gewenste woningvoorraad binnen de regio wordt bepaald. Gemeenten en provincie spreken in gezamenlijkheid af welke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de woonvisie gelden. De woonvisie bevat tenminste een beschrijving van de kwalitatieve en kwantitatieve woonopgave op korte en lange termijn en een onderbouwing van de behoefte die regionaal is afgestemd. De regionale woonvisie vormt het kwalitatieve en kwantitatieve kader voor en de onderbouwing van het door de regio op te stellen regionale woningbouwprogramma en de beoordeling daarvan door de provincie.

Omgevingskwaliteit

Verbetering omgevingskwaliteit

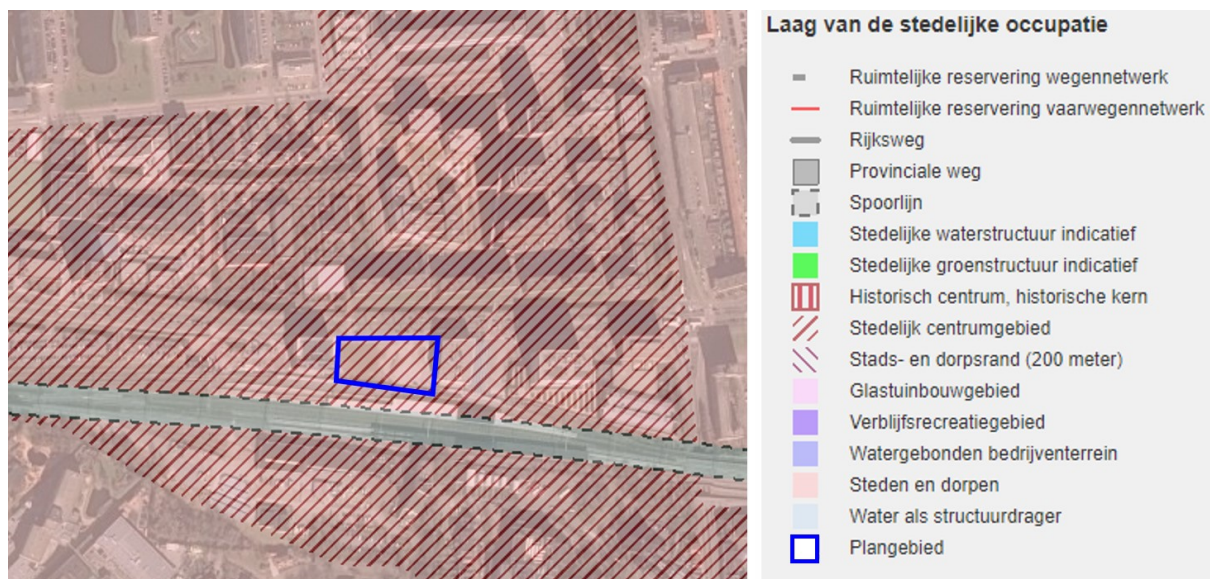
Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Met het provinciaal omgevingsbeleid wordt aangesloten op de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet: het doelmatig benutten van de fysieke leefomgeving voor maatschappelijke opgaven en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit. Met het samenvoegen van al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving heeft de provincie een eerste stap gezet richting een meer integrale sturing op omgevingskwaliteit. Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is weergegeven in de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit', behorende bij zowel de Omgevingsvisie als de Omgevingsverordening.

Kwaliteitskaart

Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten, samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. De kwaliteitskaart is voor de provincie een belangrijk instrument om ruimtelijke ontwikkelingen zodanig te sturen dat ze een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. De kaart geeft een beschrijving van de gebiedskenmerken en kwaliteiten van Zuid-Holland, waarmee rekening dient te worden gehouden in de planvorming. Op de Kwaliteitskaart maakt het plangebied onderdeel uit van 'steden en dorpen' en 'stedelijk centrumgebied'. Ontwikkelingen die plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum dragen bij aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.

In afbeelding 4.1 is een uitsnede van de Kwaliteitskaart opgenomen. De planontwikkeling maakt onderdeel van de lokale en regionale woningbehoefte en is als zodanig opgenomen in de Regionale Agenda Wonen (zie ook paragraaf 4.2.3 Woningbouw).





afbeelding 4.1: Uitsnede Kwaliteitskaart

4.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 20 februari 2019 de Omgevingsverordening Zuid-Holland vastgesteld. In deze verordening zijn alle regels voor de fysieke leefomgeving van het bestaande provinciale omgevingsbeleid samengevoegd. Voor zover relevant worden deze hieronder toegelicht.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 6.10 van de Omgevingsverordening. Op grond hiervan dient een bestemmingsplan waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt te voldoen aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van locaties die zijn opgenomen in het Programma ruimte.

In lid 2 is bepaald dat Gedeputeerde Staten bij de aanvaarding van een regionale visie kunnen aangeven in hoeverre de Ladder voor duurzame verstedelijking op regionaal niveau geheel of gedeeltelijk is doorlopen. In de toelichting van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, kan in dat geval worden verwezen naar de regionale visie bij de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.

Ruimtelijke kwaliteit

Op grond van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening (Ruimtelijke kwaliteit) kan een bestemmingsplan (of een ruimtelijk plan als is aangevraagd) voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:
 1. zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart,
 2. en het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid (van art. 6.9 Omgevingsverordening);
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



door:

1. een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en
2. het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid (van art. 6.9 Omgevingsverordening).

Toelichting Omgevingsverordening met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit

Het kwaliteitsbeleid gaat uit van 'ja, mits': ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte. De provincie hanteert hier het handelingskader ruimtelijke kwaliteit: een benadering die enerzijds onderscheid maakt in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of nieuw gebruik van grond of bebouwing) naar gelang hun impact op de omgeving en anderzijds de realisatie van bepaalde soorten ruimtelijke ontwikkelingen uitsluit in gebieden met een bepaalde beschermingscategorie. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen 1) moeten passen bij de aard en schaal van het gebied en 2) moet voldoen aan de relevante richtpunten van de Kwaliteitskaart. Als een ontwikkeling niet past bij de aard en/of de schaal van het gebied zijn ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking

Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierdoor is de ladder van toepassing voor het bestemmingsplan. De ontwikkeling is onderdeel van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone. In paragraaf 4.3.3 is nader ingegaan op de behoefte.

Toets aan de Ruimtelijke kwaliteit

Het plangebied ligt in het 'bebouwd gebied' en is onderdeel van het 'stedelijk centrumgebied'. De provincie geeft hierover aan dat ontwikkelingen die plaatsvinden in of in de nabijheid van het historisch centrum bijdragen aan behoud en versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.

De voor het bestemmingsplan relevante richtpunten zijn:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp en de versterking van de vitale stads- en dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Historische centra en kernen blijvenikbaar vanuit het omringende gebied.

De planontwikkeling van de C1-locatie maakt onderdeel uit van het Ontwikkelingsperspectief Spoorzone. Het gebied kenmerkt zich door een relatief grote maat en schaal van bebouwing en heeft een moderne en stedelijke uitstraling. Dit gebied zal zich verder ontwikkelen tot stedelijk gemengd woon-werkgebied. Het plan voor de C1-locatie past binnen deze gebiedsidentiteit en door de hoogbouw wordt de bestaande ruimte intensiever benut.

Conclusie

Resumerend kan worden geconcludeerd dat:

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

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



omgevingsverordening (ruimtelijke kwaliteit).

Gelet hierop is er geen strijdigheid met de provinciale belangen.

4.2.3 Woningbouw

4.2.3.1 *Discussienota Verstedelijking (2017)*

Hoe omvangrijk de woningbouwopgave in de zuidelijke Randstad is, wordt beschreven in de Discussienota Verstedelijking (2017). Geschat wordt dat tussen 2010 en 2030 in totaal 230.000 woningen nodig zijn om de vraag op te vangen. Tot en met 2016 zijn al rond de 80.000 gebouwd. Dit betekent dat er een opgave ligt om nog eens 150.000 woningen te realiseren. De verwachting is dat tussen 2030 en 2040 nog eens 60.000 woningen nodig zijn. Gemeenten worden aangespoord werk te maken van de woningbouwopgave volgens de volgende zes principes.

7. Differentieer de woningvoorraad
8. Bouw binnen bestaand stedelijk gebied
9. Koester en ontwikkel gebieden voor de nieuwe economie
10. Benut de potentie van groen en water
11. Draag bij aan de energietransitie
12. Bouw nabij HOV

4.2.3.2 *Actieprogramma Slim Ruimtegebruik (2016)*

Bovengenoemde principes passen in de gedachte van Slim Ruimtegebruik. Er is in de komende jaren in Zuid-Holland nog steeds een grote ruimtevraag. Niet alleen voor stedelijke functies, zoals wonen, maar ook in het landelijk gebied, bijvoorbeeld als gevolg van klimaatverandering en energietransitie. Het is van belang de stedelijke ruimtevraag zoveel mogelijk binnen bestaand stads- en dorpsgebied te realiseren en daarmee het bestaande bebouwde gebied beter te benutten.

In het Hoofdpijnenakkoord hebben GS aangegeven constructief met gemeenten mee te willen denken over en ruimte te willen bieden aan uitvoering en slimme oplossingen op lokaal niveau. Dit is een belangrijk uitgangspunt. De provincie blijft zich via haar beleid en ambities richten op het bovenlokale niveau, maar wil lokale partners graag helpen met het realiseren van dat beleid en die ambities op lokaal niveau.

4.2.3.3 *Programma Ruimte m.b.t. Verstedelijking en Wonen (2019)*

In lijn met genoemde visie en beleidsnota's, biedt het Programma Ruimte instrumenten om de woningbouwopgave uit te voeren. Specifieke aandacht is er voor binnenstedelijke woningbouwplannen nabij HOV-knooppunten. De provincie maakt de keuze om aan te sluiten bij de Rijksladder voor Duurzame Verstedelijking. Dit maakt dat de transformatie van bestaande bebouwing, als bijvoorbeeld kantoren, winkels en cultuurhistorische waardevolle gebouwen binnen de invloedssfeer van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), vaak niet ladderplichtig zal zijn en met het oog op de woningbehoefte altijd kan worden gestart. Ook als deze nog niet in overeenstemming is met het regionale woningbouwprogramma.

Waar het gaat om de transformatie van gronden naar woningbouw binnen BSD en nabij HOV en dit cijfermatig niet past binnen het regionale woningbouwprogramma, dan gaat de provincie samen met de initiatiefnemende gemeente het gesprek aan met de regio om deze ontwikkeling in het programma op te nemen.

4.2.3.4 Betekenis voor het bestemmingsplan

Gouda maakt deel uit van de regio Midden-Holland. In de regio Midden-Holland zijn afspraken gemaakt over woningbouw, afgestemd op de berekende woningbehoeftecijfers. De cijfermatige ruimte die Gouda heeft om nieuwe woningen te bouwen, is inmiddels ingevuld met bekende woningbouwplannen. Provincie Zuid-Holland hecht er waarde aan dat deze afspraken worden nageleefd. Daar staat tegenover dat vanuit het provinciale programma 'Verstedelijking' gemeenten worden aangemoedigd om de woningproductie te versnellen. Daarvoor geldt dat bij voorkeur woningen binnen de bestaande stedelijke structuur en bij hoogwaardig openbaar vervoer worden gerealiseerd. De braakliggende percelen in de Spoorzone zijn in dit opzicht zeer kansrijk. Gouda heeft hiervoor in 2018 de Verstedelijkingsagenda vastgesteld, zie paragraaf 4.3.3.2.

De planologische ruimte die wordt geboden in dit bestemmingsplan, geeft invulling aan de verstedelijkingsambities van de provincie Zuid-Holland. De ontwikkeling past gelet op de locatie, het beoogde woonmilieu binnen de provinciale beleidsdoelen. Daarbij komen veel binnenstedelijke ontwikkellocaties moeizaam van de grond en is dit een belangrijke kans op ontwikkeling van een dergelijke locatie op relatief korte termijn.

Over de uitdaging om 150.000 woningen te realiseren heeft de provincie uitgesproken: "De Spoorzone in Gouda is zo'n gebied waar dat kan. Onbenutte ruimte en leegstaande panden kunnen worden getransformeerd tot zo'n 1.000 woningen. De provincie heeft onlangs toestemming gegeven om hiermee aan de slag te gaan. Gedeputeerde Adri Bom-Lemstra (Ruimte en Wonen): "Het is een mooi voorbeeld van slim ruimtegebruik, onbenutte ruimte inzetten voor iets wat hard nodig is: woningen. Mooi zoals dat hier in Gouda gebeurt."

4.2.4 Kantorenlocaties

De provincie voert een selectief locatiebeleid voor nieuwe kantoren. Het aantal mogelijke ontwikkelingslocaties voor nieuwe kantoren is nu nog erg groot in verhouding tot de maatschappelijke vraag. De nadruk zal, meer dan voorheen, komen te liggen op de kwaliteit van de bestaande voorraad. Het ontwikkelen van te veel locaties tegelijkertijd veroorzaakt versnippering en draagt onvoldoende bij aan de agglomeratiekracht. Voor de provincie is meer concentratie en specialisatie belangrijk om de kwaliteit en complementariteit van alle locaties te verhogen, de markt vraagt daar ook om. Bij de uitwerking van het knooppunten- en centrabeleid in het Programma ruimte is een selectie gemaakt van locaties waar de provincie de bouw van kantoren faciliteert. Dit zijn concentratielocaties en vier scienceparken. Op concentratielocaties worden voorzieningen zoals kantoren, detailhandel en bovenlokale voorzieningen geconcentreerd. Scienceparken zijn locaties waarop een zekere massa van bedrijven (zowel start-up als gevestigde bedrijven) met een wetenschappelijke en/of technologische inslag, onderzoeksinstituten en -faciliteiten te vinden zijn. Vaak is er een nauwe band met een of meerdere universiteiten en/of hogescholen. De geselecteerde locaties vormen de provinciale inzet voor de verdere uitwerking van het concentratiebeleid.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Gouda is in de provinciale Verordening regionaal aangewezen als een concentratielocatie voor kantoren met treinhalte. Het bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe kantoren. In het kader van de Discussienota kantoren 2018 is de marktvraag in beeld gebracht, ook voor de locaties in Gouda. De Spoorzone Gouda is aangemerkt als OV knooppuntlocatie waar grootschalige kantorenontwikkeling (>1.000 m2 bvo) is toegelaten. Voor de Spoorzone is een maximale vraag van 10.000 m2 bvo aan nieuwbouw berekend. In dit bestemmingsplangebied is het oppervlakte aan kantoren gemaximeerd overeenkomstig deze maximale vraag, zodat er niet meer kan komen. Het bestemmingsplan sluit aan bij het provinciaal beleid ten aanzien van kantoorlocaties.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Ruimtelijke structuurvisie Gouda 2005 - 2030

De gemeente Gouda heeft een structuurvisie 2005-2030 opgesteld om een kader te geven waar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De structuurvisie is opgesteld om richting te geven aan de plannen die in de komende periode in Gouda zijn voorzien.

Als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder, zal de functie van Gouda als regionale verzorgingskern binnen het Groene Hart afzakken en zal de stad steeds meer onderdeel worden van de ZuidMeugel van de Randstad. Binnen deze veranderende regionale positie en context, heeft de gemeente specifieke opgaven en uitgangspunten benoemd.

De opgaven die de gemeente heeft gesteld, zijn:

- de binnenstad vitaal houden
- versterken van de regiofunctie
- verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid
- realiseren van voldoende gedifferentieerde en aantrekkelijke woonmilieus
- ontwikkelen van stedelijke knooppunten
- voldoende werkgelegenheid/economisch perspectief
- benutten van de groene omgeving
- versterken van het leefklimaat in de wijken
- optimaliseren van de milieukwaliteit

De opgaven hebben geleid tot een aantal uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda. Deze uitgangspunten leggen de basis voor de plankaart 2020 en een visiekaart 2030. De uitgangspunten zijn opgebouwd in een viertal stappen:

1. investeren in de bestaande stad;
2. ontwikkelen van stedelijke knooppunten;
3. (voor)investeren in infrastructuur;
4. brug naar de Zuidplas.

Bij elke stap zijn uitgangspunten ofwel ambities geformuleerd voor de toekomst.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Een van de ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad is het ontwikkelen van stedelijke knooppunten, waarbij de Spoorzone (samen met de binnenstad) wordt gezien als één van de drie Goudse knooppunten. De ontwikkeling van de Spoorzone is opgenomen als stedelijk (sleutel)project ten behoeve van wonen, werken en voorzieningen, zoals de ontwikkeling van kantoren en een centrum stedelijk woonmilieu met een dichtheid van circa 50 woningen per hectare. Ook de herprofilering van de Burgemeester Jamessingel en de ontwikkeling van de RijnGouweLijn tot een lightrailverbinding met meerdere haltes in het plangebied is hierin opgenomen. De RijnGouweLijn is inmiddels komen te vervallen.



afbeelding 4.2: uitsnede visiekaart Ruimtelijke Structuurvisie Gouda 2005-2030

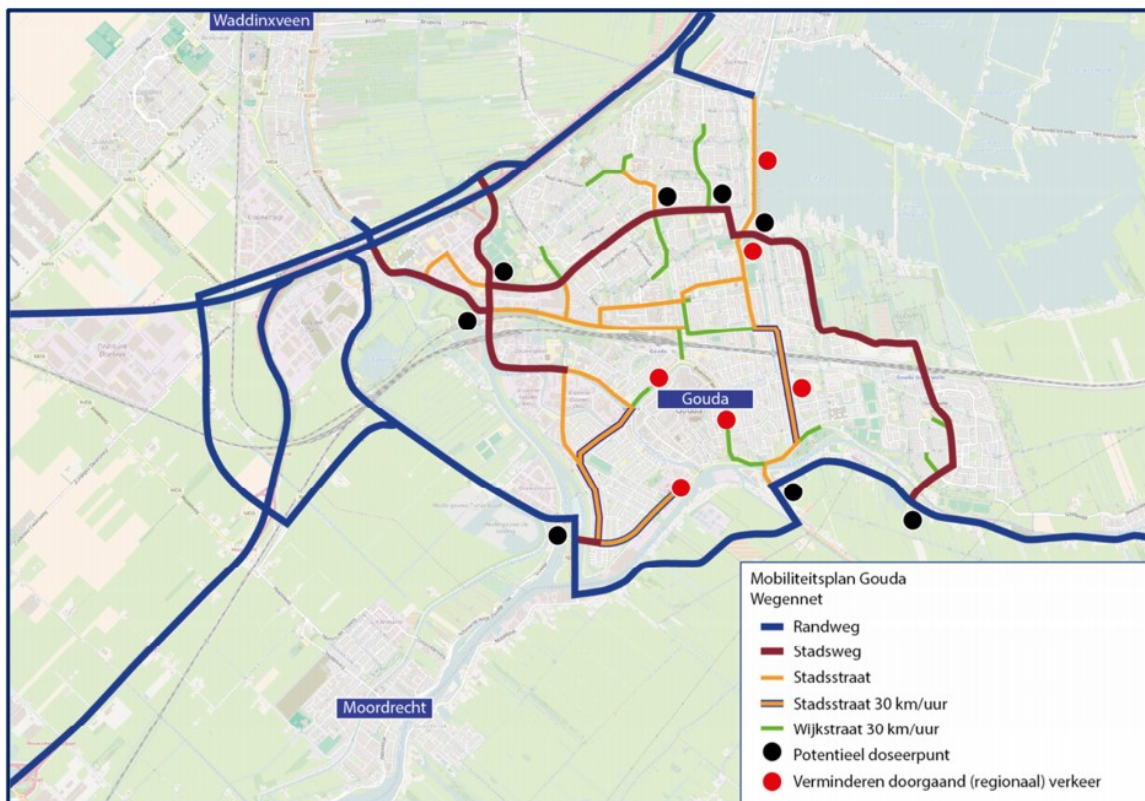
Het bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1 maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe van sociale en middeldure huurwoningen. Dit sluit aan bij het centrum-stedelijke woonmilieu dat in de Ruimtelijke Structuurvisie als ambitie is uitgesproken. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met provinciale en gemeentelijke beleid.

4.3.2 Mobiliteit

Mobiliteitsplan 2017-2026

In het Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026 'Stad in Beweging' (vastgesteld 2017) heeft de gemeente haar visie op de mobiliteit in de gemeente verwoord. In het Mobiliteitsplan is ingegaan op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van alle vormen van vervoer. De compacte structuur met de historische binnenstad geven Gouda haar charme en kwaliteiten. Anderzijds betekent het dat grote ingrepen om het gemotoriseerde verkeer anders af te wikkelen nauwelijks mogelijk zijn. Dat levert zelfs beperkingen op voor het fietsverkeer. Gouda moet het doen met de begrenzings die deze stad oplegt. De gemeente streeft naar een goede verdeling tussen de (verkeers)ruimte voor het langzame en het gemotoriseerde verkeer. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is daarbij een belangrijke opgave, net als het voorkomen van verkeersoverlast.

In onderstaande figuur is het wensbeeld van het wegennet opgenomen. Te zien is dat in en rond het plangebied diverse hoofdwegen (stadsstraten en stadswegen) liggen, die moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van Gouda.



afbeelding 4.3: wegennet (Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026)

De uitdaging zit er in om te voorkomen dat het wegennet vol stroomt en hierdoor de bereikbaarheid afneemt. Daarom zal elke ontwikkeling die verkeersgeneratie met zich meebrengt zorgvuldig getoetst worden.

In het mobiliteitsplan 2017-2026 is een herziening van de parkeernormen aangekondigd, teneinde deze te actualiseren en meer maatwerk en flexibiliteit te bieden. Het is dus mogelijk dat binnen de looptijd van dit bestemmingsplan het gemeentelijk beleid inzake het aspect 'parkeren' wijzigt. In dat geval geldt de nieuwe beleidsregel en dient getoetst te worden aan de inhoud van de dan geldende parkeernormen.

Bij het zoeken en vinden van oplossingen voor parkeervraagstukken hanteert het mobiliteitsplan de volgende principes:

- eerst benutten (onder andere private parkeerplaatsen, meer deelauto's), verdelen (parkeerregulering) en beprijsen (differentiëren en betalen naar gebruik);
- daarna pas bouwen (als dat past binnen een structureel sluitende parkeerexploitatie en meerwaarde biedt voor de kwaliteit van de openbare ruimte);
- zorgen voor een (door de jaren heen) structureel sluitende gemeentelijke parkeerexploitatie;
- zorgen voor nieuwe parkeervoorzieningen die moeten bijdragen aan het verbeteren van de woonomgeving (minder overlast maar ook meer ruimte voor andere functies) en aan het versterken van het historische stadsbeeld in de binnenstad.

