

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

Pag.nr.

1.	INLEIDING	5
1.1.	Aanleiding	5
1.2.	Doelstelling	6
2.	BESCHRIJVING PLANGEBIED	7
2.1.	Stedenbouwkundige context	7
2.2.	Huidige situatie	7
3.	KADER EN UITGANGSPUNTEN	17
3.1.	Stadsplan Gouda 1995	17
3.2.	Stadsvisie 2010	17
3.3.	Stedelijke samenhang	18
4.	RUIMTELIJKE KWALITEIT	21
4.1.	Stedenbouwkundig plan	21
4.2.	Inrichting openbare ruimte Ronsseveld	23
5.	VERKEER	25
5.1.	Autoverkeer	25
5.2.	Parkeren	25
5.3.	Openbaar vervoer	28
5.4.	Langzaam verkeer	28
6.	MILIEU	29
6.1.	Geluid	29
6.2.	Bodem en water	35
6.3.	Externe veiligheid	39
6.4.	Luchtkwaliteit	39
6.5.	Flora- en faunawet	42
6.6.	Bezonnings- en windhinderonderzoek	44
6.7.	Klimaatbeleid en duurzaam bouwen	49
7.	JURIDISCHE VORMGEVING	51
7.1.	Planvorm	51
7.2.	Bestemmingen	51
8.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	53
9.	INSPRAAK EN OVERLEG	55
9.1.	Inspreek	55
9.2.	Vooroverleg ex artikel 10 Bro	56

BIJLAGE 1: VERSLAG INSPRAAKAVOND

BIJLAGE 2: RESULTATEN INSPRAAK

BIJLAGE 3: RESULTATEN OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

BIJLAGE 4: NOTA VAN BEANTWOORDING

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Gouda heeft op het gebied van voorzieningen een belangrijke verzorgingsfunctie voor de gehele regio Midden-Holland. Door de provincie Zuid-Holland is Gouda dan ook aangewezen als A-kern. Deze centrumfunctie zal in de komende jaren nog verder uitgroeien als gevolg van schaalvergroting, fusies en regionalisering van bepaalde voorzieningen.

Met name in de gezondheidszorg hebben zich de afgelopen jaren grote ontwikkelingen voorgedaan. Deze hebben ertoe geleid dat de twee Goudse ziekenhuizen, Bleuland Ziekenhuis en St. Jozef Ziekenhuis, in 1991, gefuseerd zijn tot één regionaal ziekenhuis, het "Groene Hart Ziekenhuis". In de poging om alle ziekenhuisactiviteiten op één locatie te huisvesten, is gekozen voor concentratie van het ziekenhuis op de Bleulandlocatie in het zgn. zakencentrum.

In de stedelijke context van Gouda kunnen de ontwikkelingen van het terrein van de Ronssehof niet los worden gezien van de ontwikkelingsplannen binnen de aangrenzende gebieden. Zo zijn de verbouwing en uitbreiding van het Groene Hart Ziekenhuis alsook de ontwikkeling van het station van Gouda van belang. In deze toelichting zal ook aan de onderlinge en stedelijke samenhang van deze ontwikkelingsplannen aandacht worden besteed.

Voor het nieuwe ziekenhuis is reeds een bestemmingsplan opgesteld, waarin de wijzigingen en uitbreidingen van het ziekenhuis zijn opgenomen.

Het onderhavige bestemmingsplan "Boerhaavekwartier" heeft in eerste instantie betrekking op de mogelijke nieuwbouw Ronssehof en de daarbij geprojecteerde functies, zoals wonen, kantoren en dienstverlening. In tweede instantie heeft het bestemmingsplan de functie om alle verschillende projecten, welke inmiddels met toepassing van artikel 19 WRO zijn gerealiseerd in één bestemmingsplan op te nemen.

Het plangebied is gesitueerd ten noorden van het station van Gouda en wordt begrensd door:

- aan de zuidzijde, de Burgemeester Jamessingel;
- aan de westzijde, de Dreef;
- aan de oostzijde, de Ronsseweg;
- aan de noordzijde, de Bleulandweg.

Voor het gebied geldt het bestemmingsplan "Bloemendaal-west", zoals vastgesteld door de Raad op 12 november 1984, en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit nr.B25511/1, d.d. 19 november 1985 en onherroepelijk geworden bij besluit van de Kroon nr. 22, d.d. 8 mei 1987.

In de periode na de vaststelling heeft een groot aantal ontwikkelingen in het plangebied plaatsgevonden. Voor een aantal van deze ontwikkelingen zijn op basis van een artikel 19 WRO procedure bouwvergunningen afgegeven. Het betreft de volgende locaties:

- Ronsseweg 551: vergroten van het kantoorgebouw met een derde en vierde bouwlaag.
Vorbereidingsbesluit 8 december 1997, 1 december 1997 in werking.

- Ronsseweg 555: veranderen en vergroten van het schoolgebouw.
Vorbereidingsbesluit 16 september 1996, 26 september 1996 in werking.
Tevens is een hogere waarden wet geluidhinder vastgesteld
- Ronsseweg 557: bouw gymzalencomplex en fietsenstalling.
Vorbereidingsbesluit 15 oktober 1990, 17 september 1990 in werking.
- Burgemeester Jamessingel 2: bouw schoolgebouw.
Tevens is een hogere waarden wet geluidhinder vastgesteld.

Daarnaast is in en rond het plangebied een aantal plannen in ontwikkeling die het noodzakelijk maken om het bestemmingsplan te herzien en aan te passen aan deze plannen en andere voornemens voor de toekomst. Zo bestaat het voornemen om met betrekking tot de locatie van de Ronssehof een geheel nieuw plan te ontwikkelen dat afwijkt van het huidige bestemmingsplan. Een (gedeeltelijke) herziening van het vigerende bestemmingsplan blijkt derhalve noodzakelijk.

Vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan zijn reeds voor specifieke onderdelen van het totale nieuwbouwproject Ronsseveld, op basis van artikel 19 WRO, procedures opgestart teneinde te komen tot het afgeven van bouwvergunningen. Het betreft de volgende locaties:

- het realiseren van gebouw A, B en gebouw C;
- het realiseren van een woonzorgcentrum en een parkeergarage.

1.2 Doelstelling

Gezien het grote aantal ontwikkelingen die na de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan met toepassing van artikel 19 WRO hebben plaatsgevonden is het plangebied de laatste jaren aan verandering onderhevig geweest. Dit bestemmingsplan heeft voor wat betreft deze bestaande situatie tot doel conserverend van aard te zijn. Daarnaast dient dit bestemmingsplan voldoende mogelijkheden te bieden ten behoeve van de geplande omvangrijke wijziging van de locatie Ronssehof en overige nieuwe ontwikkelingen. De bestaande stedenbouwkundige structuur en het huidige ruimtelijke beleid zijn geïnteriseerd en opgenomen in het Stadsplan Gouda 1995 en de nota Stadsvisie 2010. Deze vormen tezamen met het Programma van eisen Ronssehof de voornaamste kaders voor de onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan.

De wens van de gemeente is om te komen tot een minder gedetailleerd plan dan het vigerende. Het onderhavige plan dient echter wel voldoende sturingsmogelijkheden te bevatten om de beoogde verbeteringen en veranderingen in het plangebied te kunnen realiseren. Het bestemmingsplan beoogt, rekening houdend met de diverse belangen, een adequaat juridisch kader te scheppen met voldoende flexibiliteit om in te kunnen spelen op de nieuwe ontwikkelingen van nu en voor de toekomst.

2. OMSCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Stedenbouwkundige context

Het plangebied bevindt zich ten noorden van de spoorzone, in het zogenaamde zakencentrum. De stedenbouwkundige invulling bestaat uit grote gebouwen waarin diverse functies zijn gehuisvest zoals scholen, (para-)medische voorzieningen, een verzorgingshuis en woningen. Binnen het stedelijk verband van Gouda bezit het plangebied een aantal bijzondere kenmerken zoals:

- het gebied ligt op loopafstand van het centrum en nabij het station;
- in het gebied bevinden zich zeer uiteenlopende functies;
- het gebied functioneert mede dankzij de veelheid aan functies als belangrijke schakel tussen enerzijds het centrum en station en anderzijds de woonwijk Bloemendaal en het Groene Hart Ziekenhuis;
- in historisch opzicht is het gebied de overgang van de historische binnenstad naar het landschap en in de huidige situatie de naoorlogse stedelijke uitbreidingen;
- door de schakelfunctie kent het gebied omvangrijke verkeersstromen, met name voor langzaam verkeer, die naar verwachting in de toekomst zullen toenemen;
- de multifunctionele opbouw van het plangebied weerspiegelt zich ook in de stedenbouwkundige structuur van geclusterde complexen en vrijstaande bebouwing in de openbare ruimte;
- de watergangen naar de periferie van het plangebied, de centrale as en de bijzondere opbouw verlenen het gebied een bepaalde zelfstandigheid en het vormt een bepaalde stedenbouwkundige eenheid.

