

## Technische vragen

Van : Christiaan Quik  
Datum vraag : 18 september 2021  
Onderwerp : Bestemmingsplan Spoorzone A1 locatie

*Datum antwoord :*

---

### Algemeen

1. In het raadsvoorstel staat dat n.a.v gesprekken de onderbouwing voor bedrijven en milieuzonering is aangepast. Wat is er exact aangepast aan de onderbouwing en is dit naar tevredenheid van de indieners van de zienswijze?
2. Wat is de reden dat niet het standaard format voor beantwoording nota van zienswijzen is gebruikt? En kan dat in het vervolg wel weer worden gedaan?
3. Planregels; 3.2 bouwregels onder d; wat staat hier? Wat is de bedoeling van deze regel?
4. Planregels 3.2 g, de buitenruimte bij woningen geluidsluw wordt uitgevoerd. Wat houdt dat in?
5. Planregels 3.3.4 - hoe wordt gezorgd dat er geen trillingshinder wordt veroorzaakt en hoe wordt dit gecontroleerd?
6. Toelichting; pagina 19; worden nu 69 parkeerplaatsen of 96 parkeerplaatsen gerealiseerd?

### Parkeren en verkeersontsluiting

7. In hoeverre is bij de parkeervraag rekening gehouden met meer bewoners die overdag thuis zijn sinds de Corona-pandemie en hun auto dus niet weg is? Is er dan nog voldoende aanbod van parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld de commerciële voorzieningen?
8. Hoe wordt gezorgd dat de beperkingen voor het parkeren van een auto bij de woningen voor (nieuwe) bewoners voor langere termijn juridisch goed geborgd is?
9. Hoe wordt gemonitord dat het parkeren niet een probleem wordt van het omliggende gebied en welke maatregelen kunnen genomen worden bij parkeeroverlast?

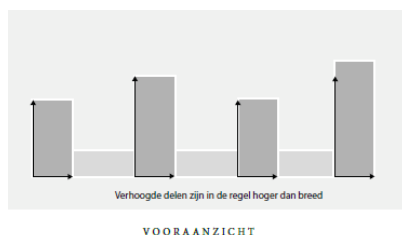
In de onderbouwing staat veel problematiek t.a.v de ontsluiting van het plangebied en het vastlopen van het verkeer in 2030 of eerder. In de onderbouwing wordt gefocust op de aanpassing van de kruising Burgemeester Jamessingel en de Rijsselseweg en de te ontsluiten A1 locatie. Duidelijk is dat dit een essentiële aanpassing is en dat zowel de weg verbreed wordt als ook een kruispunt wordt ingericht met verkeerslichten. Hierover de volgende vragen:

10. Wanneer wordt deze aanpassing gerealiseerd?
11. Waarom in dat jaar? Wat is daarvoor de motivatie?

12. Hoe verhoudt dat zich tot de overige ontwikkellocaties en benodigde ontsluiting, bijvoorbeeld t.a.v. de woningbouw op de Blokker-locatie?

Antwoord:

1. In de toelichting is paragraaf 5.3.4 aangepast. Dit betreft de Bedrijven en Milieuzonering. De aanpassing is gedeeld met de ondernemers. Tot op heden hebben wij hierover geen reactie ontvangen.
2. Er is niet bewust afgeweken van de standaard beantwoording zienswijze. De structuur en opbouw is niet gewijzigd.
3. Volgens het door de gemeenteraad vastgestelde ontwikkelperspectief geldt voor deze locatie het uitgangspunt dat de verhoogde delen in de regel hoger zijn dan breed. Met de voorgestelde regels wordt hier uitvoering aangegeven. Hieronder ter verduidelijking een plaatje.