Mobiliteitsvisie Ontwikkelingsperspectief

Duurzame mobiliteit is een van de leidende principes voor de Spoorzone. Door de uitstekende bereikbaarheid met het OV liggen hier kansen om het autobezit te verminderen. De ontwikkelingen op mobiliteitsvlak gaan momenteel snel. Het aantal elektrische auto's neemt exponentieel toe, autonoom vervoer komt op, er worden steeds meer deelconcepten ingezet en het stimuleren en het faciliteren van actieve mobiliteit (fietsen en wandelen) wordt vanuit gezondheidsoogpunt steeds belangrijker. In de maatschappij is de trend te zien dat het eigen bezit afneemt en dat gedeeld gebruik en 'pay per use' toeneemt (mobiliteit als een service, MaaS). Hierdoor daalt het eigen autobezit en daarmee de behoefte aan parkeerplaatsen. Dit werkt echter alleen als er geschikte alternatieven worden geboden. De reiziger moet worden geholpen met heldere reisadviezen van deur tot deur, met gebruik van openbaar vervoer en "Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

deelconcepten (elektrische auto, fiets en step bijvoorbeeld) vanuit speciaal ingerichte mobiliteitshubs.

Om toekomstbestendige gebieden te realiseren houdt de gemeente in de Spoorzone zoveel mogelijk rekening met deze trends. In het Ontwikkelingsperspectief is hier een duurzame mobiliteitsvisie voor beschreven. De uitgangspunten zijn:

- Een gedifferentieerde parkeernorm voor auto's op basis van locatie en woninggrootte, met een reductie voor sociale huurwoningen. Deze normen zijn in bijlage 1 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- Een gedifferentieerder parkeernorm voor het realiseren van een collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorziening bij gestapelde woningbouw. Dit als alternatief voor de voorschriften voor het fietsparkeren vanuit het bouwbesluit (2012). Deze normen zijn in bijlage 1 van het ontwikkelingsperspectief opgenomen.
- Een gedeeltelijke substitutie van de autoparkeeropgave door het realiseren van een duurzaam mobiliteitsconcept van 'streefniveau' of van 'topniveau'. Initiatiefnemers kunnen voor reductie op de parkeeropgave een 'duurzaam mobiliteitsplan' indienen ter beoordeling door de gemeente.
 1. Het streefniveau kan worden gerealiseerd door de inzet van een deelautoconcept (met een minimale contracttermijn van 5 jaar). Uitgangspunt hierbij is dat 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt, tot een maximale substitutie van 20% van de autoparkeeropgave.
 2. Het toptniveau kan worden gerealiseerd door het realiseren van een volwaardig MaaS-concept (plannen, boeken en het betalen van je reis) met een divers aanbod aan deelmobiliteit op locatie dat past bij de doelgroep (met een minimale contracttermijn van 10 jaar), het realiseren van een excellente fietsparkeervoorziening en de doorvertaling hiervan in het ruimtelijk ontwerp op basis van het 'STOMP-principe' (Stap-Trap-OV-MaaS-Privéauto). Dit kan een maximale substitutie opleveren van 40% van de autoparkeeropgave.
- Een minimum aandeel van 20% van de parkeerplaatsen is voorzien van een laadpunt en 40% is technisch voorbereid om in de toekomst te kunnen voorzien in de verwachte groei in de laadbehoefte. De laadpunten zijn 'Smart Charging Ready'.
- Slimme oplossingen voor logistiek, bijvoorbeeld gebundelde pakketbezorging en afvalinzameling op centrale plekken, waarmee het aantal verkeersbewegingen gedurende de dag wordt beperkt.

Voorwaardelijk voor deze mobiliteitsambities is een regulering van het parkeren in de Spoorzone en wordt verkend of het wenselijk is om in de omliggende gebieden rond de Spoorzone ook een parkeerregulering in te voeren. Door inzet van slimme bewegwijzering en een stimulerende tariefstructuur wordt gestreefd naar een betere benutting van de bestaande parkeervoorzieningen rondom de binnenstad. Ook dient de Burgemeester Jamessingel voor fietsers en voetgangers te worden opgewaardeerd en dienen er voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen te zijn bij het station. En is een aansluiting van de Spoorzone op hoogwaardige snelfietsroutes gewenst.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. De verbreding van de gebruiksmogelijkheden met de woonfunctie kan tot een andere parkeerbehoefte leiden. In paragraaf 3.2.3 is toegelicht hoe de gemeente met het parkeren van auto's en fietsen omgaat in het plangebied wil omgaan. In de regels van de bestemming is als voorwaarde opgenomen dat bij het bouwen op grond van de ter plaatse geldende bestemming moet worden voorzien in voldoende auto- en fietsparkeergelegenheid in het plangebied en/of de directe omgeving. Vanuit het aspect mobiliteit is geen beperking voor het bestemmingsplan.

4.3.3 Wonen

4.3.3.1 Woonvisie 2015-2020

De kracht van Gouda: aangenaam stedelijk wonen voor iedereen (9 december 2015) vormt het kader voor het woonbeleid in Gouda. De woningmarkt is continue aan verandering onderhevig. Gouda wil een aangename woonstad voor iedereen, nu en in de toekomst, zijn door haar unieke woonkwaliteit -stedelijk en betaalbaar wonen rondom een historisch en levendig stadshart met een centrale ligging in de Randstad en de natuur binnen handbereik - te koesteren en waar mogelijk te versterken. In de nieuwe woonvisie staan vijf thema's centraal:

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



1. Woon- en leefkwaliteit in Gouda: kijken met toekomstwaarde;
2. Kwaliteit bestaande woningen: duurzaam-energetisch, veilig en levensloopgeschikt;
3. Wonen voor iedereen: betaalbaar, beschikbaar en toegankelijk;
4. Optimale voorraad: versnelling en vraagsturing woningproductie;
5. Wonen met zorg: een thuis voor kwetsbare groepen.

Per thema zijn de ambities en doelen benoemd en is beschreven hoe de gemeente deze wil bereiken.

4.3.3.2 Verstedelijkingsagenda

Om de kansen en potentie van woningbouw in Gouda inzichtelijk te maken is in 2018 de Verstedelijkingsagenda vastgesteld. De agenda zet in op het faciliteren van de toenemende vraag naar stedelijk wonen in de randstad, in de omgeving van OV-knooppunten. Inclusief het huidige Goudse woningbouwprogramma kunnen tot 2040 in totaal 8.500 woningen binnenstedelijk worden gerealiseerd. Dit zijn over de hele periode ruim 3.000 woningen meer dan is vastgelegd in de huidige regionale woningbouwafspraken.

Rekening houdend met de beschikbaarheid van terreinen en complexiteit van de realisatie, kan de woningproductie als volgt worden gefaseerd:

- Periode 2017-2024: 4.500 woningen
- Periode 2025-2029: 2.000 woningen
- Periode 2030-2039: 2.000 woningen

Gemeente Gouda wil vooruit met de ontwikkeling en transformatie van de Spoorzone. Het gebied dat voorheen vooral het karakter van kantoorlocatie had, is nu concreet in beeld voor woningbouw. Deze ambitie sluit aan bij de principes van transit-oriented development en slim ruimtegebruik. De ontwikkelingen hebben mede tot doel om de positie van station Gouda als OV-knooppunt voor de regio Midden-Holland te versterken. Het is de wens om circa 1.000 woningen in de Spoorzone en omgeving te realiseren.

4.3.3.3 Betekenis voor het bestemmingsplan

Meer dan regionaal afgestemd

In de periode tot en met 2024 zijn in de Spoorzone 1.000 woningen nog niet tot bestaande woningbouwprogramma gerekend, maar die om bovengenoemde redenen snel tot contractering en realisatie moeten overgaan. In alle gevallen gaat het om transformatie, hetzij van bestaande kantoorpanden, reeds gesloopt vastgoed of braakliggende kantoor kavels. Een deel van deze locaties is aangewezen voor transformatie in het kader van de Ontwikkelstrategie Goudse Poort.

Kwalitatieve behoefte aan stedelijk woonmilieu

In de Regionale Agenda Wonen (RAW) die is opgesteld door Midden-Holland is als belangrijke kwaliteit van de regio de diversiteit benoemd. Het behoud en versterken van de verschillende woonmilieus binnen de regio is een belangrijke ambitie.

Met de woningbouw in de Spoorzone wil gemeente Gouda het bestaande gemengd stedelijk gebied uitbreiden. Het aanbod is een stedelijk woonmilieu met goede voorzieningen in de buurt, gericht op gebruik van het OV. In de Ontwikkelstrategie Goudse Poort is de vraag naar dit type woningen uitgebreid beargumenteerd: "De grootste toekomstige vraag komt van één- en tweepersoonshuishoudens, vooral van starters (25- 34 jaar) en 'empty nesters' (55 jaar en ouder). Een groot deel van deze vraag gaat uit naar woningen op binnenstedelijke locaties, in de nabijheid van winkel- en medische voorzieningen en het openbaar vervoer." ABF heeft in de Woningmarktverkenning 2017-2030 (op basis van het Socrates-model) de behoefte van Gouda onderscheiden naar woonmilieus. Van de totale behoefte in de periode 2017-2030 van 4.813 woningen hebben 3.152 (65%) betrekking op het woonmilieu Buiten-centrum en 1.474 (31%) op het woonmilieu Groen-stedelijk. Binnen de regio Midden-Holland is de Spoorzone van Gouda de enige locatie waar op grote schaal aan deze vraag kan worden voldaan.

Positie van Gouda in de regio

Uit onderzoek van Fakton (Marktonderzoek Regio Midden-Holland, januari 2018) blijkt dat er in Midden-Holland behoefte is aan een netto uitbreiding van de woningvoorraad met 10.000 woningen (ten "Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



opzichte van 2016). Gouda heeft als enige gemeente in de regio een stedelijk woonmilieu te bieden en is daarmee dus onderscheidend. Advies voor Gouda vanuit dit onderzoek is versterken van de positie in de woningmarkt door binnen het bestaand stedelijk gebied meer appartementen te realiseren. Bij een dergelijke versterking van de positionering van Gouda worden ook kansen gezien voor de bovenregionale vraag. De voorgenomen ontwikkeling van de Spoorzone zal hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Ook uit de Grote Omgevingstest Zuid-Holland (Springco december 2018) blijkt in Gouda een toenemende behoefte aan appartementen en aan woningen in een stedelijk woonmilieu.

Flexibeler programmeren

Voor wat betreft de regionale programmering is de regio Midden-Holland in het verlengde van de opgestelde (nu nog concept) Regionale Agenda Wonen met de provincie in gesprek over een flexibeler programmeringsmethodiek. Daarbij wordt door de regio samen met de provincie gewerkt aan afspraken die leiden tot kwantitatieve maar vooral ook kwalitatieve gewenste ontwikkeling van de regionale woningmarkt. De regio wil daarmee kunnen inspelen op een snel en continu veranderende markt.

Voor de Spoorzone zijn 1.000 woningen opgenomen in Blok I in de meest actuele versie van de Regionale Projectenlijst Woningbouw (RPW) Midden-Holland die aan de provincie is aangeboden door de regio Midden-Holland. De Spoorzone wordt hierin gezien als een plan met bovenregionale kwaliteit, ondermeer vanwege het hier te realiseren stedelijk woonmilieu nabij een HOV-knooppunt. Daarbij is de realisatie van 30% sociale huur een belangrijk uitgangspunt. Plannen met bovenregionale kwaliteit zijn in de ogen van de provincie plannen die liggen in het invloedsgebied van Stedenbaan(plus)trein / lightrailstations.

Conclusie

Met het Ontwikkelperspectief Spoorzone is rekening gehouden met de uitgangspunten uit de Goudse Woonvisie en de Regionale Agenda Wonen Midden-Holland (RAW). Het programma voor de C1-locatie dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt, volgt uit het Ontwikkelperspectief. Met een centrumstedelijke woonmilieu nabij een OV-knooppunt en met veel stedelijke voorzieningen op loopafstand (zoals stadscentrum, ziekenhuis en bioscoop) is sprake van een unieke kwaliteit binnen de regio. Het programma van het Ontwikkelperspectief Spoorzone (en daarmee ook de C1-locatie) is onderdeel van de Verstedelijkingsagenda en biedt een binnen de regio uniek en onderscheidend woonmilieu. Zowel kwantitatief als kwalitatief wordt het woonprogramma als passend bevonden in de aanwezige behoefte.

Het nieuwe programma voor de Spoorzone dient te voldoen aan de uitgangspunten uit de Woonvisie, waaronder de verhouding in het programma aan sociale huur en middeldure huur. Deze uitgangspunten worden op gebiedsniveau bewaakt. Voor de C1-locatie is een programma aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen voorzien.

4.3.4 Economische Visie Gouda 2005-2010 “Aantrekkelijk ondernemen - Veelzijdige werkgelegenheid”

De gemeente streeft naar een sterke, gedifferentieerde economische structuur en een divers aanbod aan betaalde en onbetaalde werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen. De ambitie is dat Gouda gaat functioneren als de werkgelegenheidsmotor voor Midden-Holland. Dit kan bereikt worden wanneer Gouda haar positie als veelzijdige werkstad versterkt, door beter gebruik te maken van haar strategische ligging aan belangrijke wegen, waterwegen en spoorwegverbindingen. Daarnaast moet Gouda bestaande bedrijven koesteren en de groei van deze bedrijven helpen bevorderen.

De ambities hebben alles te maken met werkgelegenheid en ondernemersklimaat. Meer werkgelegenheid en een beter ondernemersklimaat zijn daarom de hoofddoelen van het economisch beleid voor de periode tot 2010. Dit heeft zich vertaald in de volgende beleidskeuzes:

1. Groeikansen benutten in de clusters kantoorhoudende diensten, vrijetijdsbesteding en zorg & welzijn, om een veelzijdige werkgelegenheidstoename tot stand te brengen;
2. Vitaliteit van de bestaande bedrijven behouden, voor stabiliteit en doorgroei van de werkgelegenheid;
3. Verbeteren van de aantrekkelijkheid van het ondernemersklimaat (i.e. randvoorwaarden om goed te kunnen ondernemen), dit trekt nieuwe bedrijvigheid aan en laat bestaande bedrijven groeien.

Een landelijk probleem, waarmee ook Gouda te kampen heeft, is het gegeven dat er een overmaat is aan beschikbare kantoorruimte. Ongeveer een derde van de aanwezige kantoorruimte in Gouda staat leeg. In Gouda is in dat kader een project gestart, met het oog op het terugdringen van de aanwezige leegstand. Het terugdringen van de leegstand is een van de speerpunten van beleid van het zittende college.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan maakt ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een hogere bouwhoogte mogelijk en voegt een woonprogramma toe. In het kader van de Discussienota kantoren 2018 is de marktvraag in beeld gebracht, ook voor de locaties in Gouda. De Spoorzone Gouda is aangemerkt als OV knooppuntlocatie waar grootschalige kantorenontwikkeling (>1.000 m² bvo) is toegelaten. Voor de Spoorzone is een maximale vraag van 10.000 m² bvo aan nieuwbouw berekend. In dit bestemmingsplangebied is het oppervlakte aan kantoren gemaximeerd overeenkomstig deze maximale vraag, zodat er niet meer kan komen. En door functiemenging mogelijk te maken, wordt getracht de locaties aantrekkelijker te maken en de binnenstedelijke ruimte optimaler te benutten.

4.3.5 Horecanota 2008-2017 “Eten, drinken en overnachten in Gouda”

Op 2 april 2008 is de horecanota 2008-2017 'Eten, drinken en overnachten in Gouda' vastgesteld. Met de horecanota is gevolg gegeven aan de wens om meer duidelijkheid te geven voor ondernemers, bezoekers en bewoners over de ontwikkelingsmogelijkheden en gebieden van de horeca. Met de horecanota is de input gegeven voor het opstellen van de regeling van de horeca in bestemmingsplannen, waarin in ruimtelijke zin ontwikkelingsmogelijkheden en beleidsuitgangspunten inzichtelijk worden gemaakt. Tevens biedt het een toetsingskader (beleidsregels) voor diverse initiatieven.

De horecanota richt zich met name op de binnenstad, maar ook voor de overige gebieden worden beleidsuitspraken gedaan. De hoofddoelstelling voor de horeca is in de horecanota als volgt geformuleerd: “Gouda wil meer inzetten op de economische en maatschappelijke potentie van horeca, zonder de balans met de leefbaarheid en het woonklimaat van de binnenstad uit het oog te verliezen.” Daarnaast zijn de volgende subdoelen geformuleerd:

- Verhogen van de bestedingen en verlengen van de verblijfsduur in de horeca en andere vrijetijdssectoren (detailhandel, toerisme, cultuur, vermaak);
- Ruimte bieden voor realisatie van een aantrekkelijk horeca-aanbod dat aansluit bij de wensen van consumenten;
- Ruimte bieden voor dynamiek in de horeca sector met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers;
- Versterken van de werkgelegenheid in de horeca en gerelateerde vrijetijdssectoren.

Gouda kiest voor de inzet van verschillende instrumenten om sturing te geven aan de gewenste horecaontwikkeling. Het bestemmingsplan is daarbij het belangrijkste instrument voor de regulering van de horeca. In de nieuwe bestemmingsplannen is er ruimte voor nieuwe initiatieven.

Het bestemmingsplan is het belangrijkste instrument voor de regulering van de horeca. In het bestemmingsplan wordt vastgelegd waar de vestiging van horeca is toegestaan en waar niet. Tevens kunnen in het bestemmingsplan regels worden opgenomen over het aantal en het soort horeca-inrichtingen dat in een bepaald gebied is toegestaan. De primaire afweging voor het vestigen van horeca vindt dus plaats in het bestemmingsplan. De exploitatievergunning op basis van de APV is daarbij volgend en richt zich uitsluitend op de openbare orde en veiligheid. Bij het beoordelen van de exploitatievergunning wordt weliswaar rekening gehouden met het woon- en leefklimaat, maar ook op dat onderdeel is het bestemmingsplan het belangrijkste toetsingskader.

De wijze van bestemmen in de geldende bestemmingsplannen houdt kort gezegd in dat alle horecabedrijven specifiek zijn aangegeven (hetzij via een aanduiding binnen de bestemming, hetzij via een specifieke bestemming) en dat nieuwvestiging elders in principe niet is toegestaan.

In de nieuw op te stellen bestemmingsplannen komt er ruimte voor nieuwe initiatieven. Dit kan door:

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



- Meer afwijkmogelijkheden op te nemen binnen de bestemming horeca, waarbij gebruik wordt gemaakt van de horecacategorieën. Daarbij kunnen onder bepaalde voorwaarden andere horecacategorieën toegestaan worden om daarmee functiewisselingen, die passen binnen de horecanota, mogelijk te maken;
- Bieden van afwijkmogelijkheden binnen andere (gemengde) bestemmingen op te nemen, waarbij onder bepaalde voorwaarden een verruiming van de horecacategorieën wordt toegestaan;
- Wijzigingsbevoegdheden opnemen binnen andere bestemmingen voor horecacategorieën die passen binnen het horecabeleid, waarmee het aantal horecabedrijven kan toenemen.

Overzicht gebiedsprofielen Goudse horeca

deelgebied/thema	Eten		Drinken	Dansen	Slapen
	winkelondersteunde daghoreca	spijs- en maaltijd-verstrekkers	drank-verstrekkers	discotheken en zelfstandige zaalverhuur	logies-verstrekkers
1. Markt, Achter de Waag, Nieuwe Markt	+	+	+	+	+
2. Zeugstraat, Korte Tiendeweg e.o.	0	0	+	+	+
3. Lange Tiendeweg, Achter de Kerk, Wijdstraat, Korte en Lange Groenendaal	+	+	0	0	+
4. Kleiweg, Hoogstraat, Agnietenstraat e.o.	+	0	0	0	0
5. Hoge en Lage Gouwe, Oost- en Westhaven e.o.	+	+	0	0	+
6. Overige Binnenstad	per initiatief toetsen / gebruik van vrijstellingsmogelijkheden				
	winkelondersteunde daghoreca	spijs- en maaltijd-verstrekkers	drank-verstrekkers	discotheken en zelfstandige zaalverhuur	logies-verstrekkers
7. Spoorzonegebied (inclusief Hamstergat)	+	+	+	+	+
8. Wijk- en buurtcentra	+	+	+	0	0
9. Bedrijfslocaties	+	+	0	+	0
10. Solitaire horecavestigingen	per initiatief toetsen / gebruik van vrijstellingsmogelijkheden				

Betekenis voor het bestemmingsplan

De regels voor horeca zijn afgestemd op het gebiedsprofiel voor het Spoorzone-gebied. Het nieuwe bestemmingsplan maakt maximaal 250 m² bvo horeca mogelijk van categorie I. Categorie I zijn horecabedrijven die qua exploitatievorm aansluiten bij winkelveorzieningen (winkelondersteunende horeca). In het bedrijf worden overwegend niet ter plaatse bereide kleine etenswaren en in hoofdzaak alcoholvrije drank verstrekt. Denk aan lunchrooms, koffie- en theehuizen en ijsalons.