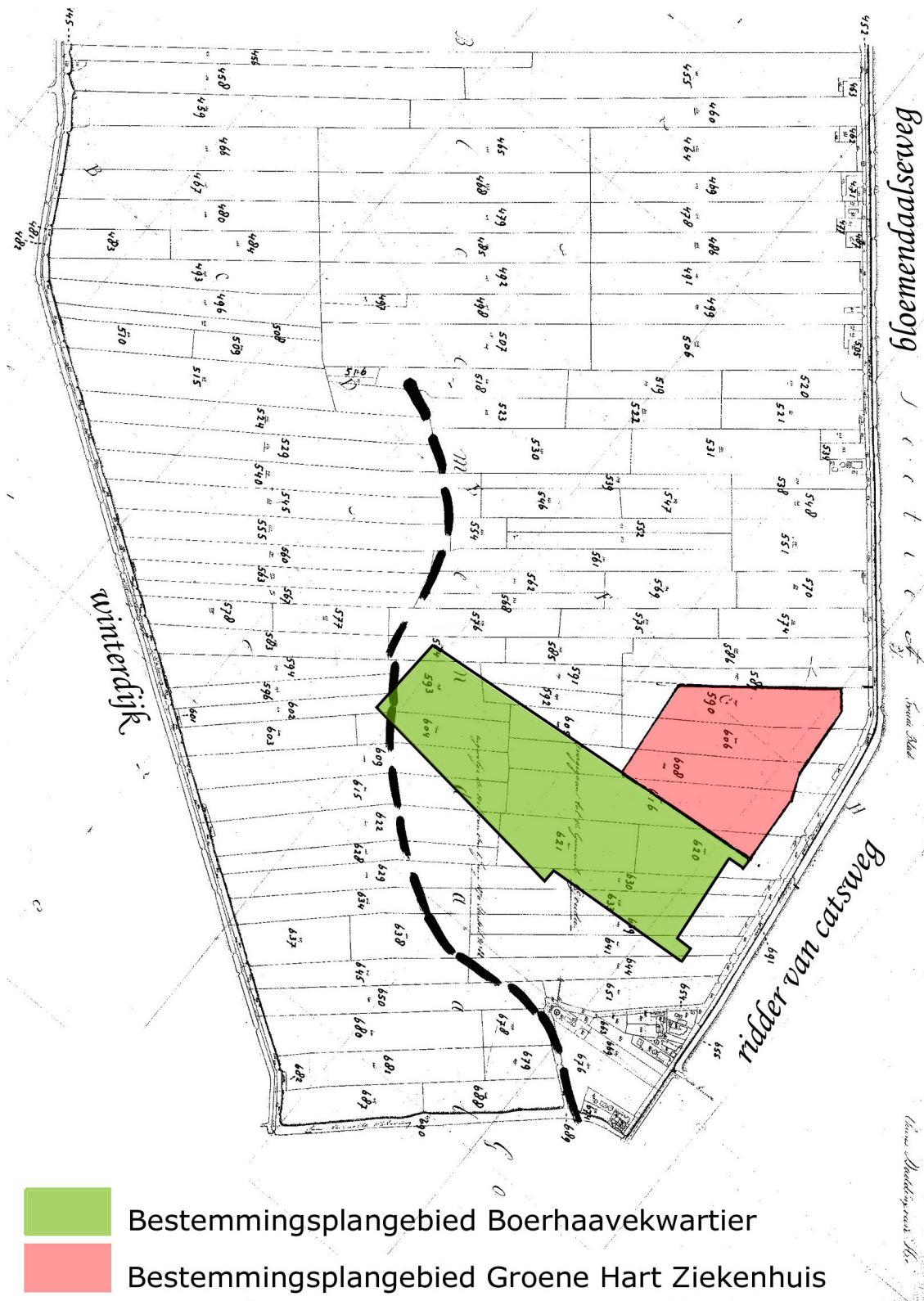
2.2 Huidige situatie

Cultuurhistorie

Tot aan de 2^e wereldoorlog was het plangebied in gebruik als weiland. Tegenwoordig is daar weinig meer van te zien. Hoe dit gebied er in die tijd heeft uitgezien kan enigszins worden verduidelijkt door de locatie van het bestemmingsplangebied te projecteren op de kadastrale kaart van 1832 (Kadastrale atlas Zuid-Holland 1832, Deel 9, Waddinxveen, 1999).

Ontginningsperiode

Oorspronkelijk heette dit deel van de latere polder Bloemendaal waarschijnlijk 'Broek'. Deze naam wijst op natte, moerasachtige omstandigheden. Broek wordt in het jaar 1139 voor het eerst genoemd, als 'nieuw ontgonnen land' langs de Gouwe. Over de vroegste ontginningsgeschiedenis van Bloemendaal en Broek lopen de meningen uiteen. Dit is vooral te wijten aan het schaarse aantal bronnen, dat uit die vroegste periode bewaard is gebleven. Het staat in ieder geval vast dat in 1278 noordelijker langs de Bloemendaalseweg een kerk van de parochie 'Bloemendaal' heeft gestaan. Dit noordelijke deel van Bloemendaal, dat liep tot aan de Uitweg, (de huidige snelweg A12) is heel regelmatig ontgonnen. De percelen hebben daar een standaard breedte van een Cope-ontginning (ca. 112 m).



KADASTRALE KAART VAN 1832

Het bestemmingsplangebied ligt iets zuidelijker, juist ten westen van het deel van de Kleiweg dat later Ridder van Catsweg wordt genoemd. Hier is de verkavelingsstructuur veel minder regelmatig. Het lijkt er op alsof hier midden tussen de Winterdijk en de Ridder van Catsweg een klein veenriviertje heeft gestroomd, dat een regelmatige verkaveling in de weg heeft gestaan (zie afbeelding; stippellijn). Het gebied zal, samen met het noordelijker gelegen deel van Bloemendaal, al in de twaalfde eeuw door de mens in gebruik zijn genomen.

De kans bestaat dat er in de ontginningsperiode één of meerdere boerderijen binnen het gebied hebben gelegen. De Ridder van Catsweg (vroeger Kleiweg geheten) zal voor dit deel van de polder als ontginningsbasis zijn gebruikt. Vaak liggen de boerderijen uit de ontginningsperiode aan zo'n ontginningsbasis, maar dat blijkt in en rond Gouda niet altijd het geval te zijn. In de Oostpolder van Schieland is in 1996 een boerderij uit de ontginningsperiode aangetroffen, die ook op enige afstand van de ontginningsbasis lag.

Middeleeuws landgebruik

Over het middeleeuwse gebruik van het land is vrij weinig bekend, omdat er vrijwel geen bronnen zijn die ons daar meer over vertellen. De kaart van het rechtsgebied van de stad Gouda, getekend door landmeter Henrick Vos in 1613, geeft als eerste een beeld van de landerijen in de directe omgeving van Gouda. Hierop is ook het deel van Bloemendaal zichtbaar, waarin zich het bestemmingsplangebied bevindt. Duidelijk herkenbaar is het verkavelingspatroon dat ook op de latere kadastrale kaart nog te zien is.

Bebouwing en later gebruik

Op de eerste kadastrale kaart (Kadastrale atlas Zuid-Holland, Waddinxveen, 1832) staat binnen het bestemmingsplangebied geen bebouwing getekend. Ook aan de westzijde van de Ridder van Catsweg is er dan nog geen bebouwing.

Pas aan het einde van de negentiende eeuw wordt de huidige Ridder van Catsweg met wat meer stedelijke bebouwing gevuld. Aan de oostzijde kwam een reeks burgermanswoningen tot stand, bestaande uit een begane grond en een kap en voorzien van een gevel in de neorenaissancestijl. Dergelijke woonhuizen stonden grofweg vanaf de Spoorstraat tot aan de huidige kruising met de Büchnerweg. Langs de westzijde van de Ridder van Catsweg, verrees rond 1900 een aantal villa's voor de gegoede burgerij. Ter hoogte van het ziekenhuisterrein stonden, langs de huidige Ridder van Catsweg (tot aan de kruising met de Büchnerweg), elk op een eigen kavel, vier villa's. Ten noorden daarvan kwamen in de jaren twintig blokken met telkens drie á vier grote woningen tot stand.

In de periode 1966-1970 werd op een behoorlijke afstand van de Ridder van Catsweg, het Bleulandziekenhuis, ontworpen door M.F. Duintjer en D.J. Isthá, gebouwd. Ook de vier Bleulandflats uit 1967, aan de overzijde blijven op een behoorlijke afstand van de Ridder van Catsweg en zijn daarvan gescheiden door grote groenstroken.

Conclusie

Het deel aan de Ridder van Catsweg heeft nog altijd het karakter van een uitvalsweg die vanaf circa 1900 successievelijk werd bebouwd en die de overgang van (binnen)stad naar platteland markeert. De huidige situatie is dermate karakteristiek dat dit gebied is opgenomen in het beheerplan Bloemendaalseweg / Ridder van Catsweg.



BOERHAAVEKWARTIER - SITUATIE 2004

Archeologische verwachting in het plangebied

Bij het bepalen van de archeologische verwachtingen voor het gebied wordt een verdeling gemaakt in drie perioden.

1. Ontginningsperiode.
Er is een behoorlijke kans aanwezig dat in het bestemmingsplangebied een twaalfde-eeuwse ontginningsboerderij ligt.
2. Middeleeuws landgebruik.
Uit de kaart van Vos uit 1613 blijkt niet hoe het land werd gebruikt. Op de hele kaart ontbreekt bebouwing vrijwel geheel, dus het ontbreken daarvan in het bestemmingsplangebied zegt niet veel. Er kan wel degelijk iets hebben gestaan. Feit is dat de voorloper van het huidige ziekenhuis, het Catharinagasthuis, ook toen al grond in het gebied bezat.
3. Later landgebruik.
In het poldergebied van Bloemendaal moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van afvalstorten van stadsafval. In ieder geval vanaf de zeventiende eeuw, maar wellicht ook eerder werd voor het dempen van sloten en het verharderen van paden afval uit Gouda gebruikt. Wellicht werd het stadsafval ook gebruikt ter bemesting van het land, maar dat zal voor 'weiland' niet het geval zijn geweest. Vooral afvalstorten van Goudse pijpmakers zijn binnen Gouda een geliefd onderzoeksterrein. Een voorbeeld van zo'n zeventiende-eeuwse afvalstort werd gevonden net ten oosten van het bestemmingsplangebied (Project 8604, Archeologische Basiskaart).

Historie

Boerhavekwartier is gerealiseerd rond het in 1970 in gebruik genomen Bleuland ziekenhuis. Het oostelijk deel van het bestemmingsplangebied dateert grotendeels uit 1967 t/m 1971. Het westelijk deel is in 1980 gereed gekomen.

Als gevolg van de aanwezige slappe grondslag kon een stedelijke ontwikkeling in het gebied pas plaatsvinden nadat er grondverbetering was toegepast. In het Boerhaavekwartier heeft grondverbetering alleen plaatsgevonden ter plaatse van de wegen als de Dreef, de Bleulandweg en de Ronsseweg. Deze wegen liggen op een slakkenfundering. Deze minimale grondverbetering, in combinatie met de slechte grondslag, heeft tot gevolg gehad dat vanaf de definitieve aanleg (1966-1968 t/m 1978) al 5 ophogingen hebben plaatsgevonden. Iedere ophoging bedroeg ca. 50 cm.

