

Technische vragen

Van : VVD, Kevin de Jonge
Datum vraag : 19 september 2021
Onderwerp : Bestemmingsplan Spoorzone A1

Datum antwoord :

Vragen:

Omgeving, leefbaarheid en (fysieke) veiligheid

1. Zijn er concrete zaken die de belangen van de omgeving, zoals van de bedrijventerreinen, direct dan wel indirect schaden? Zo ja, welke belangen zijn dit? Zo nee, waar komen de zienswijzen dan vandaan, waarom wordt daar gesproken over afspraken en belemmeringen?
2. "In verband met de grote woningbouwopgave en beperkte ruimte wordt overal in Nederland gezocht naar locaties om binnenstedelijk te verdichten." Ook zien we dat afgeweken wordt van basisnormen, zoals de norm in gemengd gebied. Welke concrete (compenserende) maatregelen worden dan toch getroffen om zorg te dragen voor een goed woon- en leefklimaat in de Spoorzone?

Woningbouw

3. Wat is de uiteindelijke balans (woningmix) voor de ontwikkelingen op de Spoorzone A1 locatie?
4. Is het mogelijk een kaart of overzicht met huidige en toekomstige ontwikkelingen te realiseren waarbij duidelijk is hoe de woningsegmenten in de Spoorzone verdeeld (zullen) zijn? Zo ja, gaarne. Zo nee, waarom niet?

Verkeer en parkeren

5. In hoeverre biedt een VRI op het kruispunt Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg voldoende verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers? En zijn er nog verdere aanvullende verkeersmaatregelen nodig in de omgeving? Zo ja, welke?
6. Waar is de inschatting dat werkende jongeren veelal geen auto nodig hebben op gebaseerd?
7. Zijn er, naast het reguleren in combinatie met een GROP-beding, nog andere opties om eventuele toekomstige parkeerdruk af te vangen?

Antwoorden:

1. Met het bestemmingsplan is rekening gehouden met belangen van derden. Uitgangspunt is dat de bestaande bedrijven niet mogen worden beperkt in hun bedrijfsvoering. Dit geldt niet alleen voor de huidige bedrijfssituatie, maar ook voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Vanuit de bedrijven waren hier nog de nodige vragen over. Ook is naar aanleiding de ingediende zienswijze nog het een en ander nader onderzocht en aangepast.
2. Met dit bestemmingsplan is niet gebruik gemaakt van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. Voor wat betreft weg- en railverkeer en industrielawaai wordt van de voorkeursgrenswaarde afgeweken. Maar de ontheffing komt niet boven de wettelijke waarden. Om de ontheffing te mogen toepassen zal bij de uiteindelijke bouwplannen voorzieningen in het gebouw getroffen moeten worden om de geluidsbelasting binnen te reduceren. Ook moet er een geluidsluwe gevels worden gemaakt. Binnen de concrete bouwplannen voor zowel het oostelijk als het westelijk deel van A1 wordt naast goede, akoestische voorzieningen aan de gebouwen, ingezet op een groene, geluidluwe inrichting van de buitenruimte, deels door het

realiseren van afscherming. Op deze plekken kunnen de bewoners in een relatief rustige maar zeker groene omgeving verblijven.

3. Binnen Spoorzone A1 worden in totaal 432 woningen gerealiseerd. Binnen Spoorzone A1 Oost worden 223 kleine woningen voor jongeren in de leeftijd van 18-28 jaar gerealiseerd in het woonconcept 1828. 212 woningen zijn sociale huurwoningen, 11 woningen zijn middenhuur woningen. Binnen Spoorzone A1 West worden 209 woningen gerealiseerd, waarvan 51 sociale huurwoningen, 45 middenhuurwoningen en de rest betreft koopwoningen in verschillende prijsklassen. Daarnaast zijn in beide plannen gemeenschappelijke voorzieningen opgenomen en commerciële, verhuurbare ruimten.
4. Er zal een overzicht worden gemaakt en na worden gezonden.
5. In het kader van zowel het VCP als de uitwerking van de plannen voor de Spoorzone is gekeken naar de noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur in het gebied. Hierover is extern advies uitgebracht en heeft de gemeenteraad onder meer middelen in de begroting beschikbaar gesteld voor het aanleggen van de nieuwe kruising. Momenteel wordt de benodigde kruispuntoplossing verder uitgewerkt waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante verkeersstromen / -deelnemers. Niet alleen wordt gekeken naar de verkeerskundige aspecten maar eveneens naar de ruimtelijke / stedenbouwkundige inpassing en de in dat kader benodigde flankerende maatregelen en voorzieningen (bomen/groen, water, langzaam verkeerdeelnemers, etc.).
6. In de bij het bestemmingsplan behorende en door het deskundigenbureau Goudappel Coffeng opgestelde nota's 'Mobiliteitsvisie en parkeerbalans' A1 Oost en West' is aangegeven hoe tot een realistische beoordeling van de parkeerbehoefte is gekomen. Belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn het werkelijk autobezit waarvan nu in het gebied en omgeving sprake van is, de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, de bewonersdoelgroepen en het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen naast of in plaats van de (eigen) auto. Uitgangspunt is dat de locatie voorziet in voldoende eigen parkeergelegenheid en dat er geen structurele extra parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt. Hiertoe zal regelmatig gebiedsgerichte monitoring van de parkeerdruk plaatsvinden zoals staat vastgesteld in het Parkeerplan Gouda 2020.
7. Met het door de gemeenteraad vastgestelde Verkeerscirculatieplan zet de gemeente Gouda zich in om het gebruik en bezit van privéauto's te verminderen. Door meer in te zetten op deelmobiliteit en mobiliteitshubs wordt het privéautobezit gereduceerd en dus ook de parkeerdruk verlaagd. Het toepassen hiervan is maatwerk en kan indien noodzakelijk met de bewoners en eigenaren verder worden vormgegeven.