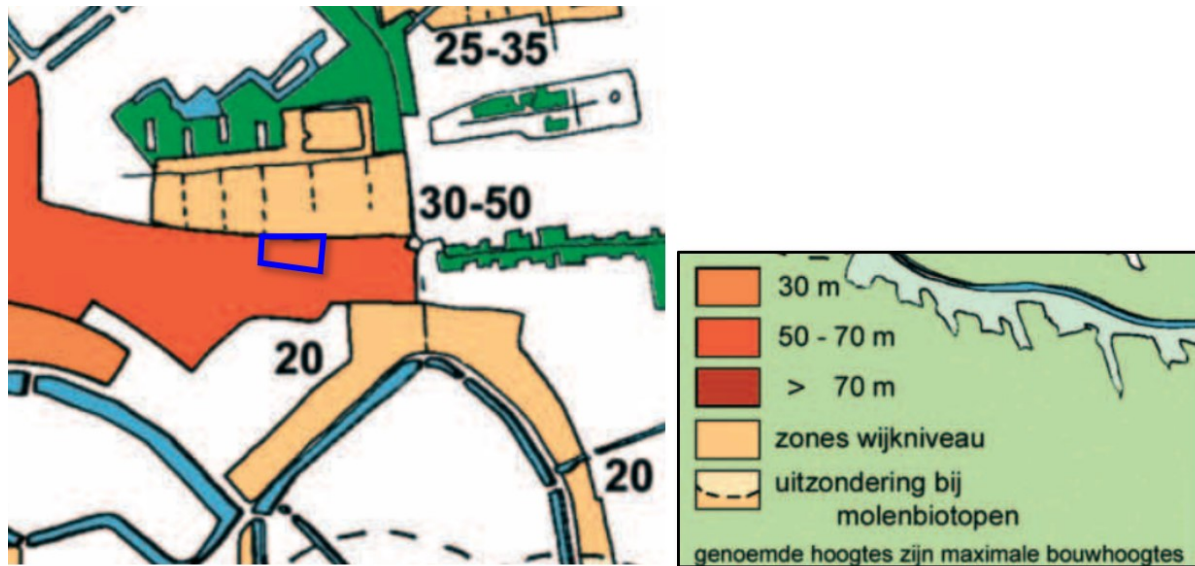
4.3.6 Nota Hoogbouw

De gemeente Gouda geeft in deze nota haar visie op hoogbouw. De nota is vastgesteld in 2005. In de nota zijn randvoorwaarden geformuleerd die bestaande kwaliteiten waarborgen en een toetsingskader bieden voor nieuwe plannen. Vanuit verschillende perspectieven en schaalniveaus (regio, stad en wijk) geeft de nota Hoogbouw op basis van stedenbouwkundige argumenten en een eerste maatschappelijke notie, een samenhangend beeld van de mogelijkheden voor hoogbouw in Gouda. Op de zoneringskaarten geeft de nota aan waar hoogbouw binnen Gouda denkbaar is. In de zones waar dat van toepassing is, worden maximale bouwhoogtes gegeven. Omdat iedere plek zijn eigen specifieke kenmerken heeft, zijn de randvoorwaarden waaraan de hoogbouw dient te voldoen, omschreven in de vorm van algemene aandachtspunten.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



De functie van de nota Hoogbouw als toetsingsinstrument zal met name tot uitdrukking komen in die gevallen waar er voor de gemeente de mogelijkheid en ruimte is om te sturen in de ruimtelijke ontwikkeling van een plek of gebied. Hiervan is sprake als de gemeente eigenaar is van de grond of als medewerking aan een initiatief wordt verleend buiten de kaders van het geldende bestemmingsplan in de vorm van een vrijstelling of een herziening van het bestemmingsplan. In die gevallen geeft de gemeente via maatwerk randvoorwaarden aan waarbinnen een ontwikkeling tot stand mag komen. Als vanuit het programma en de stedenbouwkundige inpassing van dat programma in de wijk hoogbouw tot de mogelijkheden behoort, dan geeft de nota Hoogbouw daarvoor de bijzondere randvoorwaarden ten aanzien van de bouwhoogte en de bijbehorende condities voor de inpassing op het maaiveld.



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

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plangebied ligt in een zone waar de Nota Hoogbouw als maximale bouwhoogtes 50m tot 70m aangeeft. De hoogtes die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt (deels 50m en deels 40m) passen bij de uitgangspunten van de Nota Hoogbouw voor de Spoorzone.

4.3.7 Structuurvisie Groen Gouda

Op 6 maart 2019 heeft de gemeenteraad van Gouda de Structuurvisie Groen vastgesteld, als uitwerking van de notitie 'Groen, groener, Gouda'. Gouda vindt het belangrijk dat er in het algemeen voldoende groen in de stad beschikbaar is. Uitgangspunt is dat bouwende partijen het aanwezige groen behouden en ook nieuw groen aanleggen. Indien een projectontwikkelaar aanwezig groen niet behoudt of onvoldoende nieuw groen aanlegt, moet er financieel gecompenseerd worden door storting van een bijdrage in het Groenfonds. Met de financiën uit dit fonds kan op een andere plek alsnog openbaar groen worden aangelegd. Om het stellen van randvoorwaarden bij planontwikkelingen mogelijk te maken, is een basis nodig in de vorm van een structuurvisie, die hier tevens in beleidsregels is uitgewerkt. De structuurvisie richt zich in hoofdzaak op openbaar gebied en niet op particuliere tuinen.

De Structuurvisie Groen bestaat uit vijf beleidsregels, welke van toepassing zijn op planontwikkelingen met de activiteit bouwen waarbij de bouwsom minimaal €100.000 bedraagt per plan. Het gaat om de volgende beleidsregels:

1. Beleidsregel 1: De oppervlakte bestaand openbaar groen en water, en het aantal bestaande bomen worden ten minste behouden.
2. Beleidsregel 2: Bij planontwikkelingen dient een oppervlakte ter grootte van ten minste 15% van het totale projectgebied openbaar groen te worden.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



3. Beleidsregel 3: Als het niet haalbaar blijkt om binnen het projectgebied de vereiste 15% openbaar groen te ontwikkelen, dan is het mogelijk:
 - a. binnen het projectgebied compenserende maatregelen te treffen tot maximaal 50% van de opgave voor openbaar groen;
 - b. de opgave voor openbaar groen te realiseren op andere locaties in dezelfde wijk als waarin het projectgebied ligt. Het te realiseren openbaar groen buiten het projectgebied dient binnen een jaar na oplevering van het projectgebied te zijn aangelegd.
4. Beleidsregel 4: Voor iedere niet gerealiseerde of gecompenseerde vierkante meter openbaar groen is een compensatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd van € 250 per m² (prijspeil 2019). Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de Grond-, weg- en waterbouwindex uit het Meerjarenperspectief Grondexploitaties.
5. Beleidsregel 5: Het college heeft de bevoegdheid te besluiten tot ontheffing of afwijking van de beleidsregels 2, 3 en 4, indien toepassing leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De beleid in het plangebied is geen bestaand openbaar groen of water en er zijn ook geen bomen in het plangebied. Voor de planontwikkeling geldt dat er een oppervlakte van ten minste 15% van het plangebied wordt ingericht als openbaar groen, danwel als dit niet haalbaar is, wordt middels beleidsregel 3 een andere oplossing gezocht.

4.3.8 Duurzaamheid

4.3.8.1 Beleid

De rijksoverheid heeft de ambitie om in 2050 CO₂-neutraal en klimaatbestendig te zijn. Gouda heeft als ambitie om dit in 2040 voor haar gemeente te bereiken. In Gouda zijn op gebied van duurzaamheid de volgende gemeentelijke beleidsstukken leidend:

- Uitvoeringsprogramma Duurzaamheid 2016 - 2019: 'Op weg naar een CO₂-neutraal Gouda',
- Motie van november 2017 over Energieneutraal bouwen in Gouda,
- Het Collegebesluit van juni 2018 over 'Aardgasvrije nieuwbouw Gouda',
- De ambities die voor ontwikkelingen in de Spoorzone zijn geformuleerd.

Begin 2018 heeft de gemeente het regionale covenant 2025 Energietransitie Midden-Holland ondertekend waarin de gezamenlijke doelstelling staat om 3,9 PJ energie te besparen en 4,9 PJ duurzame energie op te wekken.

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

Voor de Spoorzone is een energievisie opgesteld. Naar aanleiding daarvan is een onderzoek gedaan naar de geschiktheid van de bodem voor warmte- en koudeopslag. Voor het gebied is een Masterplan Warmte-Koudeopslag Spoorzone en Hamstergat (Witteveen+Bos, 2007) opgesteld met richtlijnen om te komen tot een betere afstemming van de verschillende WKO-bronnen in het gebied en een hogere efficiëntie ervan.

4.3.8.2 Ontwikkelingsperspectief Spoorzone

De gemeente Gouda wil in de Spoorzone diverse duurzaamheidsmaatregelen in de praktijk brengen, zonder dat dat de haalbaarheid van de woningbouwontwikkeling in gevaar brengt. In het Ontwikkelingsperspectief is een duurzaamheidsvisie beschreven, opgebouwd uit de thema's mobiliteit, energie, klimaatadaptatie, circulariteit en gezondheid. In paragraaf is het onderdeel duurzame mobiliteit beschreven. Hieronder is ingegaan op de ambities voor de thema's energie.

Energie

Voor het verwarmen van de gebouwde omgeving moeten we in de komende decennia overstappen van aardgas naar een duurzaam alternatief. Daarnaast moet elektriciteit duurzaam opgewekt gaan worden,

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



bijvoorbeeld met behulp van zon en wind Deze energietransitie heeft impact op verschillende schaalniveaus.

De gemeente wil in de Spoorzone graag in samenwerking met de betrokken marktpartijen aan de slag met een collectieve warmteysteem en zal daar actief op sturen als het een haalbare optie blijkt. Het hogere doel van de Spoorzone is echter de versnelde realisatie van een woningbouwprogramma. Uitgangspunt is daarom wel dat de aanleg van het systeem de ontwikkeling van de woningbouw niet teveel mag vertragen. De betrokken marktpartijen van de deellocaties in de Spoorzone zullen dan ook bij de vervolgfase van dit onderzoek worden betrokken. Door de beoogde dichtheid van de nieuwbouwonwikkeling, de aard van de bebouwing in de omgeving en de barrièrewerking van het spoor zijn in eerste instantie vooral de deellocaties aan de noordzijde van het spoor onderdeel van deze verkenning.

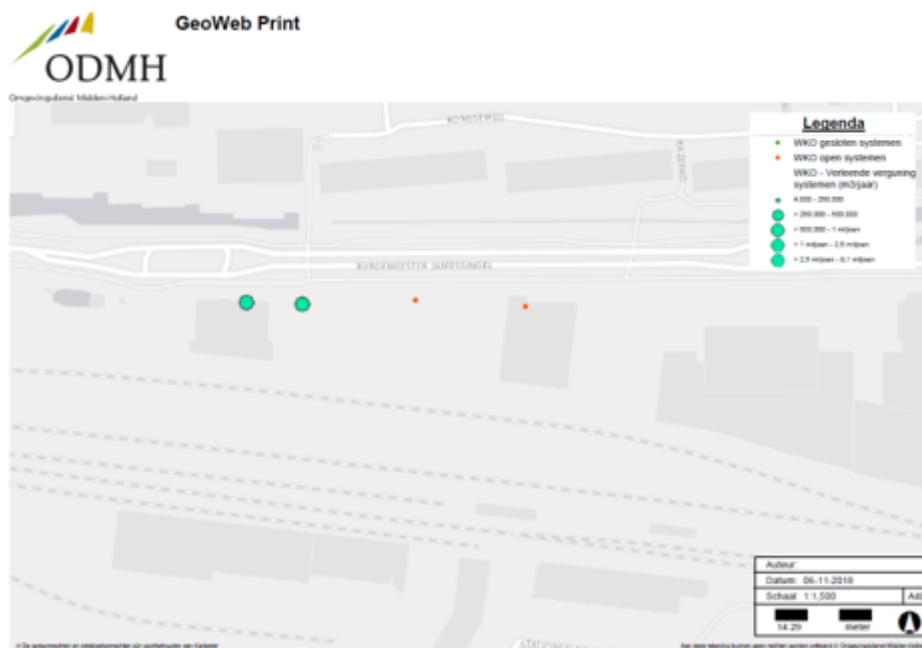
Ook op gebouw- en woningniveau heeft de energietransitie gevolgen. Vanaf 1 januari 2021 moeten alle nieuwbouwwoningen voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG).

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'). Met GPR worden op gebouwniveau prestaties op het gebied van duurzaamheid en toekomstgericht bouwen gemonitord. De GPR werkt met rapportcijfers op de volgende thema's: energie, milieu, gebruikerskwaliteit, toekomstwaarde en gezondheid.

4.3.8.3 Potentie van de bodem

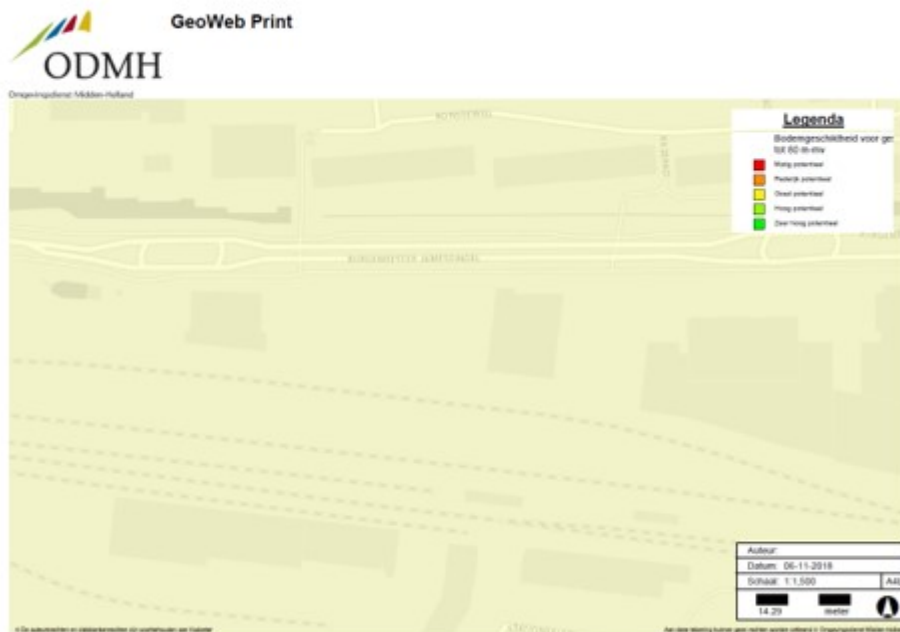
De ODMH heeft een analyse gemaakt van de mogelijkheden voor bodemenergie in de Spoorzone. Uit bodemkaarten is af te leiden dat de bodem geschikt is voor bodemenergie maar dat er ook al vier bodemenergiesystemen in het gebied zijn (afbeelding 4.5). Daarbij moet worden opgelet voor interferentie. Open bronnen kunnen binnen een straal van 400 m invloed hebben op elkaar. Uit de kaarten blijkt verder dat de potentie voor:

- Gesloten bodemenergiesystemen tot 80 m diep goed is (afbeelding 5.14)
- Open bodemenergiesystemen ofwel voor warmte- en koudeopslag (WKO) in het eerste watervoerend pakket hoog is (afbeelding 5.15)
- Gesloten bodemenergiesystemen tot 150 m diep hoog is (afbeelding 5.16).
- De potentie voor WKO in het tweede watervoerend pakket hoog is.

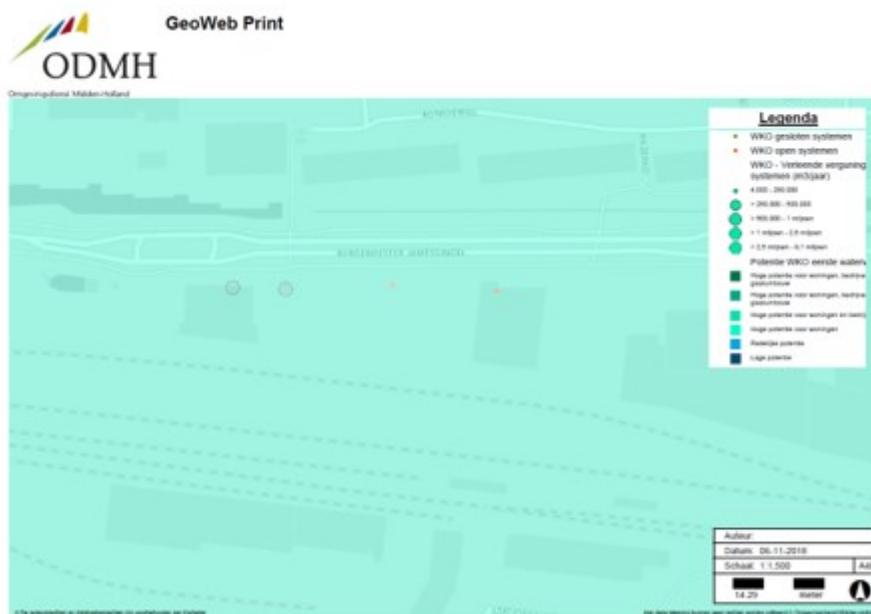


"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

Afbeelding 4.5: Aanwezige bodemenergiesystemen (c.q. afgegeven vergunningen)



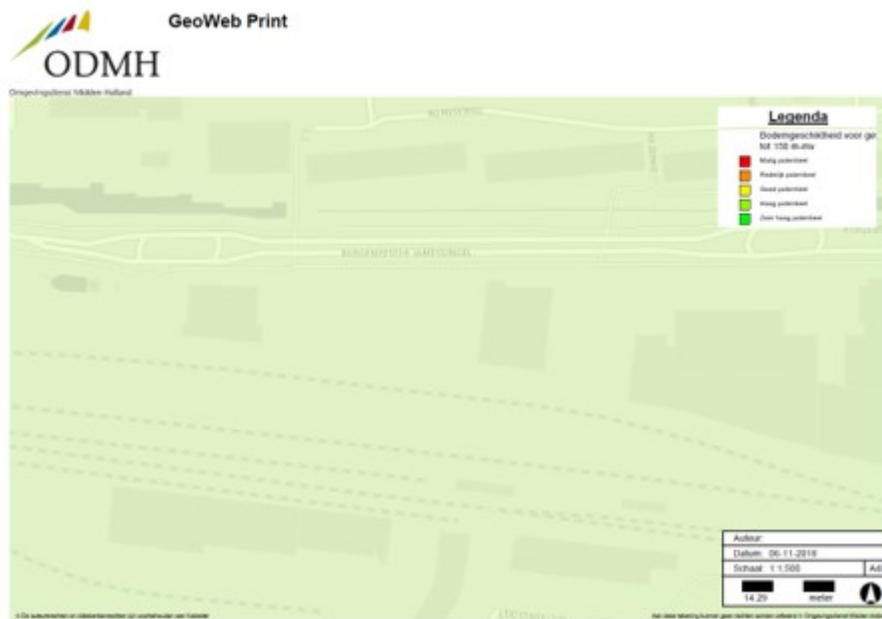
Afbeelding 4.6: Potentie voor gesloten bodemenergiesystemen tot 80 m diep



Afbeelding 4.7: Potentie voor open bodemenergiesystemen in eerste watervoerend pakket is hoog

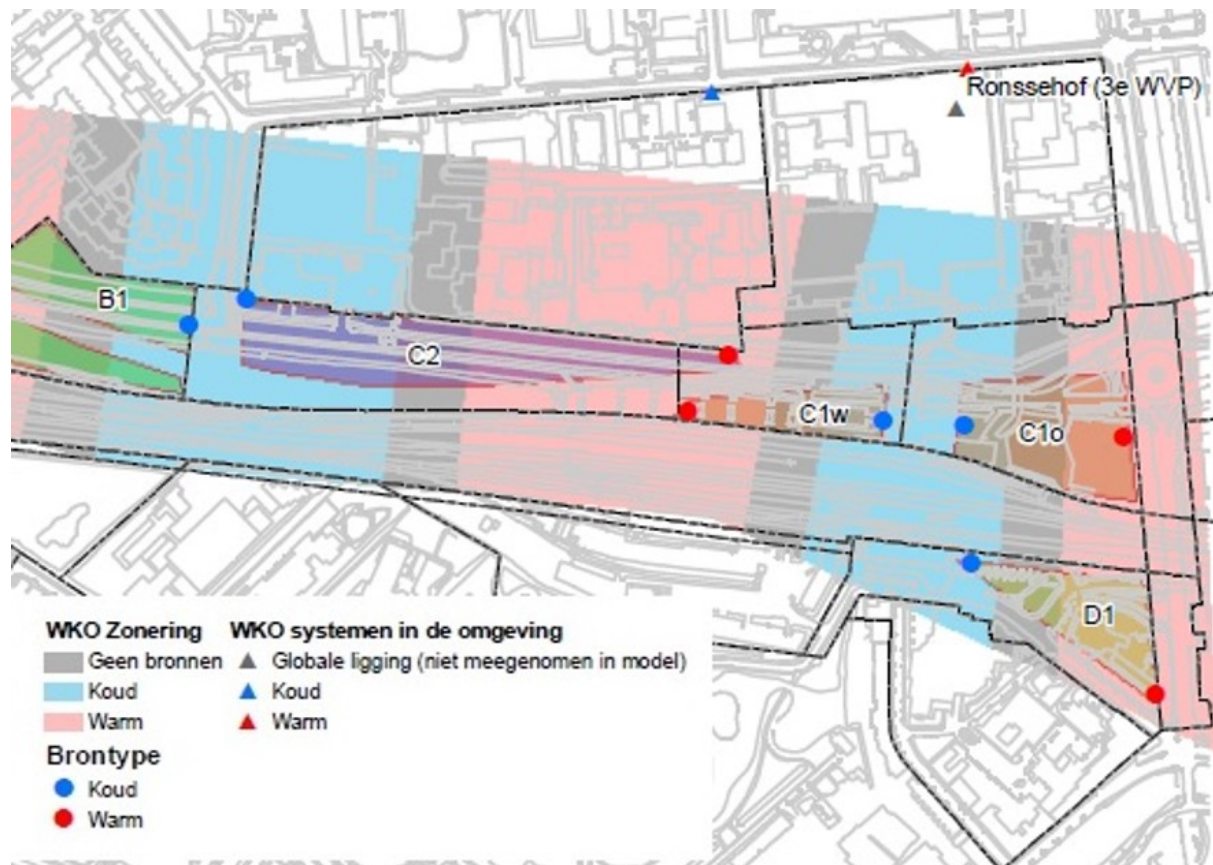
"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)





Afbeelding 4.8: Potentie voor gesloten bodemenergiesystemen tot 150 m diep

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



"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

afbeelding 4.9: Kaart uit het Masterplan Warmte-Koudeopslag Spoorzone en Hamstergat

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

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

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

4.3.8.4 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.

Om invulling te geven aan de maatschappelijke belangen op het gebied van klimaatadaptatie heeft de gemeente in maart 2019 de Structuurvisie Groen vastgesteld. De hierin opgenomen beleidsregels zijn beschreven in paragraaf 4.3.7.