Functies

Het gebied kent in haar huidige vorm een grote verscheidenheid aan functies. De functies zijn op hoofdlijnen onder te verdelen in vier clusters:

1. Wooncluster; deze bestaat uit de woonbebouwing langs de Burgemeester Jammessingel.
2. Zorgcluster; deze beslaat het verzorgingscomplex Ronssehof.
3. Kantorencluster; deze concentreert zich vooral langs de Bleulandweg.
4. Scholencluster; deze bevat het Driestar College en het Groencollege.



WOONCLUSTER



FOTO'S WOON- EN ZORGCLUSTER

ZORGCLUSTER



KANTORENCLUSTER



FOTO'S KANTOREN- EN SCHOLENCLUSTER

SCHOLENCLUSTER

Bebouwing

De functionele verscheidenheid laat zich uitdrukken in de bebouwingstypologie. Deze varieert van kleinschalige kantoorgebouwen tot een groot schoolcomplex. Het gebied heeft een half open karakter waarbij een aantal gebouwen een bepaalde vorm van clustering kent. Voor het overige staan de gebouwen solistisch op de kavel. De bebouwing kent veelal geen duidelijke oriëntatie op de openbare weg en, samen met de kavel, lijken het introverte eilanden. Op de kavel is naast veel parkeren ook relatief veel groen aanwezig. De bouwhoogten variëren van 2 tot 8 bouwlagen.

Langs de Burgemeester Jamessingel zijn drie flatgebouwen gesitueerd met daartussen doorgangen voor langzaam verkeer.

De bebouwing is hoofdzakelijk gebouwd met een lichte kleur baksteen (geel en rood). Alleen de recent gerealiseerde uitbreiding van het Driestar College is in een fel rood-oranje steen gebouwd. De kwaliteit van de gebouwen is over het algemeen goed.

Randen

De noordelijke rand van het plangebied bestaat uit de Bleulandweg. Ten noorden van de Bleulandweg ligt het Groene Hart Ziekenhuis en staan vier grote galerijflats in een groene setting. De Bleulandweg zelf kent geen structurele groene begeleiding, maar wel solitaire bomen of groepen van bomen van de eerste grootte. Tussen de gebouwen en tussen de weg en de aangrenzende gebouwen zijn bosjes gesitueerd.

De oostrand bestaat uit een strook bebouwing begeleid door laanbeplanting langs de Ridder van Catsweg waaronder het postkantoor, een kerk en een grootschalig wooncomplex. De weg heeft een stedelijk karakter en vormt tevens een belangrijke fietsroute.

De zuidrand wordt bepaald door de Burgemeester Jamessingel. Aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel ligt een groenstrook die grenst aan een hoofdwatergang. De begroeiing laat zien dat het om een natte groenzone gaat. De Burgemeester Jamessingel is een druk bereden weg en vormt in combinatie met de spoorlijn een nadrukkelijke barrière tussen de oude stad en de wijk Bloemendaal.

Aan de westrand wordt het plangebied begrensd door de Dreef. Deze weg vormt de scheiding tussen het kantoren- en bedrijvengebied Den Utert en een woongebied (typisch jaren '70 bebouwing met de achterkant aan de wijkontsluiting). Aan weerszijden van de Dreef zijn watergangen en bermen met boombeplanting aanwezig.

Ontsluiting en parkeren

Het hele plangebied wordt ontsloten vanaf de Bleulandweg. De enige uitzondering hierop is de recent gerealiseerde uitbreiding van het Driestarcollege op de hoek van de Burgemeester Jamessingel en de Dreef.

Via drie toegangswegen vanaf de Bleulandweg, allen met de naam Ronsseweg, wordt het gebied verder voor het autoverkeer ontsloten. De meest westelijke toegangsweg ligt op gronden die in eigendom zijn van het Driestarcollege en alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk. De ruimte tussen de bebouwing heet het Ronsseplein.

De inrichting van dit plein is afwijkend van de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied.

Vanaf het Ronsseplein loopt een licht gebogen weg in oostelijke richting. Aan de noordzijde wordt geparkeerd. Direct langs dit parkeergebied ligt het talud van een watergang. Deze watergang begint bij het Ronsseplein waar een brug de pleinruimtes verbindt. Verder kan het water niet worden overgestoken.

Het parkeren gebeurt voor een groot deel op eigen terrein. Dit leidt bij het kantorencluster tot een zee van auto's op de kavel. Ook langs de noordzijde van de woonflats ligt een reeks parkeervelden die met name 's avonds gedomineerd wordt door auto's. In verband met de ligging nabij het station is hier betaald parkeren ingevoerd. Vooral bij de scholen is een grote parkeerdruk.

Opvallend in het gebied zijn de enorme langzaam-verkeersstromen. Vanaf het station persen de fietsers en voetgangers zich tussen de woonflats langs de Burgemeester Jamessingel richting de scholen, kantoren en het Groen Hart Ziekenhuis. Deze smalle doorgang is de snelste verbinding van het station richting het noorden. Langs de Burgemeester Jamessingel loopt aan beide zijden een fietspad. Door het hele gebied lopen ééNZijdig of tweezijdig trottoirs langs de wegen. Alleen bij het Ronsseplein is sprake van een erf-achtige inrichting.

Groen en water

Het gebied kent een sterke water- en groenstructuur. Langs de Burgemeester Jamessingel en vervolgens langs de Ridder van Catsweg loopt een hoofdwatgang. Ter hoogte van de Dreef maakt deze watgang een verspringing het gebied in. Aan deze verspringing zit langs de Dreef een doodlopende watgang die tot aan de parkeerplaats aan de Bleulandweg doorloopt. Kenmerkend zijn de flauwe taluds en de inrichting van het groen met onder andere Mammoetbomen.

De groen/waterstrook, gelegen tussen de Burgemeester Jamessingel en de bebouwing noordelijk daarvan, maakt onderdeel uit van de ecologische structuur in de stad. In het gemeentelijk waterplan vormt de watgang een subverbinding in het natte ecologische netwerk. Het in de strook aanwezige groen en water kan in potentie een belangrijke functie vervullen voor flora en fauna. Het is noodzakelijk dat de lichttoetreding op het water verbetert, zodat natuurvriendelijke oevers zich verder kunnen ontwikkelen. Hierdoor kan ook de waterkwaliteit sterk verbeteren.

Parallel aan de Bleulandweg loopt in het plangebied een waterloop die bij de Ronsseweg afbuigt tot langs de Bleulandweg. Via duikers kruist deze watgang de Ronsseweg en gaat uiteindelijk over in de hoofdwatgang langs de Ridder van Catsweg.

De taluds van de watgangen zijn over het algemeen groen. De inrichting van de oevers in het openbaar gebied zijn deels met harde beschoeiingen vormgegeven. Op privé-gebied varieert de inrichting van de oever van het onderdeel van een tuin, tot een kade in verband met efficiënt grondgebruik tot een natuurvriendelijke oever.

Conclusie

De in ontwikkeling zijnde bouwplannen zullen ertoe leiden dat op het Ronsseveld een nieuw woonzorgcentrum wordt ontwikkeld gecombineerd met andere functies zoals wonen, kantoren en dienstverlening.

Uit de beschrijving van de huidige situatie blijkt dat bij de ontwerpopgave voor Ronsseveld met de volgende punten rekening dient te worden gehouden:

- *Ruimtelijke samenhang:*
Bij het plangebied ontbreekt het aan een goede ruimtelijke samenhang. Deze samenhang ontbreekt voornamelijk bij de volgende aspecten:
 - schaal en ritmering van de bebouwing;
 - oriëntatie en presentatie van de bebouwing (op de openbare ruimte);
 - heldere structuur in de openbare ruimte.
- *Ongedefinieerde openbare ruimte:*
 - positionering van de gebouwen op de kavel (perifere dispositie in relatie tot verdichting en ruimtewerking);
 - oriëntatiepunten en verblijfsplekken, herkenbaarheid;
 - ongedefinieerde openbare ruimte;
 - relatie tussen verschillende programmatische clusters.
- *Functionele samenhang:*
 - scholencluster (gaat over de Bleulandweg), scholen onderling geen goede relatie;
 - programmatische eilanden/clusters: zorg, kantoren, wonen, scholen;
 - toegankelijkheid van het gebied;
 - doorsteekbaarheid voor langzaam verkeer door gebied en naar het gebied toe.

3. KADER EN UITGANGSPUNTEN

3.1 Stadsplan Gouda 1995

In het Stadsplan van Gouda (november 1995) is de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Gouda in hoofdlijnen aangegeven voor de komende 20 jaar. Het doel van het stadsplan is het bieden van een ruimtelijk kader dat ontwikkelingen op elkaar afstemt en de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende soorten sectoraal beleid aangeeft. Het Stadsplan zal haar vertaling moeten krijgen in bestemmingsplannen.

Voor het zakencentrum zijn in het Stadsplan de onderstaande opgaven geformuleerd.

- Versterking van de centrumfunctie, door verdichting en uitbreiding van het gebied en het verbeteren van de stedenbouwkundige structuur.
- Multifunctionele ontwikkeling met een accent op publiekstrekkende kantoren en dienstverlenende instellingen.
- Integratie van woonfuncties, wat van essentieel belang is voor de sociale veiligheid, waarbij extra aandacht moet worden besteed aan het realiseren van woningen voor inwoners die op het openbaar vervoer zijn aangewezen (m.n. ouderen en jongeren).
- Verbetering van de stedenbouwkundige structuur in het gebied, waarbij de relatie tussen het noordelijk en zuidelijk deel in het bijzonder aandacht vraagt. Voor het gehele zakencentrum geldt als opgave dat een nieuw stedenbouwkundig samenhangend beeld met een eigen identiteit tot stand moet worden gebracht. Het NS-station en haar directe omgeving spelen hierin een centrale en verbindende rol als schakel tussen de noordelijke en zuidelijke stadsdelen.
- Een hoge dichtheid o.m. door dubbel grondgebruik en hoge(re) bebouwing; in het Boerhaavekwartier zijn verdichtingsmogelijkheden aanwezig in de vorm van uitbreiding van bestaande functies. Dit geldt onder meer voor het Groene Hart Ziekenhuis en Ronssehof.