4. De woningen moeten zo ontworpen worden dat er een geluidsluwe gevel en buitenruimte aanwezig is. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld een soort loggia komt waarin het geluidsniveau veel lager is zodat een relatieve rust ervaren wordt. Technisch gezien is er sprake van een geluidsluwe gevel en buitenruimte wanneer de geluidsbelasting niet hoger is dan 48 dB als gevolg van wegverkeer en niet hoger dan 55 dB als gevolg van de spoorweg.
5. Omdat de beoogde nieuwe bebouwing dichtbij het spoor is gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder, dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. Om deze reden is er een bevoegdheid opgenomen voor het college om nadere eisen te stellen aan het bouwplan om te voorkomen dat trillingsniveaus optreden voor de toekomstige gebouwfuncties die hoger zijn dan de streefwaarden uit de SBR-richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen'. Deze nadere eis is afgestemd met Prorail.
6. In deelgebied Oost zijn 69 parkeerplaatsen voorzien en niet 96. Hier zit een foutje in de toelichting. Uit de Mobiliteitsvisie en parkeerbalans voor A1 Oost blijkt dat minimaal 65 parkeerplaatsen nodig zijn. Hier kan de berekende parkeerbehoefte van bewoners (31) en bezoekers (29) plus 5 deelauto's verwerkt worden. Door er 69 te realiseren kan hier aan voldaan worden.

7. Bij het vaststellen van de parkeernormen is geen rekening gehouden met de Corona-pandemie. Iedere ontwikkeling moet echter op eigen terrein voldoen aan de parkeernorm. Dat betekent dat de huidige parkeerplaatsen voor commerciële voorzieningen beschikbaar blijven en dat voor nieuwe commerciële ontwikkelingen ook aan deze norm moet worden voldaan.
8. In het bestemmingsplan is de vastgestelde parkeernorm opgenomen. Deze blijft gelden voor alle komende ontwikkelingen op deze locatie. De ontwikkelaar legt de verdere afspraken met de bewoners vast over het gebruik van en het recht op een parkeerplaats.
9. De gemeente Gouda bekijkt parkeerproblematiek gebiedsgericht, deze aanpak is vastgesteld in het Parkeerplan Gouda 2020. Per wijk wordt er samen met de bewoners gesproken of parkeerregulering een oplossing kan zijn voor ontstane problemen. Dit zal ook worden gedaan indien er parkeerproblemen worden geconstateerd in de spoorzone.
10. De bouw op Spoorzone A1 zal gefaseerd in de loop van volgend jaar starten en in 2023 worden afgerond. Gedurende de bouwwerkzaamheden zullen op de kruising tijdelijke maatregelen nodig zijn om het bouwverkeer in goede banen te leiden. Welke dat zijn wordt momenteel in beeld gebracht. Tegelijk vindt uitwerking van de definitieve kruispuntoplossing plaats. Inzet is om rond de oplevering van de laatste woningen de nieuwe kruising te realiseren. Mocht dat onverhoopt niet haalbaar blijken dan blijven de tijdelijke voorzieningen gehandhaafd tot het moment waarop de nieuwe kruising kan worden gerealiseerd.
11. Realisatie van deze kruising is nodig om de woningen goed te kunnen ontsluiten en het verkeer zo optimaal mogelijk af te kunnen blijven wikkelen. Het moment waarop de kruising wordt aangelegd hangt daarmee samen met de bouw van de woningen binnen Spoorzone A1.
12. Op basis van het VCP en het Ontwikkelperspectief Spoorzone zijn meerdere aanpassingen van de infrastructuur nodig, het gaat om 10 concrete ingrepen aan de westkant van de stad. Hierover heeft eerder al besluitvorming in de gemeenteraad plaatsgevonden. Het is belangrijk dat hiervoor een integrale benadering en aanpak komt. Daarom wordt op dit moment gewerkt aan een overall plan van aanpak met bijbehorende projectorganisatie voor het ontwerpen, plannen en realiseren van deze ingrepen. Doorstroming en bereikbaarheid van de stad zijn hierbij belangrijke randvoorwaarden.