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.

Circulariteit

Voor de Spoorzone vindt de gemeente een aantal punten op het vlak van circulariteit van belang. Zo is vanuit toekomstbestendigheid het de wens dat een gebouw zo flexibel mogelijk wordt ingericht. Door bijvoorbeeld te werken met hogere plinten zijn de ruimten voor meerdere functies geschikt.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



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. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan deze flexibiliteit.

Een ander belangrijk uitgangspunt is het stimuleren van 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. Ook dit staat het bestemmingsplan toe.

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Archeologie

5.1.1 Kader

Erfgoedwet (2017)

De Erfgoedwet verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan rekening te houden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De feitelijke bescherming daarvan krijgt gestalte door het opnemen van regels in het plan ten aanzien van de afgifte van bouw- en omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden in die gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Deze regels kunnen betrekking hebben op archeologisch vooronderzoek dat de aanvrager van de vergunning moet laten uitvoeren. Aan de vergunning zelf kunnen aanvullende voorwaarden worden verbonden, met als uiterste de verplichting tot plaanpassing of het laten verrichten van een opgraving.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (2017)

De provincie Zuid Holland beschikt over de cultuurhistorische kaart - ook aangeduid als Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Deze kaart kent drie verschillende thema's: archeologie, historische stedenbouw en historisch landschap. Plannen ter plaatse van de gebieden met cultuurhistorische waarden vereisen een nadere analyse en afweging. De terreinen waarvan de archeologische waarde bekend is, staan aangegeven op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) staat de zogenaamde verwachtingswaarde aangegeven. De provincie Zuid-Holland gebruikt beide kaarten en de CHS bij advisering en beoordeling van (wijziging van) bestemmingsplannen, bij het verlenen van ontgrondingsvergunningen en bij advisering over omgevingsvergunningen, bodemsaneringen en peilbesluiten. Gouda heeft echter zelf een beleidskaart ontwikkeld, waarin de gegevens van de AMK, IKAW, en CHS zijn verwerkt en verfijnd. De Goudse beleidskaart dient daarom als basis voor het archeologisch beleid in Gouda.

Gemeentelijke archeologische beleidskaart (2011)

De gemeente Gouda heeft in juni 2011 de geactualiseerde gemeentelijke archeologische beleidskaart (ABK) vastgesteld. Op de ABK is aangegeven in welke gebieden binnen de gemeente archeologische waarden aangetroffen kunnen worden. In die gebieden is een omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie vereist bij bodemverstorende werkzaamheden. In het beleid is opgenomen in welke situaties vrijstelling geldt van deze verplichting.

1. Omvang

- op een hoogwaardige locatie met bijzonder waarde (archeologisch monument): geen vrijstelling;
- op een hoogwaardige locatie: vrijstelling voor projecten kleiner dan 50 m²;
- in een zone met een hoge verwachting: vrijstelling voor projecten kleiner dan 100 m²;
- in een zone met een lage verwachting: vrijstelling voor projecten kleiner dan 10.000 m².

2. Diepte

Alle onderzoeken in Gouda tonen aan dat de gemiddelde dikte van de verstoorde bovenlaag in Gouda meer dan 50 cm bedraagt. Zolang werkzaamheden niet dieper dan 50 cm -mv worden uitgevoerd, is er geen archeologisch onderzoek of een omgevingsvergunning activiteit archeologie vereist. Hiermee wordt afgeweken van de provinciale norm van 30 cm -mv.

Op sommige plaatsten is bekend dat de archeologische waarden zich op grotere diepte bevinden, bijvoorbeeld onder recente ophogingspakketten. Hier geldt een dieptevrijstelling van 2 meter, pas bij diepere graafwerkzaamheden is onderzoek of een vergunning noodzakelijk

Archeologievriendelijk bouwen

Bovenstaande verplichtingen en vrijstellingen gelden in situaties waar behoud in situ van de archeologische waarden geen optie is. Waar mogelijk probeert Gouda behoud in situ wel actief te

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



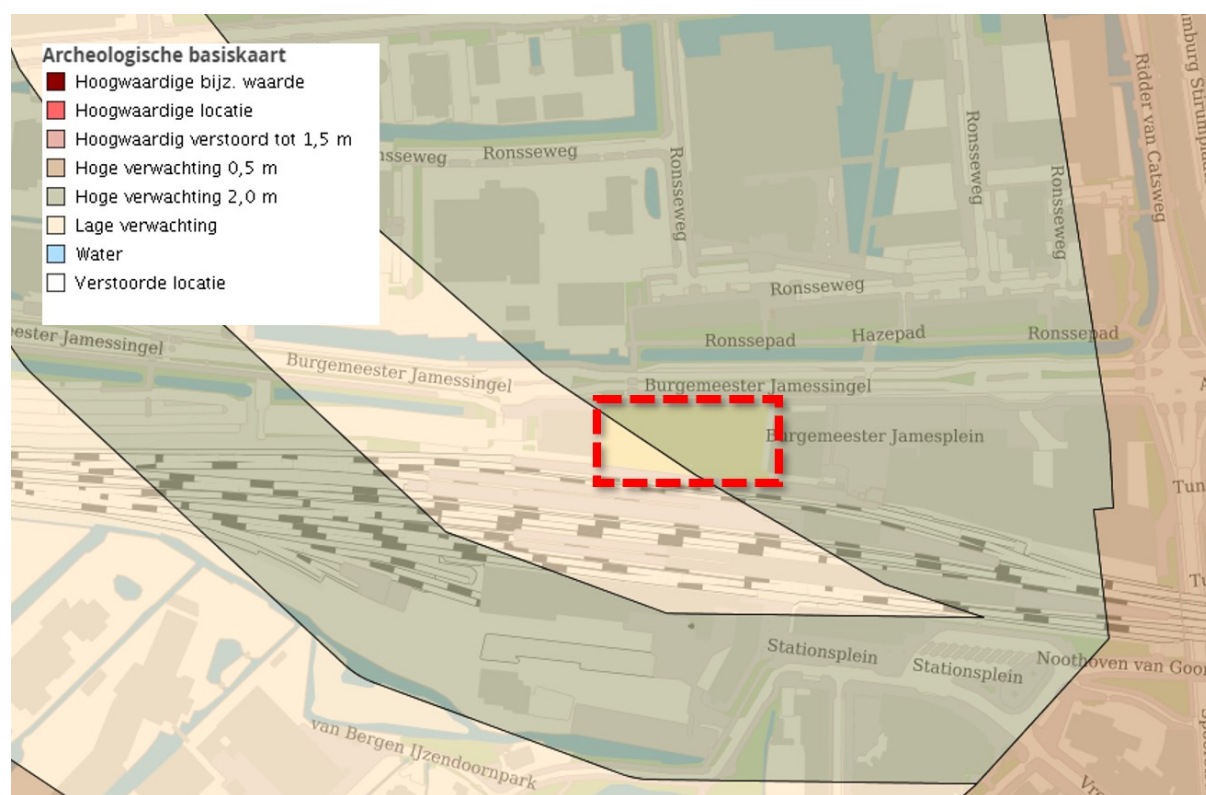
stimuleren. Daarom is het archeologievriendelijk bouwen geïntroduceerd: wanneer een bouwplan voldoet aan een aantal richtlijnen, wordt het bodemarchief nog maar zo weinig verstoord dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. De richtlijnen voor archeologievriendelijk bouwen zijn opgenomen in het beleid en vastgelegd in de Verordening inzake monumenten en archeologie.

5.1.2 Betekenis voor het plan

Binnen het plangebied zijn de volgende gebieden aanwezig (zie ook afbeelding 5.1):

1. lage verwachting (cremegeel)
2. hoge verwachting 2,0 m (groen)

Het gebied met hoge archeologische verwachting (mosgroen), zoals weergegeven op onderstaande afbeelding, is opgenomen op de verbeelding. Dit gebied krijgt een dubbelbestemming, 'Waarde - Archeologie'. Gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde worden niet op de verbeelding opgenomen, hiervoor is ook geen omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie noodzakelijk. Alleen bij zeer grote projecten (groter dan 10.000 m²) is dan een booronderzoek noodzakelijk, ter controle van de lage verwachting.



afbeelding 5.1: uitsnede Archeologische Basiskaart (bron: gis.gouda.nl/gisviewer)

5.2 Cultuurhistorie

5.2.1 Kader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten aanwezige cultuurhistorische waarden meegewogen worden in de besluitvorming. Vanaf 1 januari 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vastgelegd bij het maken van een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische waarden. Als gevolg hiervan is het van belang dat voorafgaand aan het maken hiervan de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

De provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS) geeft de cultuurhistorische waarden in archeologisch en landschappelijk opzicht op provinciaal niveau aan. De nieuwe kaart is sinds januari

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



2017 van kracht. De kaarten van de CHS zijn geraadpleegd voor het bestemmingsplan.

In de gemeentelijke Nota Cultuurhistorie is het beleid vastgelegd dat ieder bestemmingsplan een cultuurhistorische paragraaf dient te bevatten. Dat wil zeggen dat aangegeven wordt welke waarden zich waar bevinden en hoe daarmee omgegaan wordt (aanlegvergunning, vrijstellingen, omgevingsvergunning e.d.). Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

In de nieuwe gemeentelijke Erfgoedverordening 2017 zijn de lokale regels en procedures voor het beheer en behoud van ons gemeentelijk erfgoed vastgelegd.

5.2.2 Betekenis voor het plan

De provinciale CHS kaart geeft geen waarden aan in het plangebied. Er zijn in het plangebied geen rijks- of gemeentelijke monumenten of cultuurhistorische elementen of gebieden aanwezig die bescherming behoeven. Ook maakt het plangebied geen onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht. Er zijn zodoende geen regelingen in het bestemmingsplan opgenomen ter bescherming van cultuurhistorie.

5.3 Milieu

De beleidsvelden milieu en ruimtelijke ordening groeien het laatste decennium steeds meer naar elkaar toe. Ook op rijksniveau wordt steeds meer aandacht gevraagd voor de wisselwerking tussen milieu en ruimtelijke ordening. Milieubeleid kan soms beperkingen opleggen aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, maar is primair bedoeld om een zo optimaal mogelijke leefomgeving te realiseren.

Dit milieukundige randvoorwaarden richten zich op de volgende milieuaspecten:

- 5.3.1 Bodem
- 5.3.2 Luchtkwaliteit
- 5.3.3 Geluid
- 5.3.4 Bedrijven en Milieuzonering
- 5.3.5 Flora en fauna
- 5.3.6 Externe veiligheid

Hieronder is per aspect de betekenis voor het bestemmingsplan beschreven. Er zijn voor verschillende aspecten onderzoeken uitgevoerd, welke als bijlage bij de toelichting zijn opgenomen.

5.3.1 Bodem

5.3.1.1 Wettelijk kader

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen.

Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft (Wbb):

- Niet saneren

Indien de verontreiniging voor het beoogde doel niet hoeft te worden gesaneerd kan het ruimtelijke plan voor wat betreft deze verontreiniging zonder meer doorgang vinden.

- Saneren

Indien de verontreiniging moet worden gesaneerd dient een saneringsplan te worden opgesteld en ingediend bij de Omgevingsdienst Midden-Holland. In sommige gevallen kan worden volstaan met het indienen van een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen). Na goedkeuring door het bevoegd gezag kan de sanering doorgang vinden. Na afloop dient de sanering te worden geëvalueerd en ook dit verslag dient ter goedkeuring te worden voorgelegd. Tijdens de saneringsprocedure kan de ruimtelijke procedure worden voortgezet. Echter, een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen kan pas inwerking

"Sporzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



treden nadat is vastgesteld dat er geen sprake is van een ernstige en spoedeisende sanering (art. 6.2. c. Wabo).

Een onderzoeks- en saneringstraject heeft soms grote financiële consequenties voor de beoogde plannen. Enerzijds omdat de kosten van sanering hoog kunnen zijn, anderzijds omdat deze trajecten van grote invloed kunnen zijn op de planning. In het kader van de Grondexploitatiewet dienen deze kosten tijdig in kaart te worden gebracht. Het is daarom aan te bevelen reeds in een vroeg stadium van planvorming een (historisch) bodemonderzoek voor het hele plangebied uit te voeren. Deze bodemonderzoeken zijn ook noodzakelijk bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen.

Bij de realisatie van ruimtelijke plannen is vaak grondverzet noodzakelijk. Dit grondverzet is middels het Besluit bodemkwaliteit aan regels gebonden. De gemeente Gouda beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart en bijbehorende Nota Bodembeheer. Uitgangspunt is dat bij hergebruik van grond de kwaliteit moet aansluiten bij de functie ter plaatse. Nagenoeg alle grondverzet dient te worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit (meldpuntbodemkwaliteit.nl).

5.3.1.2 Onderzoek en resultaten

Van het stationsgebied noordzijde, waaronder het plangebied, is met behulp van het Bodem Informatie Systeem (BIS) alle bij de Omgevingsdienst Midden-Holland bekende informatie verzameld over de onderwerpen:

- Tanks;
- Voormalige bedrijven;
- Huidige bedrijven;
- Gedempte sloten;
- Bodemonderzoekslocaties;
- Grondverzet.

In deze paragraaf wordt de bekende bodeminformatie besproken. In bijlage 1 is de bij de Omgevingsdienst Midden-Holland bekende bodeminformatie van het plangebied weergegeven. De rapportage beschrijft twee deelgebieden. De C1-locatie betreft het westelijke deelgebied.

Tanks

Uit het Bodem Informatie Systeem blijkt dat er binnen het deelgebied geen tanks bekend zijn.

Voormalige bedrijven

Ter plaatse van het deelgebied is voorheen een spooreplacement (deels) aanwezig geweest.

Huidige bedrijven

Uit de BIS-toets blijkt dat er binnen het deelgebied geen bedrijven zijn gevestigd.

Gedempte sloten

Uit een historisch bodemonderzoek, uitgevoerd door Tauw in 2012 (kenmerk R001-1210868MYE-kmi-V01-NL), blijkt dat het deelgebied tot circa 1960 een agrarisch bestemming had, weilanden met sloten. In verband met de herinrichting van het plangebied, onder andere de aanleg van de huidige Burgemeester Jamessingel, zijn destijds meerdere sloten gedempt. Of door deze slootdempingen een bodemverontreiniging is ontstaan is terug te lezen onder de alinea Bodemonderzoekslocaties.

Bodemonderzoekslocaties

Uit het Bodem Informatie Systeem blijkt dat binnen of overlappend met het deelgebied meerdere bodemonderzoeken aanwezig zijn. Op basis van deze bodemonderzoeken, uitgevoerd in de periode van 1996 tot en met 2016, blijkt dat voor het deelgebied C1 geconcludeerd kan worden dat met betrekking tot de bestemmingswijziging de bodem voldoende is onderzocht.

Ter plaatse van het westelijke deelgebied C1 is de bodem bij een aanvraag van een omgevingsvergunning in kader van de bouw voldoende onderzocht. Voor het westelijke deelgebied C1 geldt een vrijstelling voor bodemonderzoek tot 1 januari 2023, zie bodemgeschiktheidsverklaring

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Spoorzone C1 (kavel 2) te Gouda (brief aan de gemeente Gouda met kenmerk 2017303821 en verzenddatum 19 december 2017).

5.3.1.3 Grondverzet

De gemiddelde bodemkwaliteit op onverdachte percelen binnen het plangebied is vastgelegd in de bodemkwaliteitskaart. De C1-locatie is gelegen in zone 5 (Uitbreidingen 1). Hier geldt dat de gemiddelde kwaliteit van de bovengrond (0,0 - 0,5 m -mv) voldoet aan de klasse wonen en van de ondergrond (0,5 - 2,0 m -mv) voldoet aan de klasse landbouw/natuur. Vrijkomende grond moet worden hergebruikt conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit en de Nota Bodembeheer.

Voor het toepassen van grond van buiten het plangebied moet worden aangesloten bij de functie die het deelgebied heeft. Deze functie (wonen of industrie) is aangegeven op de kaart met toepassingswaarden, zie de Atlas Midden-Holland (<https://www.odmh.nl/thema/bodem-archeologie/atlas-midden-holland/>). Nagenoeg al het grondverzet dient te worden gemeld bij het Meldpunt Bodemkwaliteit (meldpuntbodemkwaliteit.nl).

5.3.1.4 Conclusie

Ten aanzien van de ruimtelijke procedure wordt het plangebied met betrekking tot de bodem als voldoende onderzocht beschouwd.

Ter plaatse van de locatie zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze bodemonderzoeken blijkt dat de C1-locatie (westelijke deelgebied) voldoende is onderzocht en geschikt voor de toekomstige bestemming. Het gebied is voldoende onderzocht en bij een aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen is respectievelijk tot 1 januari 2023 geen bodemonderzoek noodzakelijk.

Eventueel grondverzet dient plaats te vinden conform de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Gouda.

5.3.2 Luchtkwaliteit

5.3.2.1 Wettelijk kader

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse.

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: Wet luchtkwaliteit), het Besluit niet in betekende mate en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen grenzen aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide en fijn stof. De grenzen voor deze stoffen zijn opgenomen in tabel 1.

Tabel 5.1: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

stof	jaargemiddelde	uurgemiddelde	24-uursgemiddelde	Opmerkingen
Stikstofdioxide (NO ₂)	40 µg/m ³	200 µg/m ³	n.v.t.	Uurgemiddelde mag 18x per jaar worden overschreden
Fijn stof (PM ₁₀)	40 µg/m ³	n.v.t.	50 µg/m ³	24-uursgemiddelde mag 35x per jaar worden overschreden
Fijn stof (PM _{2,5})	25 µg/m ³	n.v.t.	n.v.t.	

De Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien:

1. de luchtkwaliteit ten gevolge van de plannen per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft;

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



2. de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% verstaan;
3. de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde;
4. gevoelige bestemmingen (waaronder scholen en zorginstellingen) niet binnen 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg worden gerealiseerd (of indien binnen deze zones geen sprake is van een (dreigende) overschrijding).

Het Besluit NIBM heeft een aantal NIBM-grenzen vastgesteld, waarvan met zekerheid kan worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden, te weten:

- Woningbouw: 1500 woningen of meer (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en 3000 woningen of meer bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlakte of meer bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en 200.000 m² bruto vloeroppervlakte of meer bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

In alle overige gevallen of combinaties van bovenstaande grenzen zal middels een berekening moeten worden aangetoond of de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

Tevens is in het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.3.2.2 Onderzoek en resultaten

Met de NIBM-tool op de site van Infomil is nagegaan wat de berekende maximale bijdrage aan luchtemissies van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is. Hierbij is ervan uitgegaan dat de ontwikkeling maximaal 3.500 extra auto's per dag aantrekt (mvt/weekdagemaal), waarvan 35 vrachtwagens. Dit betreft het aantal als gevolg van de gehele ontwikkeling van de Spoorzone, waarbinnen het programma van het plangebied is opgenomen.

Afbeelding 5.2 geeft het resultaat van de berekening met de NIBM-tool weer voor de hele Spoorzone. Uit de berekening blijkt dat de emissie van PM₁₀ blijft met 0,58 µg/m³ onder de NIBM grens, die van NO₂ overschrijdt met 2,78 µg/m³ de NIBM grens van 1,2 µg/m³.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

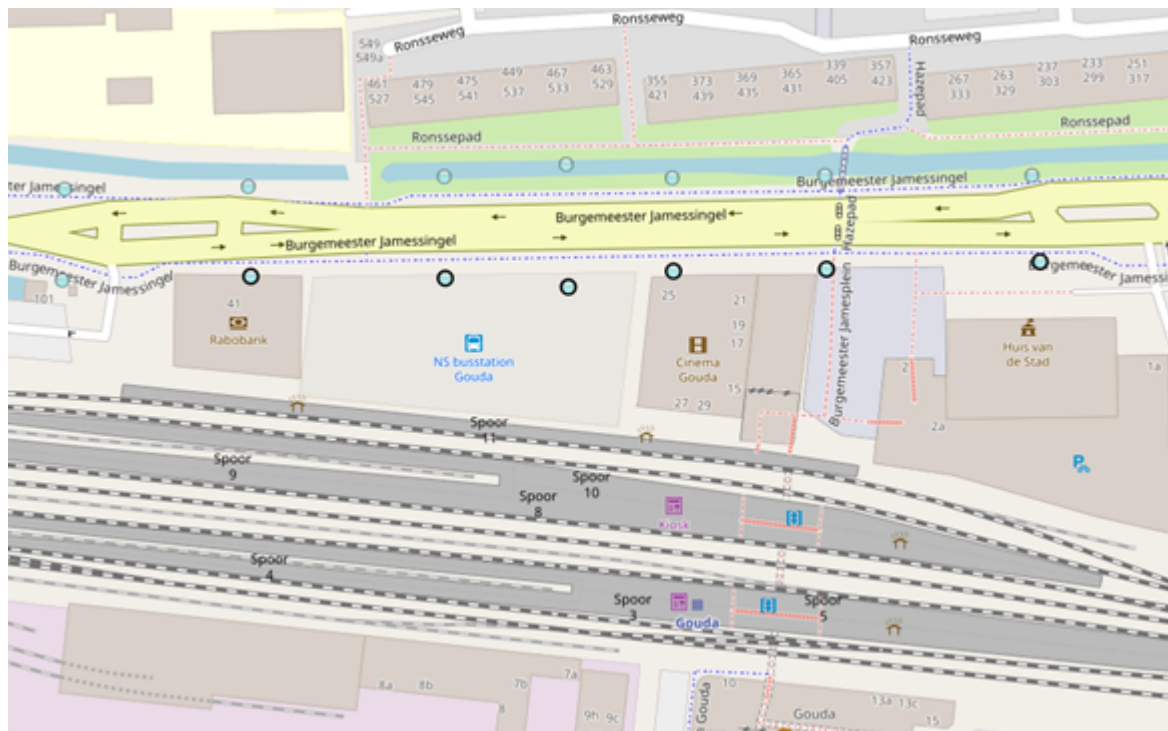
Jaar van planrealisatie		2018
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		3500
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,78
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,58
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2

Afbeelding 5.2: Berekening luchtemissie als gevolg van de verkeersaantrekking van de ontwikkeling volgens de NIBM-tool, Infomil.