Het Boerhaavekwartier, waar het plangebied deel van uitmaakt, heeft in het stadsplan de status van 'passief vernieuwingsgebied'. Dit betekent dat er wel - door grote ingrepen - veranderingen in de stedenbouwkundige en functionele zin worden nagestreefd welke van wezenlijk belang zijn voor het functioneren van de stad als geheel, maar dat het initiatief voor de vernieuwing aan derden wordt overgelaten. Door de gemeente worden uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld voor het verlenen van medewerking aan particuliere initiatieven.

3.2 Stadsvisie 2010

De Stadsvisie 2010 is een basis voor een goed doordachte ontwikkeling van de stad. De stadsvisie is een document dat tot stand is gekomen door intensieve samenwerking met alle betrokkenen van de gemeente Gouda.

Naast de feiten over de bevolking en het woningaanbod in Gouda gaat de visie vooral in op de volgende maatschappelijke opgaven:

- een samenleving met samenhang;
- voldoende, kwalitatief goede woningen in een wervende woonomgeving;
- blijvend economisch perspectief voor bedrijven en werkzoekenden;
- een sterkere regiofunctie.

Per opgave zijn ontwikkelingsrichtingen geformuleerd met als rode draad: “Gouda stad met hart en ziel”; een stad met bewoners, bezoekers en ondernemers, die zich verbonden voelen met de stad omdat Gouda hen iets bijzonders biedt, hen raakt, waardoor men er trots op is. Deze ontwikkelingsrichtingen zijn:

- voldoende woningen realiseren voor de lokale en regionale behoefte;
- duurzame woningen realiseren die aansluiten bij de wensen van de bewoners. Versterken van het woonklimaat in de wijken;
- versterken maatschappelijke betrokkenheid voor alle Gouvenaars door grotere variëteit en herkenbaarheid in voorzieningen, activiteiten en evenementen. Extra aandacht voor allochtonen en voor Gouvenaars die buiten de boot dreigen te vallen;
- met gebruikmaking van het cultuurhistorisch erfgoed, een creatieve impuls geven aan de economische en maatschappelijke functie van het stadscentrum;
- om tegemoet te komen aan het grote tekort aan recreatief groen wil Gouda samen met de regiogemeenten een groene gordel van natuur- en recreatiegebieden rondom de stad creëren.

In de stadsvisie worden deze ontwikkelingsrichtingen verder uitgewerkt en wordt duidelijk aangegeven dat het gaat om een samenspel van veel verschillende partijen. De rol van de gemeente in die ontwikkelingen zal moeten veranderen.

Men streeft naar samenwerkingsverbanden met andere partijen in bijvoorbeeld een stedelijke ontwikkelingsmaatschappij. Dit vraagt bij de gemeente om het samenbrengen van de juiste partijen en desgewenst op gezaghebbende wijze regie voeren. Bestuurders en de ambtenaren dienen alert in te spelen op ontwikkelingen die kansen bieden of zelf kansen te creëren.

Bij deze rol van de gemeente is het belangrijk dat de Stadsvisie een sturende rol krijgt in de beleid- en begrotingscyclus van de gemeente. De gemeentelijke organisatie zal de gerichtheid van de eigen publieksdienstverlening op vraagpatronen van bewoners versterken.

De middelen die ingezet kunnen worden vallen onder het basiskapitaal van Gouda: de menselijke maat, het cultuurhistorisch erfgoed, de centrale ligging in het groene hart en de grote naambekendheid.

3.3 Stedelijke samenhang

In de directe omgeving van het Boerhaavekwartier zijn verschillende ontwikkelingen gaande. Deze plannen moeten in onderlinge samenhang worden ontwikkeld om gezamenlijk een bijdrage te kunnen leveren aan de versterking van de stedenbouwkundige structuur van het zakencentrum. Ten zuiden van het Boerhavekwartier ligt het station van Gouda. De stationsomgeving valt volgens het Stadsplan Gouda onder de actieve vernieuwingsgebieden.

Volgens het Stadsplan Gouda zal de stationsomgeving fungeren als een belangrijke schakel tussen het noordelijke en zuidelijke stadsdeel waarvoor een multifunctionele ontwikkeling, met het accent op publiekstrekkers, het belangrijkste uitgangspunt is.

In de evaluatie op het stadsplan Gouda van september 1999 wordt het project stationsomgeving benoemd als één van de belangrijkste ruimtelijke projecten in de stad. Voor de stationsomgeving is een stedenbouwkundig masterplan gerealiseerd wat over het algemeen enthousiast is ontvangen.

Ten noorden van het Boerhavekwartier ligt het Groene Hart Ziekenhuis. De twee afzonderlijke ziekenhuizen (Bleuland ziekenhuis en st. Jozef ziekenhuis) hebben na de fusie besloten zich gezamenlijk op de Bleulandlocatie te vestigen. Naast een verdichtingsopgave voor deze locatie is het van belang dat de ontwikkeling van het ziekenhuis leidt tot een verbetering van de stedenbouwkundige relatie met onder andere de stationsomgeving. Een belangrijke doelstelling hierbij vormt het tot stand brengen van een heldere en structurele langzaam verkeersrelatie tussen het station en het ziekenhuis.

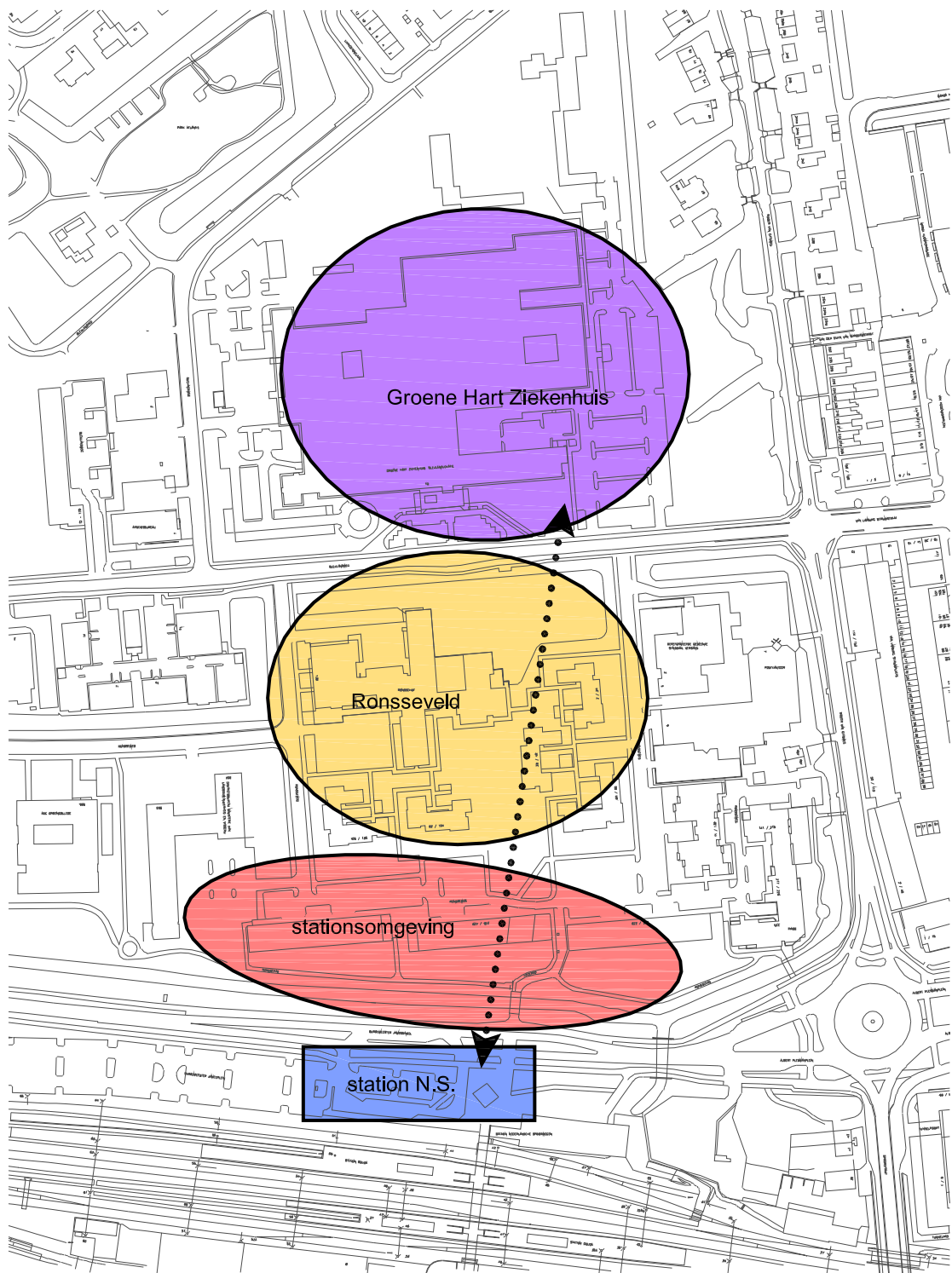
De uitbreiding van het ziekenhuis vindt voornamelijk plaats aan de oostzijde van het bestaande complex. Dit moet leiden tot een zo compact mogelijke gebouwenstructuur met een helder patroon van interne verkeerswegen.

Op de kop van de nieuwe uitbreiding aan de Bleulandweg ligt een nieuwe entree van het ziekenhuis. De nieuwe centrale hal ligt zodanig dat hij duidelijk waarneembaar is vanaf de Bleulandweg en het nieuwe gezicht gaat vormen van het Groene Hart Ziekenhuis. Met de verplaatsing van de hoofdentree wordt tevens aangesloten op de nieuwe stedenbouwkundige as die het ziekenhuis in de toekomst, via een openbare corridor, met het station van Gouda zal verbinden.

De voorgestelde bebouwingsdichtheid op het ziekenhuisterrein leidt tot een zeer intensief grondgebruik en dus een vrij versteende omgeving. Dit vraagt om een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte. Leefbaarheid en veiligheid zijn hierbij belangrijke uitgangspunten.

Dit ruimtegebruik heeft er ook toe geleid dat er op het noordelijke deel van het ziekenhuis een parkeergarage in meerdere lagen zal worden gebouwd.

Naast de terreininrichting moeten ook de civieltechnische invulling en het beeldkwaliteitsniveau, van het Groene Hart Ziekenhuis, Ronsseveld en de stationsomgeving zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.



STEDELIJKE SAMENHANG

4. RUIMTELIJKE KWALITEIT

4.1 Stedenbouwkundig plan

Bestaand gebied

Voor het westelijke deel van het plangebied is het plan conserverend van aard. Het vastleggen van bestaande functies staat voorop, waarbij enige uitbreiding mogelijk wordt gemaakt ter verbetering van de ruimtelijke samenhang en begeleiding van het openbare groen.

De overige punten genoemd in de conclusie van paragraaf 2.2 zijn met name van belang bij een eventuele herinrichting van de openbare ruimte.

Nieuwbouw Ronsseveld

Het oostelijk deel van het plangebied staat in het teken van nieuwe ontwikkelingen. In de eerste helft van 1999 is door de initiatiefnemers Sogeo, Ter Gouw, Groene Hart Ziekenhuis en Gemeente Gouda een verkenning gedaan naar de mogelijke ontwikkeling van de locatie Ronsseveld. In juni 2000 is het initiatiefplan "Ronsseveld" afgerond.

Door een verschuiving in de opvatting over zorg is er sprake van een grote verschuiving in de verzorgingssector. De oude bebouwing op de locatie Ronsseveld en de sterk veranderende behoefte voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en zullen plaats moeten maken voor nieuwbouw.

De in ontwikkeling zijnde bouwplannen zullen ertoe leiden dat op het Ronsseveld een nieuw woonzorgcentrum wordt ontwikkeld gecombineerd met andere functies zoals wonen, kantoren en dienstverlening.

Eén van de uitgangspunten voor het gebied was verdichting. Dit heeft geleid tot differentiatie in de bouwhoogte tot maximaal 15 lagen. Gemiddeld ligt de bebouwingshoogte op 8 lagen. De compositie van de bebouwing is zodanig dat de randen van de locatie worden gemarkeerd en dat er een binnengebied ontstaat. Dit binnengebied krijgt een eigen intiem karakter dat vanaf de voetgangersverbinding tussen het station en ziekenhuis beleefd zal worden.

Door het toevoegen van bebouwing is een uitbreiding noodzakelijk van het oppervlaktewater. Het water langs de Bleulandweg wordt het gebied "ingetrokken" en vormt een centraal element in het gebied.

Centraal door het gebied loopt een voetgangersverbinding die een directe looproute mogelijk maakt tussen het station en de entree van het Groene Hart Ziekenhuis. Deze route vormt de centrale as in het gebied waarlangs de bebouwing gestructureerd wordt. De ontsluiting van de gebouwen zal ook via deze as verlopen.

In de middelste van de drie flats langs de Burgemeester Jamessingel zal een nieuwe doorgang gemaakt worden. Deze vormt tevens voor het langzaam verkeer voor de woningen, kantoren, schoolcomplexen de toegang van het gebied.

De verdichting met het bijbehorend programma maakt het mogelijk om een ondergrondse gebouwde parkeervoorziening te realiseren met een capaciteit van ± 380 parkeerplaatsen.

In Ronsseveld worden diverse soorten woningen opgericht: koopwoningen, levensloopbestendige woningen, woningen gecombineerd met zorgverlening (zorgwoningen) en huurwoningen voor jongeren. Naast de functie wonen wordt in Ronsseveld ook ruimte gecreëerd voor dienstverlening en commerciële functies.



STEDENBOUWKUNDIG PLAN

4.2 Inrichting openbare ruimte Ronsseveld

In het stedenbouwkundig ontwerp, met name in het Beeldkwaliteitplan Ronsseveld van oktober 2002, is de basis gelegd voor de architectonische vormgeving en de hoofdindeling van de terreininrichting.

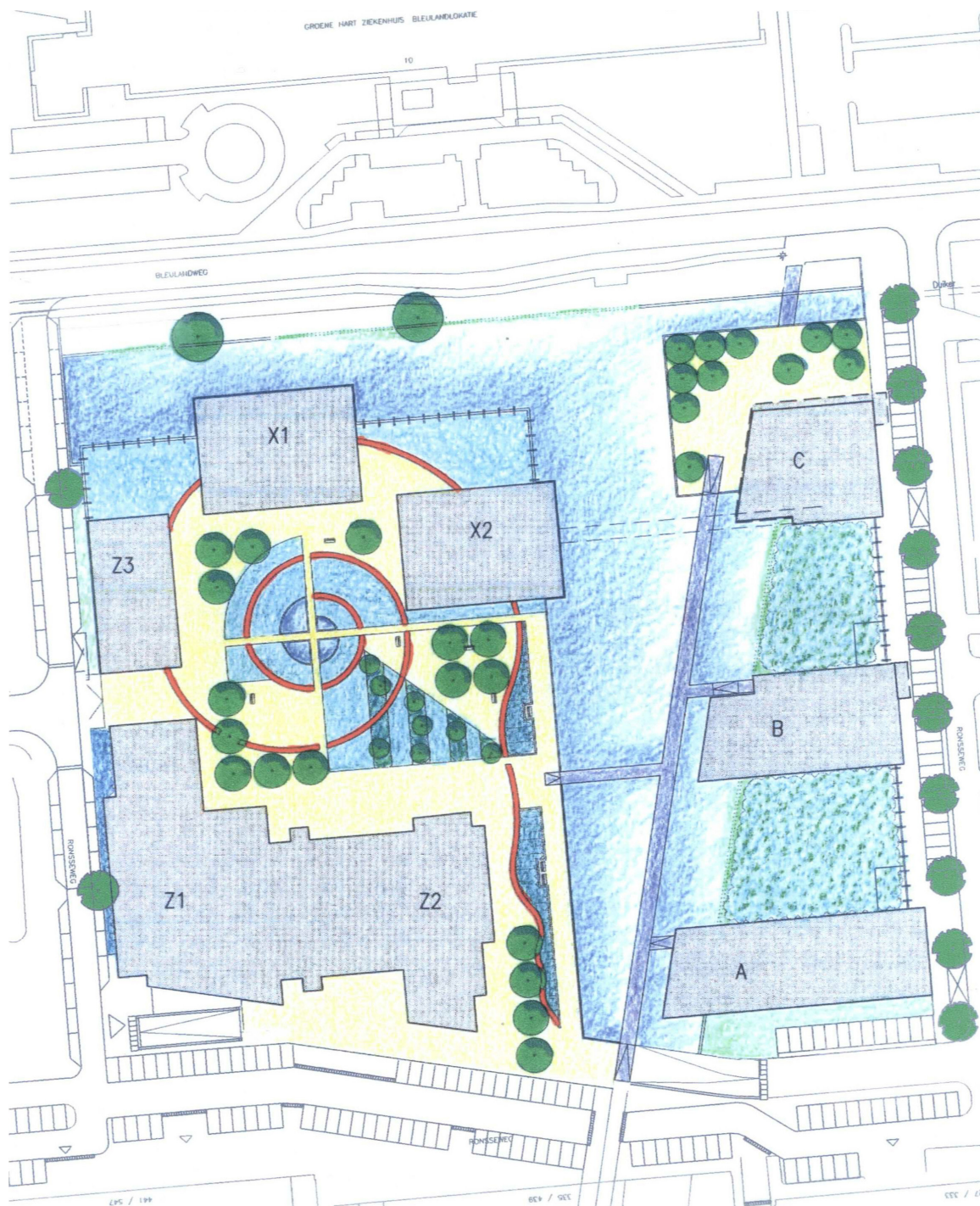
Het stedenbouwkundig plan voorziet in een geleding van het buitenterrein, waarbij de openbare gebiedsdelen van de meer op privé-gebruik gerichte zgn. rustpunten worden onderscheiden. De rustpunten zijn het verblijfsgebied aan de westzijde van de centrale waterpartij en de groengebieden tussen de bebouwing van de zgn. reeks (de gebouwen A, B en C). De centrale waterpartij vormt een overgang tussen “privé” en “openbaar” met als openbaar element de brugverbinding voor voetgangers en het plein aan de noordzijde, tussen de Bleulandweg en gebouw C. De waterpartijen zullen zoveel als mogelijk worden voorzien van “natuurlijke” oevers.

De ruimtelijke structuur van de binnentuin wordt door twee principes bepaald. Het eerste principe is herleid aan de constructie van de ondergrondse parkeervoorziening met haar dragende kolommen die bepalend zijn voor de standplaats van de bomen hetgeen een orthogonale indeling tot gevolg heeft. Deze structuur correspondeert ook met de gebouwen die in het orthogonale stelsel zijn opgenomen. Een tweede structurbepalend principe is het spiraalvormig element dat herleid is aan de vorm van een ammoniet of nautilus. Hierdoor wordt de rasterstructuur voor een deel onderbroken, waardoor meer spontaniteit en afwisseling in de ruimtelijke indeling ontstaat. De spiraal bestaat uit een smalle loper van rode straatstenen, waarbij de kleurstelling is afgestemd op de bakstenen die in alle gebouwen worden toegepast. Het centrum van de spiraal wordt door waterelementen vormgegeven.

De overige inrichting van de binnentuin bestaat uit bomen, beplante wallen met berken, lage beplanting en pleintjes met zithoeken. Aan de westzijde wordt de binnentuin door een lage grondwal met een zitmuur begrensd. Er is tevens een aantal banken geplaatst vanwaar uitzicht wordt geboden over het water en het verkeer op de loopbrug. De kleur van de verharding bestaat voornamelijk uit warme tinten zoals oker en pasteltinten.