Om na te gaan of de emissie van NO₂ leidt tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm is middels de website van NSL-monitoring nagegaan wat de luchtkwaliteit is in de omgeving van het plangebied. De luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied is in onderstaande afbeelding 5.3 aan hand van de NSL-monitoringstool 2017 (www.nsl-monitoring.nl), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, inzichtelijk gemaakt. De afbeelding geeft een indruk van de luchtkwaliteit langs de wegen nabij het pand, voor het jaar 2016. Voor zes toetspunten grenzend aan het plangebied is de concentratie van NO₂ en fijnstof weergegeven.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)





Afbeelding 5.3: Rekenpunten luchtkwaliteit langs de Burgemeester Jamessingel en in twee rekenpunten grenzend aan het plangebied, volgens nsl-monitoring.

Uit de afbeelding blijkt dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide ten hoogste $28,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) bedraagt ten hoogste $20,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties liggen daarmee onder de wettelijke grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor PM_{2,5} geldt dat de hoogste concentratie $12,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en ligt daarmee onder de wettelijke waarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Gesteld kan worden dat de bijdrage van NO₂ (zie afbeelding 5.3) als gevolg van de ontwikkeling niet tot overschrijding van die wettelijke grenswaarden ($2,78 + 28,2 = 30,98$, kleiner dan $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 = \text{NIBM}$). Tevens zullen de concentraties in de komende jaren verder afnemen.

5.3.2.3 Conclusie

Op basis van het onderzoek naar de luchtkwaliteit kan worden gesteld dat ter plaatse van het plangebied aan de Burgemeester Jamessingel geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden plaatsvindt.

Ook als wordt voldaan aan de normen kan luchtkwaliteit significante effecten hebben op de gezondheid. Het voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit betekent niet dat het woon- en leefklimaat goed is. Blootstelling aan een hoge concentratie luchtverontreiniging moet dan ook zoveel mogelijk worden voorkomen, aangezien langdurige blootstelling gezondheidsrisico's voor iedereen oplevert.

Er zijn in het kader van de luchtkwaliteit geen beperkingen voor het bestemmingsplan.

5.3.3 Geluid

5.3.3.1 Wettelijk kader

Wegverkeers- en spoorweglawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van wegverkeers- en/of spoorweglawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen.

De Wet geluidhinder (wgh) stelt specifieke eisen aan bestemmingsplannen. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. Voor dit bestemmingsplan is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerslawaai (art.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

77 Wgh) en railverkeerslawaai (art. 105 Wgh) van belang. Het plangebied ligt niet in een geluidzone van een gezoneerd industrieterrein.

Geluidzones en geluidsgevoelige bestemmingen

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

Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan (Art. 1 Wgh):

- Woningen
- Onderwijsgebouwen
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen
- Geluidsgevoelige terreinen (bij onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en woonwagendplaatsen)

Grenswaarden Wet geluidhinder

Het systeem van de Wet geluidhinder gaat uit van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan goed geacht. Een geluidsbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde is alleen mogelijk na een afwegingsproces, het zogenaamde hogere waarden besluit. Een zeer belangrijk onderdeel van dit afwegingsproces is een maatregelenonderzoek.

De grenswaarden voor woningen in het plangebied zijn (in L_{den})

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

5.3.3.2 Hogere waarde en gemeentelijk beleid

Op 3 september 2012 heeft de gemeente Gouda de Beleidsregel Hogere waarden Regio Midden-Holland van 16 april 2012 vastgesteld. In deze beleidsregel staan voorwaarden weergegeven waaronder het het college van B&W een hogere waarde mogen verlenen. In tabel 5.2 is het toetsingskader van het gemeentelijk hogere waarden beleid opgenomen (voor weg- en railverkeer).

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

Geluidsbelasting		Voorwaarden Hogere Waarde beleid
Wegverkeer	Spoorweg	
= 48 dB	= 55 dB	Voldoet aan voorkeursgrenswaarde geen hogere waarde nodig en geen aanvullende voorwaarden vereist.
48-53 dB	55-60 dB	Hogere grenswaarde nodig, geen aanvullende voorwaarden vereist.
53-63 dB	60-68 dB	Hogere grenswaarden nodig én aanvullende voorwaarden zoals geluidsluwe gevel en een eventuele geluidsluwe buitenruimte vereist.

5.3.3.3 Beoordeling goede ruimtelijke ordening (cumulatie)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzicht vereist in de geluidsbelasting ter plaatse van het plangebied. De cumulatieve geluidsbelasting geeft een indicatie voor de te verwachten geluidshinder. De cumulatieve geluidsbelasting is bepaald volgens de methode "Miedema". De te verwachten hinder als cumulatieve geluidsbelasting is gekwantificeerd volgens tabel 5.3.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Tabel 5.3: Milieukwaliteitsmaat (Miedema)

Gecumuleerde geluidsbelasting in L_{den} in dB	Milieukwaliteitsmaat MKM
< 50	Goed
50-55	Redelijk
55-60	Matig
60-65	Tamelijk slecht
65-70	Slecht
> 70	Zeer Slecht

5.3.3.4 Onderzoek algemeen

Voor de relevante wegen is per weg berekend wat de geluidsbelasting op het onderzoeksgebied is. Tabel 5.4 geeft een overzicht van de belangrijkste bronnen in de directe omgeving van het plangebied.

Tabel 5.4: Overzicht van wettelijke zones/niet wettelijke zones waarbinnen de bestemmingsvlakken vallen

Naam bron	Snelheid km/u	Wgh van toepassing
Burg. Jamessingel	50	Ja
De Spoorstraat	50	Ja
Stationsplein	30	Nee
Van Bergen IJzendoornpark	30	Nee
Crabethstraat	30	Nee
Albert Plesmanplein	50	Ja
Ronseweg	30	Nee
Spoorbaan Utrecht - Gouda	nvt	Ja

Het nieuwe bestemmingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk. Ten behoeve van het bestemmingsplan heeft de ODMH akoestisch onderzoek gedaan naar de invloed van de geluidsbelasting op de beoogde ontwikkelingen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 4.30 van DGMR.

Het resultaat van het onderzoek is hieronder in de toelichting opgenomen.

5.3.3.5 Wegverkeerslawaaï

Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke zone van de Burgemeester Jamessingel. De andere wegen liggen verder dan 200m van het plangebied.

Burgemeester Jamessingel

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat alleen ten gevolge van de Burgemeester Jamessingel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 60 dB.

Albert Plesmanplein en Spoorstraat

De geluidsbelasting ten gevolge van het Albert Plesmanplein en de Spoorstraat komt niet uit boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

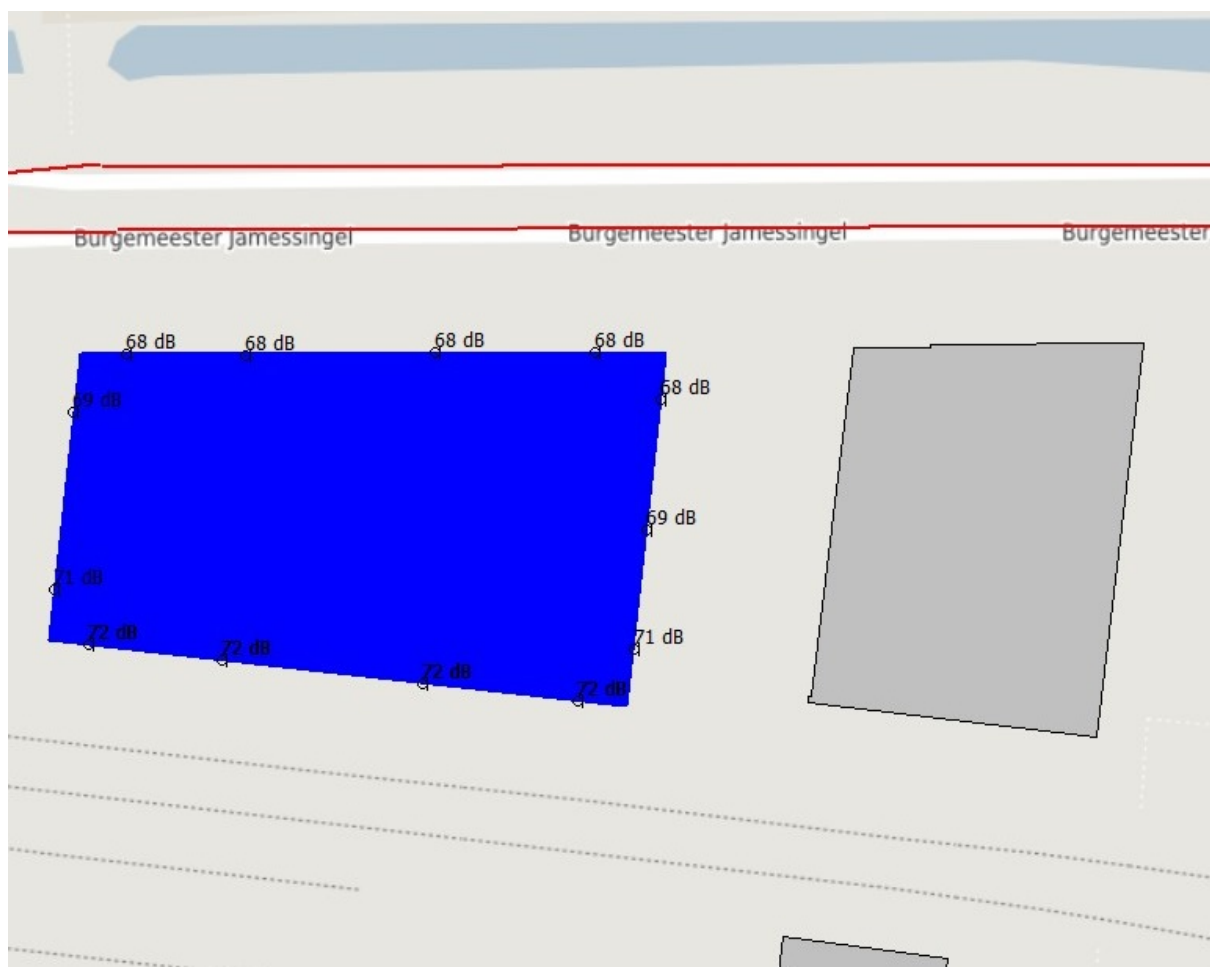


een hogere waarde besluit te nemen is deze eis van het binnenniveau af te dwingen wanneer een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt ingediend.

Op de verbeelding is met een aanduiding aangegeven dat er dove gevels moeten komen. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat wel een te openen deel in deze gevel mag komen indien deze is afgeschermd met bijvoorbeeld een vliesgevel. De afscherming moet voldoende afmetingen hebben zodat er achter het geluid van het spoorweglawaai onder de maximale ontheffingswaarde uitkomt. In de uitwerking van het bouwplan dient door middel van een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat aan deze voorwaarden wordt voldaan.

5.3.3.7 Cumulatieve geluidsbelasting en wet geluidhinder

De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeerslawaai (48 dB) en spoorweglawaai (55 dB) wordt overschreden. Derhalve is de beoordeling van de gecumuleerde geluidsbelasting, voor deze twee bronnen, in het kader van de Wet geluidhinder aan de orde. In de berekening is eveneens rekening gehouden met de geluidsbelasting van niet Wgh wegen. Afbeelding 5.5 geeft een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelasting.

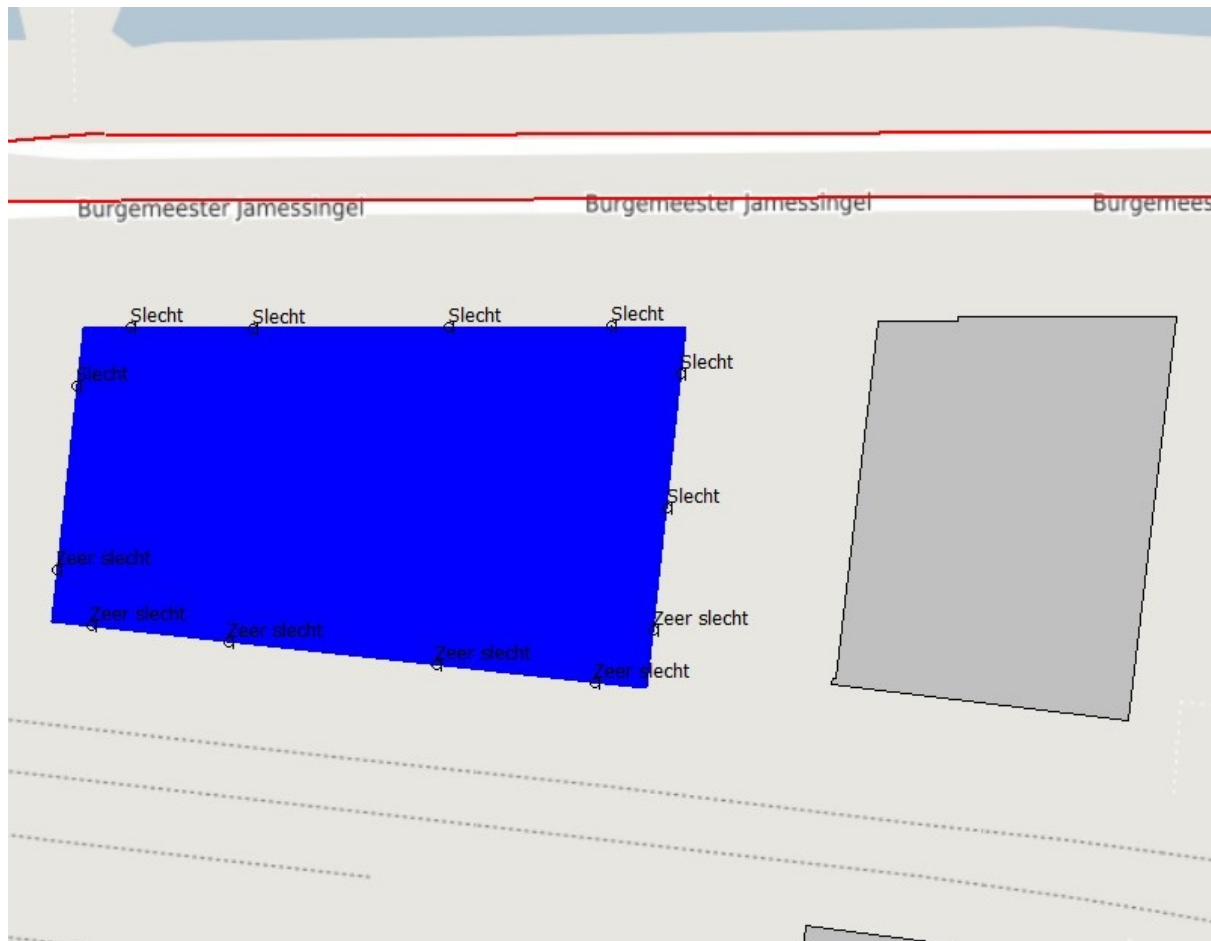


Afbeelding 5.5: Gecumuleerde geluidsbelasting weg- en spoorweglawaai

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 72 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt meer dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor railverkeerslawaai van 68 dB. In het hogere waarden besluit en in de regels zijn voorwaarden opgenomen ten einde het woon- en leefklimaat acceptabel te krijgen ter plaatse van de woningen binnen de bestemmingsvlakken.

5.3.3.8 Woon- en leefklimaat

Naast de cumulatie in het kader van de Wet geluidhinder dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening de cumulatie van alle bronnen, ook bronnen die niet onder de Wgh vallen, te worden beschouwd. Het geluidsniveau van alle geluidsbronnen samen geeft een indicatie van de te verwachten geluidshinder. De milieukwaliteit is bepaald met de gangbare rekenmethode 'Miedema'. Bij deze methode wordt de geluidsbelasting geclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Afbeelding 5.6 geeft een overzicht van het woon- en leefklimaat op de randen van de bestemmingsvlakken.



Afbeelding 5.6: Milieukwaliteitsmaat volgens de methode Miedema

Uit afbeelding 5.6 blijkt dat het woon- en leefklimaat varieert van slecht tot zeer slecht. Maatregelen binnen het bouwplan kunnen het woon- en leefklimaat verbeteren.

5.3.3.9 Vast te stellen hogere waarden

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

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

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

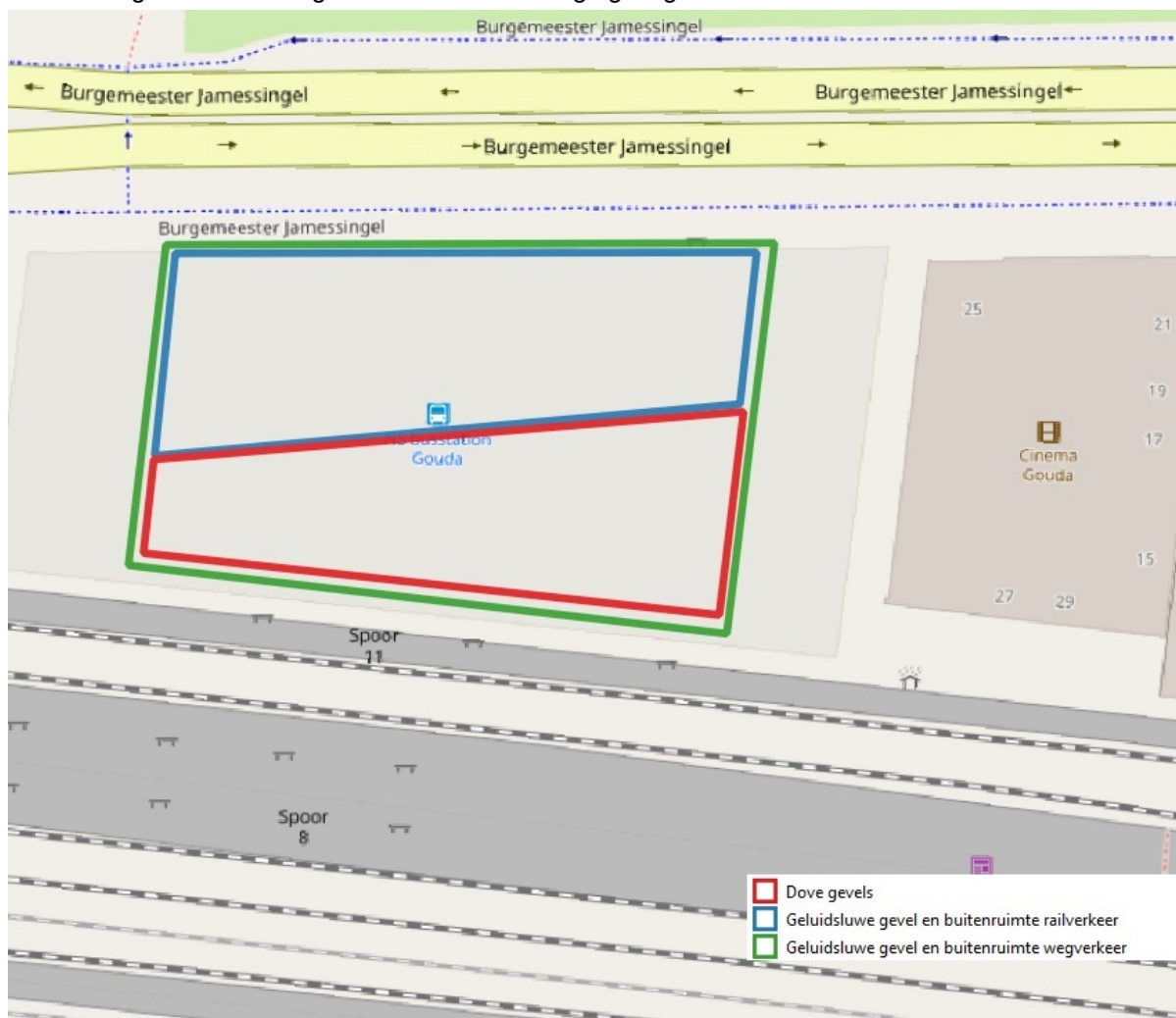
- De gevels van de appartementen aangegeven in afbeelding 5.7 (met rood aangegeven), dienen op de aangegeven locaties uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



voorzieningen waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van de te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde van 33 dB.

- Door middel van een akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden of aan de bovenstaande voorwaarden kan worden voldaan. Dit akoestisch onderzoek dient samen met de bouw aanvraag ter toetsing te worden aangeboden aan het bevoegd gezag.



afbeelding 5.7: Overzicht maatregelen en voorzieningen

5.3.3.10 Conclusie geluid

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan te beperkingen tegen de bouw van appartementen op de beide bestemmingsvlakken omdat als gevolg van:

- Wegverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Spoorweglawaai zowel de voorkeursgrenswaarde (55 dB) als de maximale grenswaarde (68 dB) wordt overschreden.

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

Maatregelen ter reductie van spoorweglawaai zijn niet doelmatig. Raildempers zijn onderzocht maar geven als gevolg van het grote aantal wissels geen merkbare reductie. Overdrachtsmaatregelen in de

vorm van geluidsschermen zijn in deze situatie niet mogelijk. Daarom is er voor gekozen om voorwaarden op te nemen in het hogere waarde besluit en de regels van het bestemmingsplan ten einde het woon- en leefklimaat te optimaliseren.

Er wordt een hogere waarde procedure gevolgd om de bouw van deze appartementen mogelijk te maken. De vast te stellen hogere waarden voor de appartementen staan in onderstaande tabel.

Tabel 5.5: Vast te stellen hogere waarden

Bestemming		Geluidsbron	Hogere waarden dB
Omschrijving			
Appartementen	154	Burg. Jamessingel	60
Appartementen	154	Spoorbaan Utrecht - Gouda	68

In paragraaf 5.3.3.9 is een overzicht gegeven van de voorwaarden waaronder de bovenstaande hogere waarden worden vastgesteld.

Dit akoestisch onderzoek geeft geen uitsluitel over de gevelwering in het kader van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit. Middels een bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen uit te voeren akoestisch-bouwtechnisch onderzoek dient hierover uitsluitel te worden verkregen. Voor deze berekeningen dient uitgegaan te worden van de berekende geluidsbelasting zoals aangegeven in afbeelding 5.5 (gecumuleerde geluidsbelasting).

5.3.4 Bedrijven en milieuzonering

5.3.4.1 Wettelijk kader

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke anderszins situaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit en de brochure Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009). Bedrijven en Milieuzonering geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten.