De groene ruimtes tussen de gebouwen A, B en C, aan de oostzijde van de centrale waterpartij zijn, in tegenstelling tot de binnentuin, niet als verblijfsgebied ingericht.

In 2003 en 2004 heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap / Hoogheemraadschap betreffende de terreininrichting en met name over het aspect waterhuishouding. Op 19 mei 2004 heeft afsluitend overleg plaatsgevonden met het Waterschap Wilck en Wierike en het Hoogheemraadschap Rijnland betreffende de definitieve terreininrichting. De gemaakte afspraken zijn in het terreininrichtingsplan verwerkt en voorzover noodzakelijk in het bestemmingsplan opgenomen.



INRICHTINGSPLAN RONSSEVELD

5 VERKEER

5.1 Autoverkeer

De wegencategorieën uit het Stadsplan worden als uitgangspunt aangehouden. Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Burgemeester Jamessingel, aan de westzijde De Dreef, aan de oostzijde de Ronsseweg en aan noordzijde door de Bleulandweg. Met uitzondering van de Ronsseweg hebben deze wegen in het Stadsplan de status van interwijkverbinding. Deze wegen hebben een dubbele functie: een ontsluitende functie naar de stadsontsluitingswegen en een verbindende functie tussen de wijken onderling voor alle verkeerssoorten. De interwijkverbindingen hebben echter geen functie voor doorgaand verkeer en dus geen stroomfunctie. Het ontwikkelingsniveau ligt ten opzichte van de stadsontsluitingswegen dan ook lager, dit ten gunste van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer, de rechtstreekse ontsluiting van aangrenzende voorzieningen en de mogelijkheid voor aanliggend parkeren. Voorzieningen voor het langzaam verkeer zijn in de vorm van trottoirs en fietspaden of fietsstroken.

De Ronsseweg heeft een ontsluitingsfunctie voor zowel Ronsseveld als voor de overige voorzieningen, deze weg zal als 30 km/uur gebied worden ingericht.

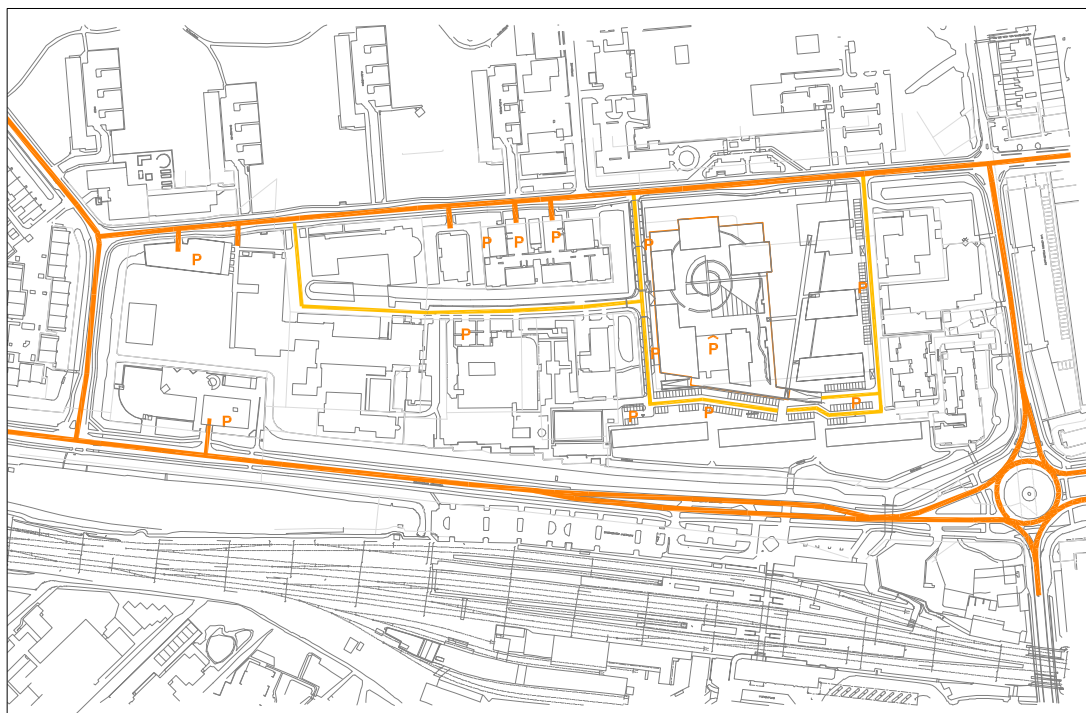
Uit verkeersonderzoek blijkt dat, teneinde de verkeersafwikkeling te verbeteren, het kruispunt Bleulandweg/Ronsseweg-oost in het plangebied verbreed dient te worden middels voorsorteevakken. Tevens dient het kruispunt Burgemeester Jamessingel – Dreef te worden aangepast. Met de uitbreiding / verbreding / aanpassing van de wegen is in dit plan rekening gehouden.

Het is van belang dat de gemeente Gouda op korte termijn een totaalvisie formuleert voor de Bleulandweg. Het is hierbij de vraag in hoeverre het “opwaarderen” van kruispunten door de aanleg van opstelvakken (en daarmee het versterken van de verkeersfunctie in oost-west richting) past in de door de gemeente gewenste versterking van de stedenbouwkundige samenhang in noord-zuid richting (onder andere de route NS-station – Ronsseveld – Groene Hart Ziekenhuis).

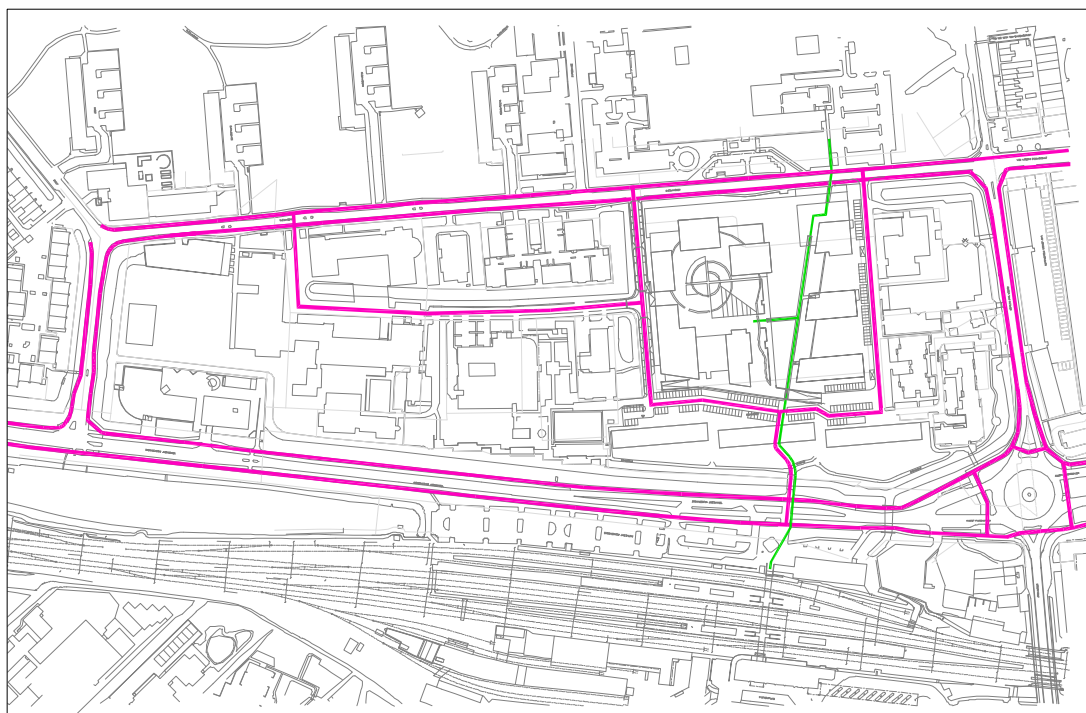
5.2 Parkeren

Beleid

In 2004 is het nieuwe parkeerbeleid van Gouda vastgesteld, dat interactief in nauwe samenwerking met verschillende belangenorganisaties, zoals wijkteams, tot stand is gekomen. Voor het opstellen van dit parkeerbeleid is in 2002 een parkeeronderzoek uitgevoerd waarbij voor alle wijken in Gouda bekeken is hoe de parkeerdruk is op verschillende dagen en tijdstippen. Voor Ronsseveld is later nog een dergelijk parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit beide onderzoeken blijkt dat de parkeerdruk niet boven de in het parkeerbeleidsplan vastgestelde acceptabele parkeerdruk van 85 % uitkomt (acceptabele parkeerdruk binnenstad 90 %, schil om de binnenstad 85 % en woonwijken buiten de schil 80 %). Dat betekent dat de ontwikkeling Ronsseveld alleen in de eigen parkeerbehoefte hoeft te voorzien en er geen parkeerruimte ten behoeve van omliggende functies in het plan opgenomen hoeft te worden. De parkeerplaatsen in de huidige situatie bedienen zowel de huidige bebouwing Ronsseveld als de woningen en flats er omheen en de bezoekers van alle functies en woningen. Daarvan zijn er 149 toe te rekenen aan de omliggende woningen.



— verblijfsgebied
 — rijbaan
 P Parkeerplaats
 P Parkeergarage



— fietsroute
 — langzaam verkeersroute

VERKEER EN PARKEREN

Voor nieuwe ontwikkelingen wordt op basis van normen bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn, waarbij er onderscheid wordt aangebracht in het type functie/woning/voorziening waarvoor de parkeerruimte nodig is. In die normen is ook een percentage voor bezoekers opgenomen. In de nieuwe situatie worden de parkeerplaatsen voor Ronsseveld in een onder maaiveld gelegen gebouwde parkeervoorziening ondergebracht, met uitzondering van de parkeerplaatsen voor de jongerenwoningen die op maaiveld worden aangelegd. Bij het aanwijzen van het betaalregime in de nieuwe situatie vergt de verdeling en ligging van vergunningplekken, betaalde plekken en gehandicaptenparkeerplaatsen aandacht. Als het gaat om de loopafstand naar parkeerplaatsen wordt in het nieuwe parkeerbeleid een lichte voorkeur gegeven aan bewoners, bezoekers moeten verder weg van de bestemming parkeren.