De te beoordelen situaties zijn in te delen in drie groepen met bijbehorende aanpak, te weten:

- **Nieuwe milieugevoelige functies nabij bestaande bedrijven**
In deze situatie dient primair te worden beoordeeld of hinder te verwachten is van de specifieke bestaande bedrijven. Deze beoordeling is met name gebaseerd op de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit. Daarnaast zal moeten worden meegewogen of ter plaatse van de nieuwe milieugevoelige functies bij eventuele vestiging van een nieuw bedrijf op het bestaande bedrijfsperceel een probleemsituatie ontstaat. Deze afweging vindt met name plaats op basis van Bedrijven en Milieuzonering.
- **Nieuwe bedrijfsbestemmingen nabij bestaande milieugevoelige functies**
In deze situatie is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige functies en belastende activiteiten moeten worden gerespecteerd. In het geval de bestemmingswijziging wordt gerealiseerd ten bate van de vestiging van een specifiek bedrijf, kunnen de omstandigheden van dit bedrijf worden meegewogen. In elk geval dient te worden beoordeeld of aan de Wet milieubeheer zal kunnen worden voldaan.
- **Nieuwe milieugevoelige functies nabij nieuwe bedrijfsbestemmingen**
In dit geval is de bedrijfscategorie zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan leidend.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

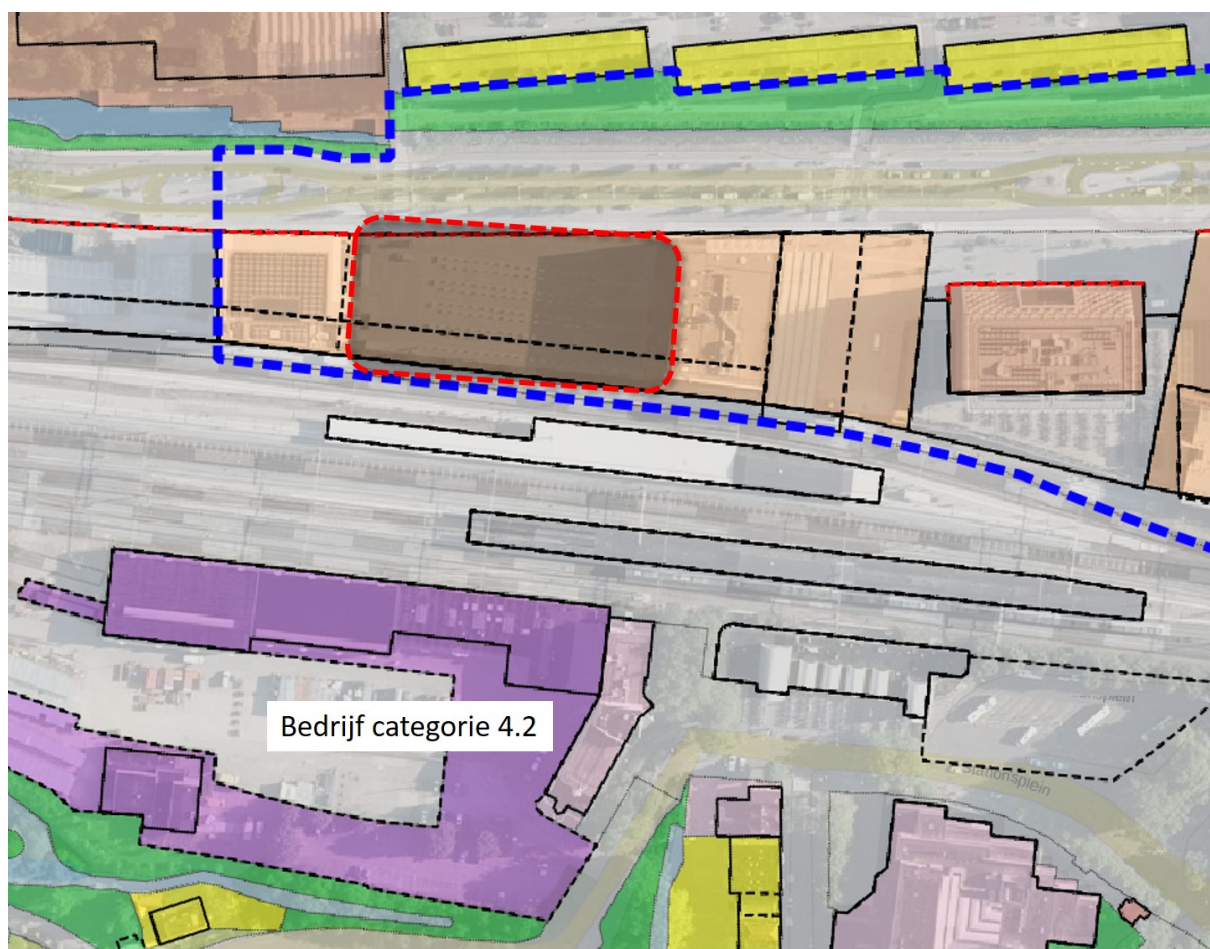


Afhankelijk van deze categorie zal tenminste een afstand van bv. 10 meter (cat. 1), 30 meter (cat. 2), 50 meter (cat. 3.1) tussen de gevoelige en belastende bestemmingen moeten worden gerespecteerd.

De richtafstanden in Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. Dit omgevingstype en bijbehorende systematiek zullen dan wel in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd.

5.3.4.2 Onderzoek en resultaten

Het plangebied ligt aan drukke spoorwegen en aan een drukke weg en nabij verschillende bedrijven. Het plangebied ligt daarmee in een gemengde omgeving. Voor het bepalen van richtafstanden voor bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen is dan ook uitgaan van 'gemengd gebied'. In afbeelding 5.8 is een overzicht gegeven van de bestemmingen rondom het plangebied Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1.



Afbeelding 5.8: Bestemmingen rondom het plangebied (donkere vlak met rode stippellijn er omheen)

Naast het plangebied staat een bioscoop met een richtafstand van 10 meter tot gevoelige bestemmingen. Deze richtafstand is vanwege het aspect geluid. De bouwregels bevat een verplichting tot het realiseren van ruimte tussen de bebouwing om zo doorzichten te bieden. Deze onbebouwde tussenruimte wordt breder dan 10 m wat betekent dat de nieuwe woningen op meer dan 10 meter afstand van de bioscoop gebouwd zullen worden.

Ten zuidwesten van het plangebied, aan de overkant van het spoor, ligt een perceel met bedrijfsbestemming van categorie 4.2 op een afstand van iets meer dan 70 meter. De richtafstand van

deze categorie tot gevoelige bestemmingen (b.v. woningen, onderwijs) is 200 meter. Op de bedrijfslocatie vindt geen bedrijvigheid van een dergelijk hoge categorie meer plaats. Het vaststellen van gevoelige bestemmingen in deelgebied C1 zou de toekomstige vestiging van hogere bedrijfscategorieën op deze bedrijfslocatie kunnen belemmeren. Echter, gezien de woonbestemmingen in het zuiden en zuidoosten op respectievelijk 15 en 35 meter van de bedrijfslocatie zal de eventuele vestiging van hogere categorieën op die locatie al door deze woningen in sterke mate belemmerd worden. Hiermee kan de vraag gesteld worden in hoeverre de aanduiding categorie 4.2 voor de bedrijfslocatie reëel is.

In het plangebied kan slechts lichte bedrijvigheid mogelijk gemaakt worden, die in een verstedelijkte omgeving kan samengaan met gevoelige objecten. Daarom zijn de mogelijkheden voor horeca in het bestemmingsplan beperkt.

5.3.4.3 Conclusie

Het milieuaspect bedrijven en milieuzonering legt geen beperkingen op aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Wel dient rekening gehouden te worden met de richtafstand van 10 meter voor de bioscoop en het beperken van de mogelijkheden voor horeca.

Daarbij kan het mogelijk maken van gevoelige bestemmingen binnen het plangebied eventuele bedrijvigheid van een hogere categorie op de bedrijfslocatie aan de overkant van het spoor belemmeren. Er zijn echter al bestaande woonbestemmingen dichterbij. De bedrijfslocatie met de aanduiding categorie 4.2 zal daarom naar verwachting niet worden beperkt door gevoelige functies toe te staan in het plangebied.

5.3.5 Flora en fauna

5.3.5.1 Wettelijk kader

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet (soortenbescherming), de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming, Natura-2000 Natuurnetwerk Nederland) en de Boswet. Met inwerkingtreding van de Wnb is de bescherming van soorten, gebieden en houtopstanden in één wet geregeld. De bevoegdheden zijn daarmee van het Rijk overgedragen naar de provincie.

Gedeputeerde Staten van de provincies zijn vanaf 1 januari het bevoegde gezag voor de Wnb. In het verordeningbesluit van de uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland 2016 is opgenomen dat een aantal beschermde soorten vrijgesteld zijn van de ontheffingsplicht.

5.3.5.2 Onderzoek en resultaten

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een quickscan ecologie opgesteld (Quickscan ecologie bestemmingsplan Spoorzone te Gouda, Omgevingsdienst Midden-Holland, met kenmerk 2017241875, d.d. 18 november 2017). De quickscan is als bijlage opgenomen bij het Milieuraapport Spoorzone (zie bijlagen). De quickscan geeft de volgende resultaten.

Natura 2000-gebieden

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wnb, onderdeel gebiedsbescherming. Gezien de lokale omvang van het plangebied en de aard van het voornemen worden negatieve effecten door fysieke aantasting en externe werking door trilling, geluid of een verhoogde aanwezigheid en beweging van mensen en verkeer op Natura 2000-gebieden niet verwacht.

De ontwikkeling van het noordelijk Stationsgebied is getoetst met het rekenmodel Aerius om te bepalen of er als gevolg van de gebruiksfase (na nieuwbouw) een significante toename van stikstofdepositie zal optreden. Uit de toets komt dat er in de gebruiksfase geen grensoverschrijdende depositie (groter dan 0,00 mol/ha/jr) plaatsvindt op een stikstof gevoelig Natura 2000 gebied.

In de aanlegfase kan mogelijk wel een toename aan stikstofdepositie plaatsvinden. Dit hangt echter af van hoe lang de bouw gaat duren, welke mobiele werktuigen er gebruikt gaan worden (all-electric of op diesel), van welk bouwjaar deze zijn, hoeveel verkeersbeweging er gaan plaatsvinden en hoeveel

draaiuren er gemaakt gaan worden. Dit is nu niet te berekenen, aangezien dit grotendeels afhangt van het ontwerp en de bouwmethode. Er is een generieke berekening gemaakt door de ODMH om te bepalen wat de maximale uitstoot is die nog geen depositie oplevert. Bij een stikstofuitstoot van maximaal 240 kg/jaar tijdens de bouw is er geen sprake van depositie op een Natura-2000 gebied.

In het kader van de vergunningverlening wordt dit definitief getoetst, op basis van het daadwerkelijke ontwerp. Mocht het nodig zijn, kan worden overgegaan tot de inzet van laagemissiematerieel, danwel wordt het nodige gedaan om effecten tegen te gaan.

Natuurnetwerk Nederland / Provinciale gebieden

Het meest nabijgelegen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en/of belangrijk weidevogelgebied ligt op ongeveer 1,2 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de lokale omvang van het plangebied en de lokale aard van het voornemen worden negatieve effecten hierop niet verwacht.

Het plangebied ligt midden in de bebouwde kom, op ruime afstand (minimaal 2 kilometer) van Beschermde weidevogelgebieden en Strategische reservering natuur.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan zijn negatieve effecten op gebieden met een bescherming op basis van de Wnb of provinciaal beleid uit te sluiten.

Soortbescherming

Ten westen van het plangebied is leefgebied van de bever aanwezig. Dit gebied is buiten het plangebied gelegen. Zo lang niet in het leefgebied van de bever gewerkt wordt, zijn hiervoor geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Het leefgebied van de bever is in figuur 5.9 geel en rood omlijnd weergegeven.



Afbeelding 5.9: Leefgebied van de bever is aanwezig binnen het geel omlijnde gedeelte. Ook maakt de bever mogelijk gebruik van het rood omlijnde gedeelte. Dit is buiten het plangebied (Bron kaartlaag: www.globespotter.cyclomedia.nl/application)

Een negatief effect op de verblijfplaatsen, viegroutes of foerageergebied van vleermuizen is uitgesloten.

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

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Op basis van verspreidingsgegevens kunnen de rugstreeppad, ringslang of beschermde vissen in de nabijheid van het plangebied voorkomen, maar zijn voor het plangebied zelf uitgesloten. Wel is het mogelijk dat rugstreeppadden zich tijdens de werkzaamheden binnen het plangebied vestigen vanuit andere bouwterreinen in de stad. Om dit te voorkomen moet voorkomen worden dat er in het voortplantingsseizoen (dat loopt van april t/m september) te voorkomen dat ondiepe plassen ontstaan, waarin deze soort eieren kan afzetten, en te voorkomen dat vergraafbare grond aanwezig is.

Een negatief effect op ongewervelden is uitgesloten.

5.3.5.3 Conclusie

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

5.3.6 Externe veiligheid

5.3.6.1 Wettelijk kader en beleidskader

Activiteiten met gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor de omgeving. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vormen het wettelijk kader voor het omgaan met deze risico's. Door het stellen van eisen aan afstanden tussen de activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten (woningen, kantoren, scholen, enz.) worden de eventuele gevolgen van deze risico's zoveel mogelijk beperkt.

Plaatsgebonden risico (PR)

Als "harde" afstandseis voor externe veiligheid geldt een contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}), die wordt aangegeven als een afstand ten opzichte van de activiteit met gevaarlijke stoffen (risicobron). Binnen deze PR 10^{-6} contour mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn of worden geprojecteerd.

Groepsrisico (GR)

Afhankelijk van de aard van de risicobron is er sprake van een bepaald invloedgebied. Binnen dit invloedgebied moet worden onderzocht hoe groot de kans per jaar is dat een groep van ten minste 10 (zich binnen dit invloedgebied bevindende) personen overlijdt ten gevolge van een ramp of zwaar ongeval met de betreffende risicobron. De uitkomst van dit onderzoek geeft de hoogte van het GR weer en wordt uitgedrukt in een curve, waarbij als norm voor het GR een oriënterende waarde is vastgesteld.

De hoogte van het GR moet door middel van een bestuurlijke afweging worden verantwoord.

Als binnen het invloedgebied (beperkt) kwetsbare bestemmingen worden geprojecteerd, geldt ook voor de hiermee samenhangende toename van het GR een bestuurlijke verantwoordingsplicht.

Provinciaal groepsrisicobeleid

De provincie Zuid-Holland heeft een 'Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening' (Provinciaal Blad, nr. 168, 14 januari 2015) vastgesteld. De hoogte van het groepsrisico speelt in deze beleidsregel een belangrijke rol. Het beleid is met name erop gericht om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen het groepsrisico toeneemt en in de eindsituatie boven de oriëntatiewaarde ligt (of als er aanleiding is om dat te verwachten).

Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland in haar beleidsregel aangegeven dat 'bereikbaarheid' en 'bluswatervoorzieningen' (voor de hulpdiensten) en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid minimaal op orde moeten zijn om het groepsrisico bij ruimtelijk plannen te kunnen verantwoorden.

Lokaal beleid

De gemeente Gouda beschikt over de gemeentelijke 'Visie EV 2009-2013'. In deze beleidsvisie zijn concrete kaders opgenomen hoe om te gaan met externe veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen bepaalde zones van risicobronnen.

5.3.6.2 Onderzoek en resultaten

Voor het onderzoek is in eerste instantie gekeken naar de onderbouwingen op het aspect externe veiligheid die zijn opgesteld voor het vigerende bestemmingsplan (BP Spoorzone midden & oost). Daarnaast is het lokale Externe veiligheidsbeleid van de gemeente Gouda betrokken bij het opstellen van deze paragraaf.

Inrichtingen

In en nabij het plangebied zijn geen inrichtingen gelegen die vanuit externe veiligheid relevant zijn.

Transport over de weg

In de nabijheid van het plangebied zijn geen wegen gelegen die vanuit externe veiligheid relevant zijn.

Transport per buisleiding

In de nabijheid van het plangebied zijn voor het externe veiligheid geen relevante buisleidingen gelegen.

Transport over het water

In de nabijheid van het plangebied zijn geen vaarwegen gelegen.

Transport over het spoor

Over het spoor Rotterdam - Gouda worden gevaarlijk stoffen vervoerd. Dit transport vindt conform opgave van ProRail in hoofdzaak plaats over spoor 2 en 7. Dit traject valt onder het landelijke Basisnet Spoor. In de Regeling basisnet is hiervoor het risicoplafoond aangegeven. Voor de beoordeling van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden een aantal criteria:

- Plaatsgebonden risico, waarbij de plaatsgebonden risico-contour is voorgeschreven in de Regeling basisnet en de afstand bepaald moet worden vanaf het midden van de spoorbundel.
- Plasbrandaandachtsgebied, waarbij sprake is van een contour van 30 meter breed, bepaald vanaf het buitenste spoor van een in de Regeling basisnet aangewezen baanvak.
- Groepsrisico, waarbij berekening moet plaatsvinden conform een wettelijk vastgestelde methode.

Plaatsgebonden risico

In de Regeling basisnet is voor de spoorzone in Gouda een variërend 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour gegeven van 1 en 7 meter, gemeten vanaf het midden van de spoorbundel waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Voor de spoorzone in Gouda betekent dit dat deze contour niet buiten de spoorbundel ligt, en daarmee geen belemmering geeft voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Langs het spoor is een wettelijk vastgesteld plasbrandaandachtsgebied gelegen. De wettelijke afstand van 30 meter moet bepaald worden vanaf de buitenste rails van het baanvak. De spoorlijn naar Alphen (spoor 11) behoort niet tot het aangewezen baanvak. Dit spoor is ingericht voor licht reizigersmaterieel en niet geschikt voor goederenvervoer. De afstand wordt daarom gemeten vanaf spoor 10 en overlapt een deel van het plangebied.

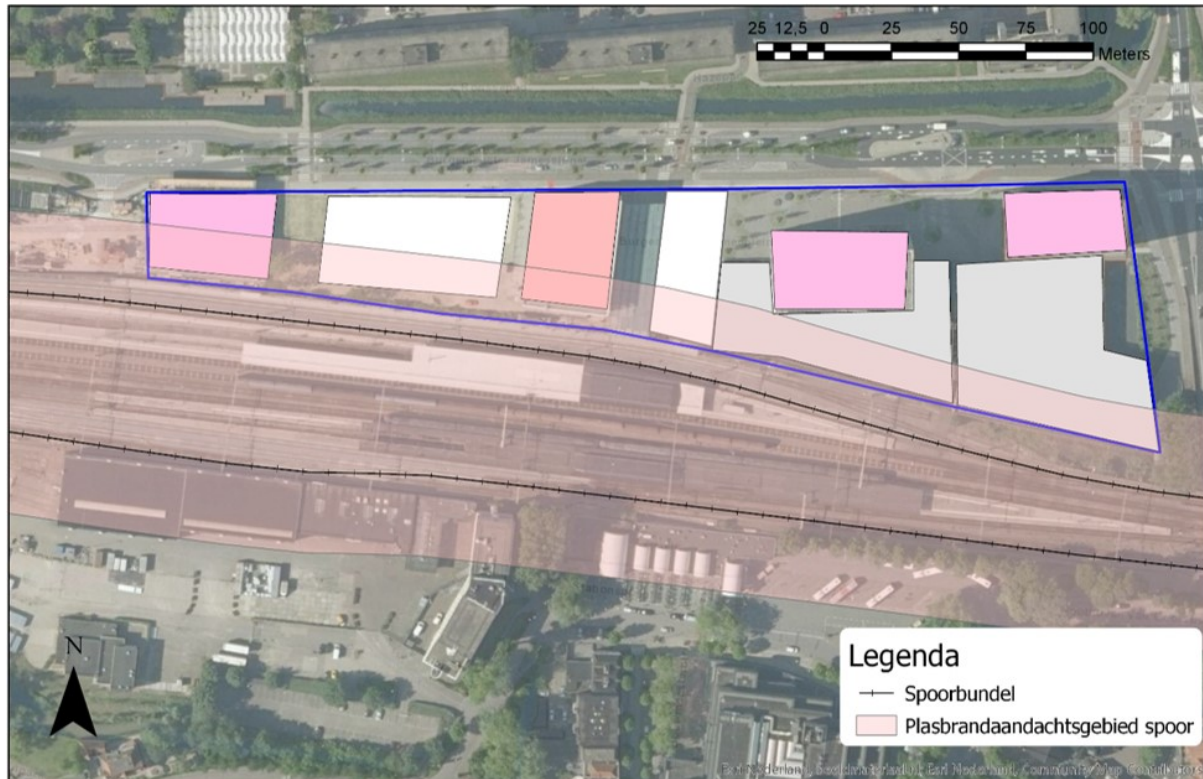
In het Bouwbesluit 2012 zijn voor een plasbrandaandachtsgebied aanvullende bouwkundige eisen opgenomen om bij nieuwbouw gebouwen te beschermen tegen de gevolgen van een plasbrand. Deze eisen vinden hun juridische basis niet in het bestemmingsplan maar de combinatie Regeling basisnet – Bouwbesluit. Voor het bestemmingsplan is de vraag relevant of de aanwezigheid van een PAG tot een andere ruimtelijke invulling leidt. Gezien het specifieke karakter van de locatie C1 en het ontbreken van locaties met een vergelijkbaar karakter, staat het bestemmingsplan bouwen in het PAG toe.

De maatregelen die het Bouwbesluit biedt zijn vaak erg kostbaar. Naast de maatregelen uit het Bouwbesluit zijn ook andere maatregelen mogelijk met een gelijkwaardig effect. In het rapport van Antea Group, kenmerk 437329, d.d. 6 juni 2019, is onderzocht wat eventuele gelijkwaardige maatregelen zijn en hoe deze toepasbaar zijn voor dit plangebied. In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om, naast de maatregelen uit en het Bouwbesluit, ook de maatregelen met een gelijkwaardig effect toe te passen. Deze moeten wel getoetst worden aan het rapport van Antea Group dat als bijlage 3 bij de regels is gevoegd. Het college moet, voorafgaand aan het verlenen van een bouwvergunning, wel

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



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



Afbeelding 5.10: Plasbrandaandachtsgebied gerekend vanaf spoor 10

Groepsrisico

In het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' is voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter van het Basisnet Spoor aangegeven dat het aspect externe veiligheid moet worden onderbouwd, waarbij een aantal aspecten meegenomen moeten worden. In het kader van het voorgaande bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost is reeds een onderbouwing geschreven. In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijzigingen op deze onderbouwing in verband met de ruimere bestemming die is beoogd (toevoegen woonfunctie).

Rekenresultaten spoor

Het EV onderzoek voor het bestemmingsplan dateert van voor het ingaan van het Basisnet Spoor (1 april 2015). Om die reden pakken de huidige rekenresultaten (berekende groepsrisico's) anders uit dan de situatie van voordat het Basisnet van kracht was. Dat is goed te verklaren omdat er maatregelen zijn genomen om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor veiliger te maken (waaronder de samenstelling van treinen, automatische treinbeïnvloeding (ATB), hitesensoren die vastgelopen assen en wielen detecteren).

Om de huidige situatie goed in beeld te brengen is in 2017 een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Belangrijkste ingrediënten voor een groepsrisicoberekening zijn de bron (transporten gevaarlijke stoffen over het spoor) en de populatie (aantallen aanwezige personen in het gebied rond het spoor). De rapportage van deze groepsrisicoberekening ('Externe veiligheid/Project spoorzone Gouda', AVIV, Project 173502, 17 november 2017) is opgenomen als bijlage 2 bij de toelichting).

Sinds het onderzoek van 2017 zijn er in de Spoorzone nieuwe plannen en zijn eerder doorgerkeende "Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



plannen gewijzigd. Zodoende is een actualisatie van de groepsrisicoberekening uitgevoerd ('Actualisatie berekeningen spoorzone Gouda', AVIV, Project 193915, 13 juni 2019). De actualisatie is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting). De actualisatieberekening is uitgegaan van de bouw van de nieuwe woningen in het deelgebied Stationsgebied Noord, in overeenstemming met het bestemmingsplan.

Uit de actualisatie blijkt dat het groepsrisico op de hoogstscorende kilometer in Gouda gelijk is aan 0.42 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico ter hoogte van het plangebied bedraagt maximaal 0.37 keer de oriëntatiewaarde. Hiermee is er dus geen sprake van overschrijding van de oriëntatiewaarde als gevolg van bovenstaande woningbouwplannen. Het groepsrisico is substantieel lager dan de waarde van 12,51 maal de oriëntatiewaarde zoals voor het van kracht worden van het Basisnet is berekend in 2009 in het kader van het voorgaande bestemmingsplan Midden & Oost. Dat neemt niet weg dat de beschreven scenario's in het document 'Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Spoorzone Midden en Oost' (Oranjewoud, projectnr. 184732, 17 maart 2009) nog steeds kunnen plaatsvinden.

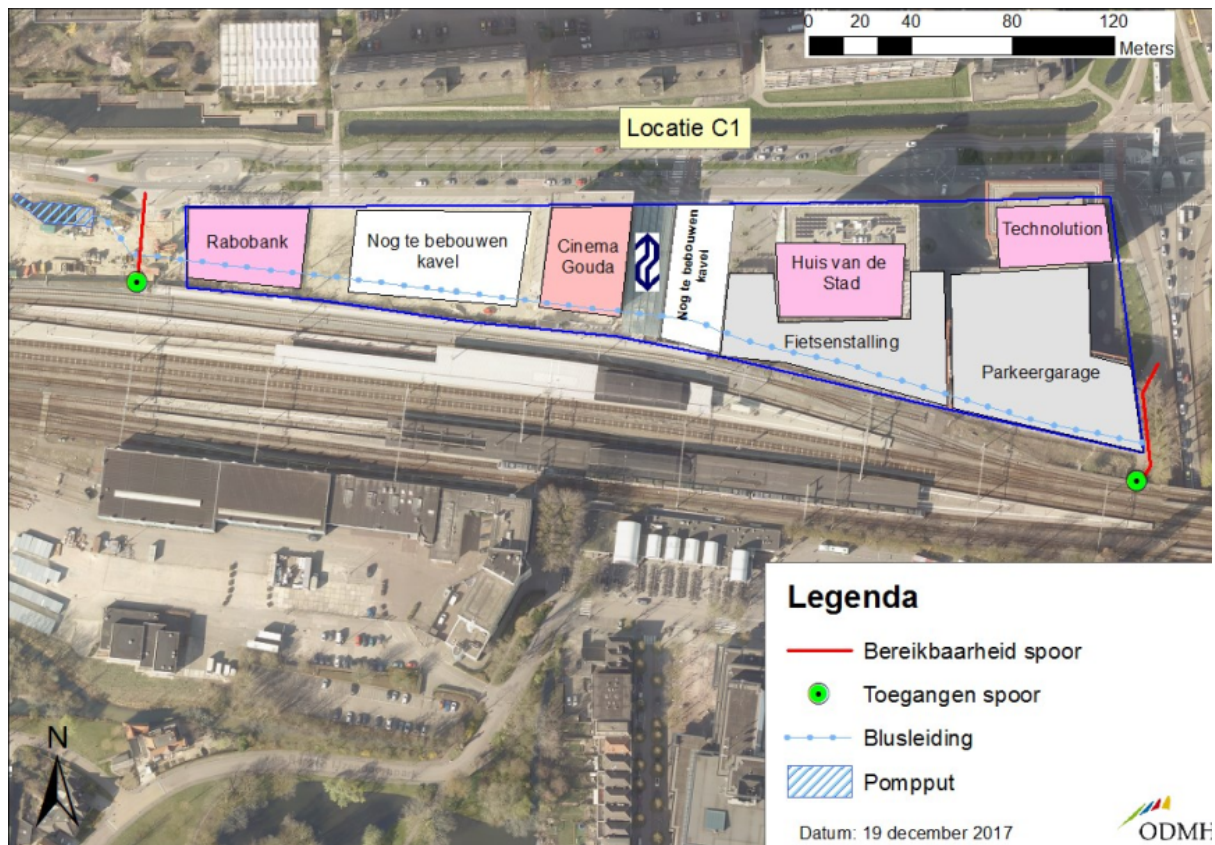
5.3.6.3 Maatregelen vanwege groepsrisico spoor

In deze verantwoording van het groepsrisico wordt alleen nader ingegaan op het spoor als risicobron in het kader van externe veiligheid.

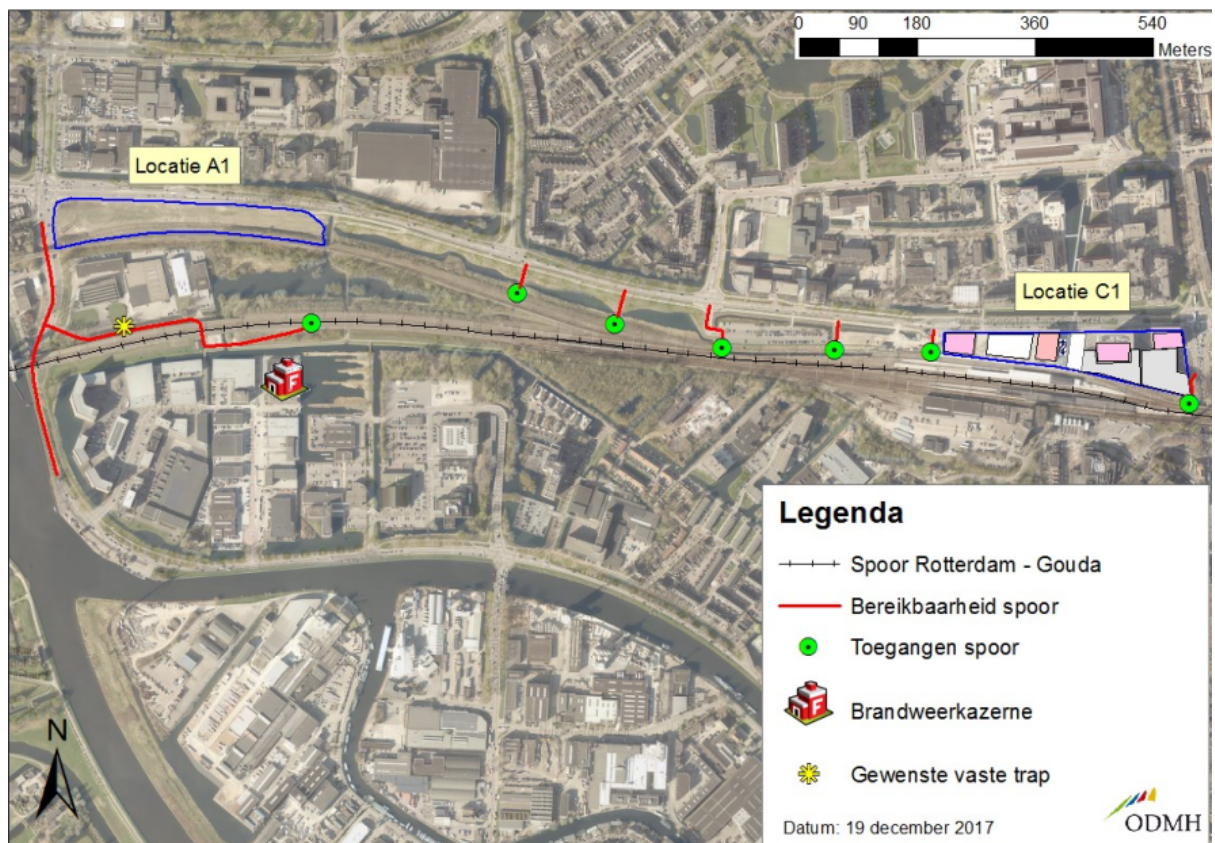
Gezien de ligging dicht op het spoor is in 2009 een uitgebreide verantwoording geschreven ('Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Spoorzone Midden en Oost', Oranjewoud, projectnr. 184732, 17 maart 2009). Dit heeft geresulteerd in verschillende maatregelen, zoals:

1. Het aanbrengen van een blusleiding langs het spoor over de gehele lengte van de locatie C1;
2. Het realiseren van verschillende aanlandingspunten vanaf de Jamessingel (toegangen tot het spoor);
3. Nieuwe gebouwen moeten beschikken over een zelfredzaamheidsplan waarin wordt beschreven hoe gehandeld moet worden bij een incident met gevaarlijke stoffen;
4. Zeer kwetsbare gebouwen (specifieke functies voor kinderen < 12, zorg, enz.) zijn niet toegestaan;
5. In het bestemmingsplan Midden & Oost is opgenomen dat B&W nadere eisen kunnen stellen aan:
 - a. Vluchtmogelijkheden;
 - b. Afsluitbaarheid van mechanische ventilatie (om binnendringen giftige gassen te-gen te gaan);
 - c. Bouwkundige uitvoering i.v.m. bescherming tegen plasbrand.

De maatregelen zijn uiteindelijk verwerkt in het bestemmingsplan en de fysieke maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd. In afbeelding 5.11 en afbeelding 5.12 zijn de uitgevoerde maatregelen ter hoogte van het plangebied (locatie C1) en de gehele spoorzone weergegeven. Door het aanleggen van een blusleiding is er voldoende, direct inzetbaar bluswater aanwezig ter hoogte van het plangebied. Dit is van belang om een incident in een zo vroeg mogelijk stadium te bestrijden en te voorkomen dat het uitgroeit tot een ramp. Ten westen van het plangebied is een aantal 'aanlandingspunten' gerealiseerd, waarmee de hulpdiensten een verbeterde toegang hebben tot het spoor (zie afbeelding 5.13).



Afbeelding 5.11: Maatregelen ter hoogte van het plangebied



"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)

Afbeelding 5.12: Maatregelen spoorzone Gouda (plangebied is locatie C1)

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

De Veiligheidsregio heeft voor de verruiming van de bestemmingsmogelijkheden in het plangebied advies uitgebracht in het kader van EV (UIT-2017-072163, 15 december 2017, opgenomen als bijlage 4).

De VRHM adviseert:

- De gebouwen zodanig in te delen dat zo min mogelijk personen aan een mogelijke drukgolf blootgesteld worden;
- Binnen het plangebied geen bestemmingen toe te staan voor verminderd of niet zelf-redzame personen (ouderen, kinderen onder de 12 jaar, enz.);
- Bij een calamiteit duidelijk kunnen maken aan de aanwezige personen wat ze moeten doen (vluchten dan wel schuilen). Dit vraagt om op de situatie afgestemde ontruimingsplannen (deze plannen overleggen met de brandweer);
- Het snel kunnen uitschakelen en sluiten van ventilatiesystemen vanuit een centraal punt;
- De bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid, zoals omschreven in de praktijkrichtlijn bluswatervoorziening en bereikbaarheid, mee te nemen bij de uitwerking van de beide locaties;
- Zorgen voor voldoende vluchtmogelijkheden voor de aanwezige personen van de risicobron af;
- Tekeningen (brandkranen, opstelplaatsen, open water en bereikbaarheid) in de volgende fase voor te leggen aan de brandweer ter advisering

Op de volgende wijze wordt invulling gegeven aan deze adviezen:

- 'Zeer kwetsbare gebouwen' (specifieke functies voor verminderd zelfredzame personen (bijv. kinderdagverblijf, verzorgingstehuis, basisschool, enz.)) zijn niet toegestaan. Dit is in de planregels geborgd;
- Voor de ingebruikname van nieuwe gebouwen (binnen het plangebied nog twee te bebouwen plots) moet een ontruimingsplan worden voorgelegd aan de brandweer ter advisering. In dit ontruimingsplan moet worden ingegaan op de verschillende scenario's bij een incident op het spoor met gevaarlijke stoffen;
- In de planregels is, overeenkomstig het bestemmingsplan Spoorzone Midden & Oost (C1), opgenomen dat burgemeester en wethouders de mogelijkheid hebben om nadere eisen te stellen ten aanzien van:
 1. Vluchtmogelijkheden;
 2. Uitschakelen van ventilatie;
 3. Bouwkundige uitvoering in verband met bescherming tegen plasbrand.
- Wat betreft het laatste punt (bouwkundige uitvoering i.v.m. bescherming tegen plasbrand). In dit bestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om, naast de maatregelen uit en het Bouwbesluit, ook de maatregelen met een gelijkwaardig effect toe te passen. Deze moeten wel getoetst worden aan het rapport van Antea Group dat als bijlage 3 bij de regels is gevoegd. Het college moet, voorafgaand aan het verlenen van een bouwvergunning, wel specifiek goedkeuring verlenen voor het toepassen van de maatregelen en de beoordeling van gelijkwaardigheid.
- Bij de verdere planvorming voor de invulling van de twee onbebouwde kavels in het plangebied wordt de brandweer vroegtijdig betrokken om de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid te optimaliseren. Tekeningen (brandkranen, opstelplaatsen, open water en bereikbaarheid) worden daarom voorgelegd aan de brandweer.
- Als aandachtspunt kan nog genoemd worden dat het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor voornamelijk in de avond- en nachtperiode plaatsvindt. Dus functies waar in de avond en nacht minder of geen personen aanwezig zijn, zijn gunstiger in het kader van externe veiligheid. Bijvoorbeeld kantoorfuncties.

5.3.6.4 Conclusie en verantwoording groepsrisico

Voor het nieuwe bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1 is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor relevant. Grootste veranderingen sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Spoorzone Midden & Oost' is dat het Basisnet spoor inmiddels is vastgesteld en geborgd in wetgeving. Dit heeft ertoe geleid dat de risico's ten opzichte van de situatie van voor het Basisnet sterk zijn afgenomen. Dit is ook aangetoond met de uitgevoerde risicoberekening. Het groepsrisico is gedaald van 12,51 maal de oriëntatiewaarde in 2009 naar 0,37 maal de oriëntatiewaarde in 2019 (inclusief de woningbouwplannen in de Spoorzone).

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

Dat neemt niet weg dat er nog steeds gevaarlijke stoffen per spoor door Gouda worden vervoerd. Een incident met gevaarlijke stoffen kan nog steeds leiden tot een ramp waarbij giftige (rook)gassen vrijkomen, hittestraling of een explosie plaatsvindt met desastreuze gevolgen.

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

Daarnaast:

- wordt in de planregels niet toegestaan dat functies specifiek bedoeld voor kwetsbare groepen (bijv. kinderdagverblijf, basisschool, verzorgingstehuis, enz.) zich vestigen binnen het plangebied;
- wordt een uitgebreid ontruimingsplan vereist voor alle gebruikers;
- wordt de mogelijkheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan vluchtmogelijkheden, de mechanische ventilatie en de bouwkundige uitvoering;
- wordt in dit bestemmingsplan de mogelijkheid geboden om, naast de maatregelen uit het Bouwbesluit, ook de maatregelen met een gelijkwaardig effect toe te passen, nadat dit is getoetst aan het rapport van bijlage 3 bij de regels is gevoegd.
- wordt vooraf met de brandweer overlegd om bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen te optimaliseren.

Bovenstaande verantwoording en de bijbehorende maatregelen passen binnen het EV beleid van de gemeente Gouda. Daarnaast is in paragraaf 5.3.6.1 gerefereerd aan het provinciaal belang. Zoals beschreven in paragraaf 5.3.6.2 is de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet in het geding. Voor de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen zijn al de nodige maatregelen genomen in de spoorzone en zal bij de verdere uitwerking vooraf nader met de brandweer worden afgestemd. Het college van burgemeesters en wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Gouda achten het groepsrisico, na het nemen van de voorgestelde maatregelen, aanvaardbaar.

5.4 Milieu Effect Rapportage

5.4.1 Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in de AMvB Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In de Wet milieubeheer zijn vooral de procedurele verplichtingen opgenomen. In Besluit m.e.r. is opgenomen wanneer een m.e.r. verplicht is.

Globaal zijn er 3 soorten m.e.r.:

1. Een plan m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
 - a. Het plan kaders stelt voor activiteiten in het plangebied waarvoor een (project-)m.e.r. noodzakelijk is, dan wel waarvoor beoordeeld moet worden of een (project-)m.e.r. noodzakelijk is. Dit zijn de activiteiten die genoemd zijn in kolom 1 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Voor activiteiten uit Bijlage D geldt de plan-m.e.r. plicht direct als ze groter is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2. Als ze kleiner is dan die drempelwaarden, wordt de plan m.e.r. plicht bepaald door de vormvrije m.e.r.-beoordeling.
 - b. De activiteiten in het bestemmingsplan leiden tot mogelijk significante gevolgen voor Natura

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



2000-gebieden (passende beoordeling noodzakelijk). Bij een plan m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 3 van Bijlage C en D van het Besluit m.e.r.

2. Een project- of besluit-m.e.r. is wettelijk verplicht wanneer:
 - a. De activiteit genoemd is in Bijlage C van het Besluit m.e.r.
 - b. De initiatiefnemer of het bevoegd gezag besloten hebben dat voor een activiteit uit Bijlage D van het Besluit m.e.r. een milieueffectrapport opgesteld wordt, cq. moet worden. Bij een project- of besluit-m.e.r. gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage C of D van het Besluit m.e.r. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een bestemmingsplan dat in directe zin woningbouw mogelijk maakt waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, of om een omgevingsvergunning voor het in werking hebben van een bedrijf (met aanzienlijke milieugevolgen).
3. Een m.e.r.-beoordeling is wettelijk verplicht voor de activiteiten in kolom 1 van Bijlage D van het Besluit m.e.r.. Indien de activiteit kleiner is dan de getalsmatige drempelwaarden in kolom 2 van Bijlage D is er sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiervoor hoeft geen raadpleging plaats te vinden en het besluit hoeft niet gepubliceerd te worden in de Staatcourant. Bij een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gaat het om besluiten uit kolom 4 van Bijlage 4 van het Besluit m.e.r..

5.4.2 Onderzoek en resultaten

Het bestemmingsplan maakt het realiseren van woningen, commerciële ruimten en parkeergelegenheid mogelijk en valt daarmee onder categorie D11.2, de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. De ontwikkelingen blijven onder de getalsmatige drempel waarde. Hiermee is dit bestemmingsplan vormvrij m.e.r. –beoordelingsplichtig. Hieronder is gemotiveerd of er als gevolg van de ontwikkelingen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

1. Kenmerken van de ontwikkeling

Aard omvang activiteit	Nieuwe functie wonen en hogere bouwhoogte. Gezien m.e.r. regelgeving beperkte impact.
Cumulatie	Voor wat betreft de milieuaspecten lucht en geluid zijn de effecten op de gecumuleerde omgevingswaarden zeer gering.
Natuurlijke hulpbronnen	Mogelijk effecten op beschermende soorten zijn uit te sluiten.
Ongevallen	Toename groepsrisico.
Gezondheidseffecten	De milieukwaliteitsmaat ter plaatse van de maatgevende woningen is in de referentie situatie matig en blijft met de realisatie van de beoogde bestemmingen matig.

2. Locatie van de ontwikkeling

Bestaand grondgebruik	Het gebruik van de gronden is braakliggend.
Opnamevermogen Natuurlijk milieu	Verhoging van de milieuaspecten lucht en geluid om de directe omgeving is zeer gering.

3. Potentiële effecten

Natuur	Er zijn geen effecten op beschermde soorten.
Cultuur/archeologie	Geringe kans op verstoring eventuele archeologische waarden door heien. De gebouwen passen binnen het verstedelijkt karakter van de omgeving.
Verkeer	De effecten op het omliggende hoofdwegennet zijn niet of nauwelijks merkbaar: de intensiteit neemt minimaal toe.
Geluid	Minimale toename en niet waarneembaar voor het menselijk oor.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



Lucht	Voor lucht geldt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de luchtkwaliteitsnormen.
Bodem	Op de locatie is een ernstig geval van bodemverontreiniging met zorgplicht maatregelen. Er moeten eventueel maatregelen genomen worden bij ontwikkelingen.
Ongevallen	Door maatregelen wordt de toename groepsrisico beperkt tot het niveau aanvaardbaar.
Gezondheidseffecten	Er treedt geen significant verslechtering van de milieukwaliteitsmaat op.

5.4.3 Conclusie

De ontwikkelingen zullen niet leiden tot belangrijke uitstoot van verontreinigingen. Er treedt dan ook geen belangrijke cumulatie op met betrekking tot geluid en/of luchtkwaliteit. Met maatregelen kunnen de veiligheidsrisico's tot aanvaardbaar niveau teruggebracht worden. Beschermde gebieden liggen niet bij het plangebied en er zijn geen bijzondere effecten op deze gebieden te verwachten. De ontwikkeling zal geen bijzondere negatieve invloed hebben op de omliggende woningen.