Het gemeentelijk beleid gaat ervan uit dat bij nieuwbouw de volledige parkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein wordt gerealiseerd. Voor de berekening van de parkeerbehoefte, met uitzondering van de nieuwbouw Ronsseveld, hanteert de gemeente in principe parkeernormen die zijn vastgelegd op grond van de bouwverordening.

Voor het nieuw te ontwikkelen complex Ronsseveld dient het aantal te realiseren parkeerplaatsen conform onderstaande parkeernorm te worden vastgesteld.

Funcctie	Parkeernorm
woningen – koop	1,2 pp/won
woningen – huur	1,0 pp/won
seniorenwoningen –huur	0,8 pp/won
jongerenwoningen – huur	0,6 pp/won
penthouses – koop	2,0 pp/won.
zorgwoningen/verpleegplaatsen	0,3 pp/won
maatschappelijk/commerciële/zorgvoorzieningen	1,0 pp/100m ² bvo

Parkeerlocaties

Parkeren vindt plaats op eigen terrein of op de erftoegangswegen (Ronsseweg). Voor de opvang van het parkeren als gevolg van de ontwikkeling van Ronsseveld wordt een ondergrondse parkeergarage aan de west- en zuidzijde van de waterpartij gesitueerd. De garage heeft aan de zuidzijde twee in- en uitritten. De verkeersdruk wordt daarmee verspreid over twee toegangswegen.

De trottoirs voor de drie flats bieden genoeg ruimte om voor het trottoir parkeerplaatsen aan te leggen. De ingangen van de flats worden niet belemmerd. Ook de aanwezige garages zijn in het plan nog steeds bereikbaar. De inritten worden alleen iets anders gesitueerd.

In het openbare gebied rond Ronsseveld zijn in totaal 188 parkeerplaatsen voorzien. Hiervan zijn er 36 ten behoeve van de nieuwbouw voor jongerenhuisvesting, als onderdeel van het project Ronsseveld. De overige bewoners en gebruikers van de functies binnen Ronsseveld dienen te parkeren in de onder maaiveld gelegen gebouwde parkeervoorziening.

De overige 152 parkeerplaatsen op maaiveld zijn bestemd voor de bewoners van de bestaande flats. In de nieuwe situatie zijn dus 3 parkeerplaatsen meer opgenomen dan in de huidige situatie. Daarmee wordt ruim voldaan aan de eis van het terugbrengen van het huidige aantal parkeerplaatsen.

5.3 Openbaar vervoer

Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Aan de Bleulandweg bevindt zich een bushalte. In het kader van de plannen voor de stationsomgeving en de ontwikkeling van het Ronssehof, wordt de looproute naar het station verbeterd.

5.4 Langzaam verkeer

De ontwikkeling van Ronsseveld heeft ook consequenties voor het langzaam verkeer. Om de verbinding met het station te verbeteren wordt in de middelste van de drie flats aan de Burgermeester Jamessingel een nieuwe opening gemaakt, waardoor een directe verbinding en een betere oriëntatie voor langzaam verkeer mogelijk wordt. Aan de noordzijde van de drie flats is in een vrijliggend fietspad voorzien, welke aansluit op de route door het nieuwe "gat".

Over het Ronsseveld wordt een fysieke verbinding gepland in de vorm van een loopbrug die voor voetgangers een direct verband legt tussen het station en het Groene Hart Ziekenhuis. De loopbrug is niet alleen een belangrijke doorgaande route, maar is ook voor interne relaties van belang. Op de loopbrug bevinden zich aftakkingen die direct aansluiten op de bebouwing aan de oostzijde en het woonzorgcomplex aan de westzijde. Vanwege de beoogde verblijfskwaliteit worden (brom)fietsers niet op de loopbrug toegestaan, maar om het gebied heen geleid, via de Ronsseweg. Ronsseweg-oost wordt een belangrijke fietsroute. Bij inrichting van het gebied dient daarom zorgvuldig aandacht te worden besteed aan verkeersveiligheid.

De bestaande fietspaden langs de Bleulandweg zijn binnen de bestemming verkeersdoeleinden - gebiedsontsluitingsweg opgenomen.

6 MILIEU

6.1 Geluid

Ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan zal het Ronsseveld een wezenlijk bouwkundige verandering ondergaan. Het bestaande verzorgingscentrum zal vervangen worden door een nieuw woonzorgcentrum. Onder het woonzorgcentrum wordt een parkeergarage aangelegd. Aan de zijde van het postkantoor en de kerk worden 3 woontorens gerealiseerd. Een aantal scholen (geluidgevoelige voorzieningen) krijgt de mogelijkheid om uit te breiden.

Het bestemmingsplangebied ondervindt geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer (Bleulandweg, Burgemeester Jamessingel en De Dreef), railverkeer en industrie. Hier- van zijn het wegverkeers- en railverkeerslawaaï maatgevend. Voor een deel van de nieuw te realiseren woningen, woonzorgcentrum en uitbreiding van de scholen is een hogere grenswaarde procedure doorlopen.

Wegverkeerslawaaï

Het plangebied bevindt zich binnen de zones van drie wegen. Het betreft hier de Bleulandweg, De Dreef en de Burgemeester Jamessingel. Hierbij dient rekening te worden gehouden met geluidszones. De Ronsseweg oost en west maken deel uit van een 30 km/uur zone en zijn derhalve akoestisch niet relevant.

Binnen het gebied van de Ronsseweg worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd. Binnen het overige plangebied kunnen bestaande geluidsgevoelige bestemmingen uitbreiden.

Voor dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar drie wegen welke om het bestemmingsplan lopen. Deze wegen zijn:

- Burgemeester Jamessingel;
- Dreef;
- Bleulandweg.

De geluidemissie van de overige wegen in of in de omgeving van het bestemmingsplan zijn akoestisch niet relevant.

De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester Jamessingel, Bleulandweg en de Dreef is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 2002 volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder. De berekening is uitgevoerd door de Milieudienst Midden-Holland.

De geluidsbelasting is berekend op verschillende punten van het bouwplan en op verschillende hoogten. Voor de Dreef zijn de geluidsniveaus op alle posities van het bouwplan minder dan 50 dB(A). De Dreef is derhalve geen weg die van invloed is op het bouwplan.

Op grond van artikel 82, eerste lid, van de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A). Op grond van artikel 83, van de Wet geluidhinder kunnen Ge- deputeerde Staten, op verzoek van Burgemeester en wethouders, een hogere grens- waarde vaststellen. Voor binnenstedelijk gebied bedraagt deze waarde ten hoogste 65 dB(A)(inclusief aftrek ex art. 103 Wgh).



GELUIDGEVOELIGE OBJECTEN

Alvorens aan bovenstaande waarden wordt getoetst, mag op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder een factor van de berekende waarde worden afgetrokken: 2 dB(A) voor wegen waarvan de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB(A) voor de overige wegen.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaai aan de Burgemeester Jamessingel en de Bleulandweg meer dan 50 dB(A) bedraagt, inclusief aftrek van 5 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden.

Vanuit de Wet geluidhinder bestaat er bezwaar tegen de bouw van een aantal van deze woningen, in verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De maximale grenswaarde van 65 dB(A) wordt niet overschreden.

Er dient een hogere waarde procedure gevolgd te worden om de bouw van deze woningen mogelijk te maken. Een aantal aan te vragen hogere waarden bedraagt meer dan 55 dB(A). Bij de vaststelling van hogere waarden wegverkeerslawaaai voor nieuw te bouwen woningen van meer dan 55 dB(A), mag de geluidsbelasting van de tot de desbetreffende woningen behorende buitenruimten niet meer dan 55 dB(A) bedragen, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich hiertegen verzetten. Indien de geluidsbelasting van de buitenruimte niet tot 55 dB(A) kan worden beperkt moet de buitenruimte afsluitbaar worden gemaakt.

Door Burgemeester en wethouders van Gouda is op 24 mei 2004 een verzoek ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland om een hogere grenswaarde vast stellen voor een woonzorgcentrum, een aantal woningen en twee scholen. Het verzoek voldoet aan alle wettelijke bepalingen en past binnen het provinciaal beleid.

Gelet op het voorgaande en gelet op hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bij besluit van 9 augustus 2004 de onderstaande hogere grenswaarden vastgesteld.

In onderstaande tabel zijn de verleende hogere grenswaarden weergegeven.

Bestemming	verdieping	aantal	Geluidsbron	Hogere Waarde in dB(A)
Woonzorgcentrum			Burg.Jamessingel	
westgevel	5 t/m 9	1		51
zuidgevel	6 t/m 9	12		51
Scholen		2	Burg.Jamessingel	64
Blok C-woningen			Bleulandweg	
oordgevel	2 t/m 7	12		57
noordgevel	8 t/m 14	13		55
oostgevel	2 t/m 9	8		52
westgevel	2 t/m 14	13		52
Blok Z3 – woningen			Bleulandweg	
noordgevel	1 t/m 7	7		55
Blok X1 – woningen			Bleulandweg	
noordgevel	bg t/m 6	14		57
oostgevel	bg t/m 6	7		53
westgevel	bg t/m 6	7		52
Blok X2 – woningen			Bleulandweg	
Noordgevel		14		54

Gedeputeerde Staten hebben daar als voorwaarde aan verbonden dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden indien de hogere grenswaarde van de woning meer dan 55 dB(A) bedraagt.

Railverkeerslawaaï

Door de vakgroep geluid van de Milieudienst Midden-Holland is de geluidbelasting van het railverkeer bepaald voor de nieuw te bouwen woningen en het woonzorgcentrum op de locatie Ronsseveld en voor de uitbreiding van de scholen in het westen van het plangebied.

Ter bepaling van de geluidsbelasting dient, op grond van artikel 4 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS), iedere spoorlijn in beschouwing te worden genomen. De spoorwegen hebben een zone. Dit is een aandachtsgebied waarbinnen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden.