Op grond van het bovenstaande is het niet te verwachten dat het vaststellen van het bestemmingsplan leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het opstellen van een milieueffectrapport is dan ook niet aan de orde.

5.5 Provinciaal milieubelang

5.5.1 Wet- en regelgeving

Provincie Zuid-Holland heeft in de Provinciale Structuurvisie en in de Provinciale Milieuverordening het provinciaal milieubelang beschreven. Ruimtelijke plannen worden doorgaans na publicatie van het ontwerpbesluit aan de Provincie toegestuurd. De Provincie toetst dan of het provinciaal belang in het geding is en of er mogelijk in strijd met het provinciaal belang wordt gehandeld.

In dit hoofdstuk wordt reeds een voortoets voor het provinciaal milieubelang uitgevoerd. Daarmee wordt tijdig zicht gekregen op strijdigheden en waar mogelijk worden oplossingsrichtingen benoemd.

Het provinciaal milieubelang heeft betrekking op vier thema's:

- bescherming van stiltegebieden
- windenergie stimuleren
- beschermen bedrijventerreinen voor HMC-bedrijven
- beschermen van grote groepen mensen

5.5.2 Onderzoek en resultaten

Getoetst wordt of bij het voorgenomen het provinciaal belang in het geding is. Zo ja, dan wordt bekeken of er mogelijk sprake is van strijdigheid met het provinciaal belang. Indien dit het geval is zullen voor zover mogelijk- oplossingsrichtingen worden geformuleerd.

Bescherming van stiltegebieden

Het plangebied ligt niet in of nabij een stiltegebied.

Windenergie stimuleren

Het plangebied ligt niet in of nabij een zoekgebied voor windenergie.

Beschermen bedrijventerreinen voor HMC-bedrijven

Het plangebied ligt op 70 meter van een bedrijfslocatie waar categorie 4.2 is toegestaan (zie paragraaf 5.3.4). Hiermee zou de bedrijvigheid op die locatie, door het vastleggen van gevoelige bestemmingen in het plangebied, belemmerd kunnen worden. Gezien reeds aanwezige woonbestemmingen op korte

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



afstand van de bedrijfslocatie is het de vraag in hoeverre de aanduiding categorie 4.2 voor die bedrijfslocatie reëel is. De provincie heeft aangegeven dat gezien de beperkte omvang, de matige ontsluiting en de excentrische ligging van de bedrijfslocatie de wijziging van de bestemming hier aanvaardbaar is.

Beschermen van grote groepen mensen

Met maatregelen, als voorgesteld door de Veiligheidsregio, is het groepsrisico van de beoogde ontwikkelingen in het plangebied aanvaardbaar (zie paragraaf 5.3.6).

5.5.3 Conclusie

Het vaststellen van het bestemmingsplan is niet strijdig met provinciale milieubelangen

5.6 Waterhuishouding

5.6.1 Algemeen

Voor alle ruimtelijke plannen is de uitvoering van een watertoets wettelijk verplicht. Het doel van de watertoets is om waterbelangen vroegtijdig en evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

Met het oog op de watertoets is een waterparagraaf opgesteld, waarin de voor dit plan relevante waterhuishoudkundige aspecten zijn beschreven. Deze waterparagraaf is hieronder opgenomen.

5.6.2 Relevant beleid

De afweging van de diverse waterbelangen is geborgd in diverse plannen, wetten en beleidsdocumenten. De belangrijkste plannen en wetten op Rijksniveau en Europees niveau zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet, het Nationaal Waterplan en de Wet gemeentelijke watertaken. Op provinciaal niveau zijn dit het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland, de Verordening Ruimte en het Actieprogramma Water. Voorts is relevant het beleid en de Keur van het hoogheemraadschap. Op gemeentelijk niveau staan relevante regels in gemeentelijk Riolerings plan (GRP) en het geactualiseerde Waterplan Gouda.

Gelet op de aard van het bestemmingsplan (functieverbreding met behoud van bestaande bouwmogelijkheden) is niet nader ingegaan op al deze beleidsdocumenten.

5.6.3 Planbeschrijving en conclusie

Er is geen open water binnen het plangebied. Het bestemmingsplan maakt een functieverbreding mogelijk, waarbij de bestaande bouwmogelijkheden worden behouden. Dit betekent dat het plan niet meer verharding mogelijk maakt dan al is toegestaan.

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

5.6.4 Watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap van Rijnland is het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft het hoogheemraadschap een adviserende rol.

Het hoogheemraadschap maakt gebruik van de Digitale watertoets via www.dewatertoets.nl. Uit de digitale watertoets komt naar voren dat de normale procedure van toepassing is. In het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening wordt het bestemmingsplan aan het hoogheemraadschap voorgelegd voor advies. De reactie wordt in deze paragraaf verwerkt.

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



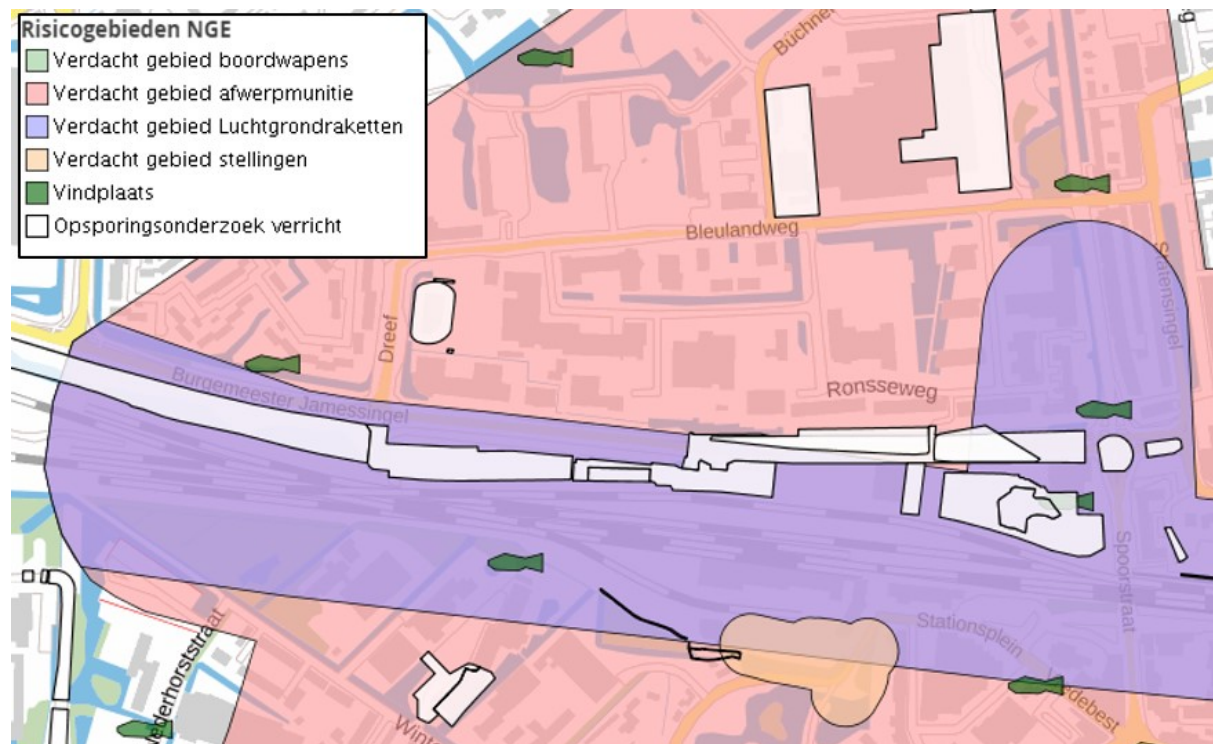
5.6.5 Conclusie

Vanuit waterstaatkundig perspectief is er geen beperking voor het bestemmingsplan. Er zijn geen gevolgen voor de waterhuishouding.

5.7 Niet gesprongen explosieven

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

In het plangebied zijn twee soorten gebieden aangeduid, te weten 'verdacht gebied voor afwerpmunitie' en 'verdacht gebied voor luchtgrondraketten', zie afbeelding 5.13.



Afbeelding 5.13: uitsnede kaart risicogebieden NGE (bron: gis.gouda.nl/gisviewer)

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan neemt bestaande bouw mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan over. Bij een aanvraag voor omgevingsvergunning voor bouwen dient rekening te worden gehouden met de risicogebieden voor NGE en kan mogelijk onderzoek nodig zijn. Voor het bestemmingsplan heeft dit geen gevolgen.

5.8 Bezonning en schaduweffecten

Het bestemmingsplan staat een bouwhoogte toe van maximaal 30 m en een afwijkingsbevoegdheid voor een hoogteaccent tot 50 m. Om de schaduw effecten op de omgeving te beoordelen, heeft de gemeente Gouda een bezonningsstudie uit laten voeren ('Bezonningsstudie Stationslocatie Noord, Gouda', Wissing bv, 23 oktober 2019). De studie is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting.

Voor de bezonningsstudie zijn 3 varianten met elkaar vergeleken:

1. de mogelijkheden volgens het huidige bestemmingsplan;

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



2. de mogelijkheden wanneer de bouwhoogte op de C1-kavel wordt vergroot tot 50 meter
3. de mogelijkheden wanneer de bouwhoogte op de C1-kavel wordt vergroot tot 40 meter

De nieuwbouwmogelijkheid in het bestemmingsplan komt overeen met variant 1 en een klein deel met variant 2. Uit de studie volgt dat zowel in variant 2 als in variant 3 er meer schaduw zal zijn voor bewoners ten noorden van het plangebied. Het verschil ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan is echter niet groot. Het bestemmingsplan houdt de bouwhoogte van 30m aan als maximum en de gemeente concludeert dan ook dat vanuit het oogpunt van bezonning de nieuwe bebouwing niet leidt tot een onacceptabele situatie en dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

5.9 Windhinder

In gebieden met hoge gebouwen kan windhinder optreden. Dan is sprake van verhoogde windsnelheden, waardoor het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs onveilig is. Dit kan de aantrekkingskracht van verblijfsgebieden of looproutes verminderen en heeft daardoor sociale en economische effecten.

Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk tot 30 meter hoog. Het voorkomen van windhinder is grotendeels afhankelijk van het ontwerp van het gebouw. Bij gebouwen hoger dan 30 meter is het uitvoeren van een windhinderonderzoek verplicht. Met behulp van een computeranimatie of windtunnelonderzoek kan worden vastgesteld of bij een bepaald ontwerp windhinder of windgevaar optreedt. Ook maatregelen om windhinder te voorkomen of te beperken kunnen dan worden onderzocht. Zodoende is in de regels opgenomen dat het college bij de omgevingsvergunning nadere eisen kan stellen aan het ontwerp om eventuele windhinder te voorkomen (zie art. 3.3 Nadere eisen). Op deze manier kan de gemeente hier sturing op houden.

5.10 Trillingen

Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het voor het bestemmingsplan van belang om aandacht te hebben voor eventuele trillingshinder, gelet op de nabijheid van het spoor. In juli 2019 is door het Rijk de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen gepubliceerd. Indien er onvoldoende rekening wordt gehouden met trillingen van het spoorverkeer kan dat in de toekomst gevolgen hebben voor de gezondheid van bewoners en gebruikers van bedrijfsruimten. In de handreiking wordt voor verschillende situaties aangegeven hoe er kan worden omgegaan met de trillingshinder, bijvoorbeeld door gebouwen zodanig te ontwikkelen dat de eindgebruiker er zo min mogelijk last van heeft.

Voor het beoordelen van trillingen op het risico van gebouwschade, hinder voor personen in gebouwen of verstoring van apparatuur/processen, heeft de Stichting Bouwresearch de SBR-richtlijn 'Trillingen' uitgegeven. De richtlijn heeft geen wettelijke status, maar heeft mede door jurisprudentie een ruim draagvlak opgebouwd en wordt geïnterpreteerd als de meest recente stand der inzichten. Deze richtlijn bestaat uit de volgende drie delen:

SBR-A: Schade aan gebouwen, uitgave 2017.

SBR-B: Hinder voor personen in gebouwen, uitgave 2002.

SBR-C: Storing aan apparatuur, uitgave 2002.

Het plangebied ligt naast het spoor en er is kans dat trillingshinder optreedt voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het nieuwe gebouw dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. De SBP-richtlijn hanteert streefwaardes die afhangen van de toekomstige gebouwfunctie. Bij de nieuwbouw zal rekening moeten worden gehouden met deze streefwaarden. Wanneer uit onderzoek blijkt dat de trillingsniveau hoger is dan de streefwaarde, zijn bouwkundige maatregelen of overdrachtsmaatregelen mogelijk, zoals het aanbrengen van een stijve(re) fundering, een trillingsarm gebouwontwerp of een ingreep in de bodem tussen het spoor en het gebouw. Deze zaken dienen in de vergunningsfase te worden beoordeeld. Zodoende is in de regels van het bestemmingsplan de verplichting opgenomen dat de nieuwbouw dient te voldoen aan de SBR-richtlijn (zie art. 3.3.5 Bescherming tegen trillingshinder). Om dit aan te tonen zal een trillingsonderzoek nodig zijn en daaruit volgend zijn eventueel bouwkundige maatregelen nodig.

Hoofdstuk 6 Planopzet

In dit hoofdstuk wordt in het kort ingegaan op de opbouw en inhoud van de regels van het bestemmingsplan Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1. In de voorgaande hoofdstukken is het beleid beschreven en zijn de ruimtelijke en functionele opzet van het plangebied toegelicht. De regels zijn een juridische vertaling van de gemaakte keuzes voor dit plangebied.

6.1 Feitelijke planopzet

Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het bestemmingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2012. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2012. De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Methodiek

Het bestemmingsplan maakt in het kader van de ambities voor de Spoorzone een hogere bouwhoogte mogelijk dan het voorgaande bestemmingsplan en maakt woningbouw mogelijk. De ambities zoals beschreven in paragraaf 3.2 zijn vertaald in een nieuwe verbeelding en nieuwe regels. Voor de opzet van het bestemmingsplan is het Handboek Digitale Bestemmingsplannen van de Gemeente Gouda aangehouden. Zowel de verbeelding, de regels als de toelichting zijn opgezet aan de hand van dit handboek. Voor de regels is daarnaast gebruik gemaakt van de Standaardregeling van de gemeente.

Met een bestemming wordt tot uitdrukking gebracht welke gebruiksdoelen of functies, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, aan de in het plangebied gelegen gronden zijn toegekend. Een bestemming heeft altijd betrekking op een geometrisch bepaald vlak; lijn- en puntbestemmingen komen niet voor. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Aanduidingen hebben altijd juridische betekenis, die in de regels wordt gegeven.

6.2 Juridische planopzet

Bestemmingsvlakken

In dit plan wordt gebruikgemaakt van een bestemmingsvlak en een bouwvlak. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik toegestaan is. Het bouwvlak is een gebied dat op de verbeelding is aangeven en waarvoor de mogelijkheden om gebouwen te bouwen in de regels zijn aangegeven.

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt in enkele verschillende aanduidingen. Een aantal functieaanduidingen is gebruikt om de gebruiksmogelijkheden binnen een bestemming of een gedeelte daarvan nader te specificeren. Het kan hierbij gaan om een nadere specificatie van de gebruiksmogelijkheden, een expliciete verruiming daarvan of juist een beperking. Alle aanduidingen met betrekking tot de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken, worden bouwaanduidingen genoemd. Alle aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen en oppervlakten, zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik, zijn maatvoeringaanduidingen.

Bestemmingsregelingen

De regels bestaan uit verschillende hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat inleidende regels. Die bestaan uit omschrijvingen van enkele in de regels voorkomende begrippen en de wijze van meten, bijvoorbeeld hoe de oppervlakte van een bouwwerk gemeten moet worden. Hoofdstuk 2 behelst de bestemmingsregels, die hierna uitgebreid aan de orde komen. Hoofdstuk 3 bevat de anti-dubbeltelbepaling, voorgeschreven

op grond van het Besluit ruimtelijke ordening, en algemene bouw- en afwijkingsbevoegdheden. De antidubbelbepaling voorkomt dat grotere bouw mogelijkheden ontstaan door grond dubbel te tellen bij de toetsing aan het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 behelst het overgangsrecht. Ook van dit artikel staat de redactie vast. Het is gebaseerd op het Besluit ruimtelijke ordening. De slotregel is de titel van het bestemmingsplan. In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (artikel 2.1, lid 1c) staat het algemene verbod om de gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming te gebruiken. Overtreding van dit verbod is een strafbaar feit.

6.3 Toelichting op de regels

6.3.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In deze paragraaf is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

6.3.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Artikel 3 Gemengd - 1

De bestemming Gemengd-1 bevat de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het plangebied. Er is ruimte voor een gemengd stedelijk programma, bestaande uit een woonprogramma en aanvullend ruimte voor commerciële functies tot maximaal 1.000 m² bvo op de begane grond en eerste verdieping. Van de 1.000 m² commerciële functies mag maximaal 250 m² bvo worden ingevuld met horeca categorie I. Er wordt ingezet op kleinschalige voorzieningen die niet concurreren met het centrum van Gouda. Daarom is de omvang per vestiging gemaximeerd op 250 m² bvo. Het college kan een grotere vestiging toestaan, mits is aangetoond dat dit niet leidt tot duurzame ontwrichting van de detailhandel en het voorzieningenniveau in het centrum. Supermarkten zijn in het bestemmingsplan uitgesloten.

Aanvullend is in het bestemmingsplan ruimte geboden aan kantoren (tot 10.000 m² bvo), onderwijs en ondersteunende voorzieningen zoals fietsenstallingen, parkeervoorzieningen, expeditieruimte, groenvoorzieningen en water en bijbehorende (ontsluitings)wegen, straten en paden.

De nieuwe bebouwing mag maximaal 30 hoog worden. Een belangrijk element in de stedenbouwkundige randvoorwaarden, is het behoud van doorzichten tussen de gebouwen langs het spoor. Daarom is het bouwvlak zo neergelegd dat er aan weerszijden een onbebouwde ruimte komt tussen de nieuwbouw en de aangrenzende bebouwing. Deze onbebouwde ruimte bedraagt aan de westzijde ten minste 18 m en aan de oostzijde ten minste 20 m. De voorgevel van het gebouw dient aan de straatzijde in dezelfde rooilijn gebouwd te worden als de naastgelegen entree van de bioscoop. Vanwege de hoge geluidbelasting van het spoor, gelden er aanvullend eisen. Deze zijn geregeld middels de 'specifieke bouwaanduiding dove gevel'.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om voor een deel van het gebouw een hogere bouwhoogte toe te staan tot maximaal 50 m wanneer onderbouwd kan worden dat dit niet leidt tot onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat en het bouwplan vanuit stedenbouwkundig oogpunt verantwoord wordt geacht. Bij de beoordeling is het van belang dat de schaduw effecten op omliggende gebouwen goed wordt onderzocht en ook de gevolgen van de extra bouwhoogte op windhinder.

Artikel 4 Waarde - Archeologie

Het gebied met een hoge archeologische verwachting (groen), zoals beschreven in paragraaf 5.1.2 is opgenomen op de verbeelding. Dit gebied heeft een dubbelbestemming, 'Waarde - Archeologie' gekregen. Indien een omgevingsvergunning voor de activiteit archeologie (archeologievergunning) als bedoeld in de Verordening inzake monumenten en archeologie noodzakelijk is, mag het bouwen op deze gronden ten dienste van de andere daar voorkomende bestemming uitsluitend geschieden nadat

"Spoorzone - Stationsgebied Noord 2020, locatie C1" (vastgesteld)



burgemeester en wethouders omgevingsvergunning hebben verleend.

6.3.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 6 Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

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

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

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

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de enkelbestemming een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft een standaardregeling van de gemeente Gouda die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

6.3.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In de overgangsbepalingen is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het is noodzakelijk om in bestemmingsplannen aan te geven in hoeverre de voorgestane plannen en bestemmingen financieel uitvoerbaar zijn en wie de risicodragende partij is. Het voorliggende bestemmingsplan maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk. De gemeente is eigenaar van de gronden. De kosten voor de ontwikkeling worden gefinancierd via de grondexploitatie. De gronden worden verkocht tegen marktconforme grondwaardes. Op deze manier is kostenverhaal verzekerd. Een exploitatieplan (of verhaal van kosten op andere wijze) is dan ook niet vereist.

7.2 Handhaving

De doelstellingen van het ruimtelijk beleid zoals verwoord in het bestemmingsplan kunnen slechts worden verwezenlijkt, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en er vervolgens voor zorg te dragen dat anderen deze regels naleven. Hiertoe zullen regelmatig controles uitgevoerd moeten worden. In het plan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de regels. Bepalingen waarvan op voorhand bekend is dat de controle op de naleving een probleem vormt zijn vermeden. Tevens zijn vage formuleringen geweerd ter voorkoming van verschillende interpretaties. Duidelijke en inzichtelijke formulieren geven zowel de ambtenaren belast met handhaving als de burgers houvast. Wanneer het gebruik van een multi-interpretabel begrip niet kan worden voorkomen, is in de begripsomschrijving duidelijk gemaakt welke interpretatie of definitie in dit bestemmingsplan gehanteerd wordt.

7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

7.3.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het gepresenteerde voorontwerp bestemmingsplan ten tijde van het wettelijk vooroverleg, omvatte naast deellocatie 2 (locatie C1), ook de 'hotelkavel' (deellocatie 1) tussen het huis van de Stad en de bioscoop. Locatie C1 is nu daaruit gelicht als projectgebied. Dit leidt niet tot een verschil waarbij het provinciaal belang in het geding is. De uitkomsten uit het wettelijk vooroverleg zijn meegenomen in dit bestemmingsplan voor locatie C1.

7.3.2 Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 13 februari 2020 tot en met 25 maart 2020 ter inzage gelegen. Gedurende die periode zijn twee schriftelijke zienswijzen binnengekomen, waarvan een brief door 54 omwonenden is getekend. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. Dit is beschreven in Bijlage 6 Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. De zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve enkele tekstuele aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd. De wijzigingen zijn toegelicht in de Nota.