De zone van de spoorlijn ter hoogte van het bouwplan bedraagt 500 m. Het bouwplan is gelegen binnen de zone, toetsing aan het railverkeerslawaaï dient plaats te vinden.

De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is conform de Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï 1996, volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder.

De berekening is uitgevoerd door de Milieudienst Midden-Holland met behulp van het programma Geonoise versie 4.03 van DGMR Raadgevende ingenieurs BV. De geluidsbelasting is berekend op verschillende punten van het bouwplan en op verschillende hoogten.

Op grond van artikel 7, eerste lid van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS), bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor woningen 57 dB(A). Op grond van artikel 7, tweede lid van het Besluit Geluidhinder Spoorweg bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor zorggebouwen en scholen 55 dB(A).

Op grond van artikel 8 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van Burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen tot maximaal 70 dB(A).

Bij het vaststellen van de hogere grenswaarde dient volgens artikel 13 van het BGS voor woningen het geluidsniveau in de woning niet meer te bedragen dan 37 dB(A) en voor verblijfsruimten in het woonzorgcentrum en in scholen niet meer te bedragen dan 30 dB(A).

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaï aan de verschillende woningen, woonzorgcentrum en scholen meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen, woonzorgcentrum en scholen dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Voor de scholen wordt overeenkomstig de Wet geluidhinder alleen de dagperiode beschouwd.

In onderstaande tabel zijn de verleende hogere grenswaarde weergegeven.

Bestemming	verdieping	Aantal	Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB(A)
Blok A			Spoorlijn Rotterdam / Den Haag - Alphen a.d. Rijn / Woerden	
- westgevel	5	1		58
- zuidgevel	2 t/m 5	32		63
Blok B			Idem	
- oostgevel	bovenste	1		59
- westgevel	6 t/m 8	3		61
- zuidgevel	6 t/m 8	12		63
Blok C			Idem	
- oostgevel	5	1		58
- oostgevel	9 t/m 14	6		64
- westgevel	5 t/m 11	7		62
- westgevel	12 t/m 14	3		68
- zuidgevel	6 t/m 8	6		61
- zuidgevel	9 t/m 14	11		70
Blok Z1			Idem	
- oostgevel	3 t/m 7	27		61
- oostgevel	8 en 9	2		66
- westgevel	8 en 9	4		69
- zuidgevel	1 t/m 5	15		65
- zuidgevel	6 en 7	6		70
Woonzorgcentrum			Idem	
- verdieping bg t/m 4		1		66
- verdieping 5 t/m 7		1		69
Blok Z2			Idem	
- westgevel	1 t/m 3	13		61
- zuidgevel	1 t/m 3	3		58
Blok Z3			Idem	
- westgevel	1 en 2	6		61
- westgevel	3 en 7	15		67
- zuidgevel	1 en 2	2		61
- zuidgevel	3 en 7	5		67
Blok X1			Idem	
- noordgevel	5 en 6	4		59
- zuidgevel	3 t/m 6+ penthouse	14		63
Blok X2			Idem	
- noordgevel	5	1		59
- westgevel	3 t/m 5 + penthouse	3		60
- zuidgevel	5 + Penthouse	5		
School		2	Idem	70

Door Burgemeester en wethouders van Gouda is op 24 mei 2004 een verzoek ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland om hogere grenswaarde vast stellen voor een woonzorgcentrum, een aantal woningen en twee scholen. Het verzoek voldoet aan alle wettelijke bepalingen en past binnen het provinciaal beleid.

Gelet op het voorgaande en gelet op hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland bij besluit van 9 augustus 2004 de in bijgaande tabel hogere grenswaarden vastgesteld.

Bij dit besluit wordt door Gedeputeerde Staten de volgende kanttekeningen geplaatst:

- de planvoorschriften en/of plankaart van het bestemmingsplan dienen voldoende waarborgen te bevatten tegen het overschrijden van de hogere grenswaarden;
- aan dit besluit kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Het akoestisch onderzoek geeft geen uitsluitsel over het geluidsniveau binnen.

Een door derden uit te voeren akoestisch-bouwtechnisch onderzoek moet hierover uitsluitsel bieden. Daarnaast moet met dit aanvullende akoestisch-bouwtechnisch onderzoek aangetoond worden dat voldaan wordt aan de eisen, zoals gesteld in afdeling 3.1 van het bouwbesluit.

Voor de schoollocaties en voor de bovenste laag van het woonzorgcentrum, aan de zuidzijde, geldt dat hier de maximale hogere waarde is verleend. De werkelijk optredende gevelbelasting is blijkens het akoestisch onderzoek hoger. Om het bouwen hier toch mogelijk te maken dienen bouwkundige voorzieningen te worden toegepast. De exacte maatregelen dienen bij de bouw aanvraag te worden vastgesteld.

Industrielawaai

Het meest westelijk gelegen gedeelte van het plangebied ligt binnen de geluidszone (tussen 50 en 55 dB(A) contour) rond het industrieterrein Kromme Gouwe / Melkunie. Deze zone(grens) is op de plankaart aangegeven. Binnen deze zone gelden beperkingen vanuit de Wet geluidhinder.

In het plangebied worden nieuwe woningen en een woonzorgcentrum gerealiseerd. Daarnaast is enige uitbreiding van het onderwijs in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Dit zijn geluidsgevoelige functies binnen de Wet geluidhinder. Ter bepaling van de geluidsbelasting dient, op grond van artikel 73 van de Wet geluidhinder, een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het industrieterrein Kromme Gouwe is rekenmethode II.8 van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai van 1999.

Op grond van artikel 46 van de wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor Industrielawaai 50 dB(A). Op grond van artikel 47.1, van de Wet geluidhinder kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van Burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen. Voor nieuwe woningen bedraagt deze waarde ten hoogste 5 dB(A).

De geluidsbelasting is berekend op verschillende punten van het bouwplan. Uit de rekenresultaten blijkt dat op alle punten het geluidsniveau minder dan 50 dB(A) bedraagt.

Vanuit de Wet geluidhinder bestaat er ten gevolge van Industrielawaai geen bezwaar tegen de bouw van deze woningen, woonzorgcentrum en scholen. Voor Industrielawaai hoeft geen hogere grenswaarde te worden aangevraagd.

6.2 Bodem en water

Bodem

De provincie Zuid-Holland hanteert als richtlijn dat vóór de vaststelling van een bestemmingsplan tenminste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet zijn verricht. Wanneer uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betrokken locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op bodemverontreiniging, dient volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de herziening van het bestemmingsplan waardoor de bouw van appartementen mogelijk wordt. Doelstelling van het onderzoek is het vastleggen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem van de onderzoekslocatie. Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen zoals deze omschreven staan in de NEN 5740.

Resultaten

Gegeven de verwachte bodemsituatie is de gehele onderzoekslocatie onderzocht volgens de onderzoeksstrategie voor een onverdachte locatie.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende:

- Zintuiglijke waarnemingen
In de boven- en ondergrond van de onderzoekslocatie zijn plaatselijk bijmengingen bestaande uit plantenresten, polystyreenkorrels en puin, slakken en sintels aangetroffen. Verder is op het middenterrein een grondverbetering toegepast met polystyreenblokken
- Resultaten chemisch onderzoek
 - *Grond*
Uit het bodemonderzoek van de bovengrond van het zuidwestelijk deel van de onderzoekslocatie is gebleken dat voor geen van de onderzochte stoffen verhoogde gehalten ten opzichte van de streefwaarde zijn gemeten. Verder is gebleken dat de bovengrond van het overig deel van de onderzoekslocatie licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en EOX bevat. Ook is in het grondmengmonster van het noordwestelijk gedeelte van de locatie een licht verhoogd gehalte aan minerale olie gemeten.
De kleiige ondergrond van de onderzoekslocatie bevat licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, EOX en minerale olie. De venige en zandige ondergrond van de onderzoekslocatie bevat licht verhoogde gehalten EOX.
 - *Grondwater*
In het ondiepe grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan chroom en arseen gemeten.
 - *Waterbodem*
In het monster van de waterbodem van de vijver zijn licht verhoogde gehalten gemeten aan kwik, nikkel, zink en EOX. Op basis van toetsing wordt het slib uit de waterbodem aangemerkt als klasse 2 slib op basis van het gehalte aan nikkel.
 - *Stabilisatiemateriaal*
Uit analyse van het stabilisatiemateriaal ter plaatse van de asfaltverharding aan de oostzijde van de locatie blijkt dat er licht tot matig verhoogde gehalten PAK en minerale olie in de laag aanwezig zijn. Dit betekent dat deze laag mogelijk geen hergebruiksmogelijkheden kent.

Conclusie

Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit zijn er geen risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu. Voor geen van de gemeten stoffen wordt de interventiewaarde overschreden.

Gegeven de resultaten van het bodemonderzoek, wordt de grond vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt geacht voor het huidige grondgebruik en voorgenomen nieuwbouw.

Grond die vrijkomt in het kader van de herinrichting kent bij afvoer mogelijk beperkte hergebruiksmogelijkheden.

Indien de stabilisatielaag ter plaatse van boring 13 verwijderd dient te worden, zullen bij de afvoer van dit materiaal geen hergebruiksmogelijkheden gelden.

De gemeente heeft het bodemonderzoeksrapport voorgelegd aan het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH). Het ISMH kan instemmen met de conclusies van het bodemonderzoek en geeft aan dat er op basis van dit onderzoek geen bodemhygiënische redenen zijn die een beletsel of beperking vormen ten aanzien van de beoogde bestemmingsplanherziening van de locatie.

Naar aanleiding van een aanvraag voor een bouwvergunning is in het voorjaar van 2005 een aanvullend historisch bodemonderzoek uitgevoerd in verband met de aanwezigheid van gedempte sloten op de locatie. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de grond op de locatie.

In vergelijking met de resultaten uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat ter plaatse van de voormalige watergangen geen significante verschillen met het overige deel van de locatie zijn aangetoond.

Water

Algemene karakteristiek van het plangebied t.a.v. het "waterbeheer"

Het plangebied valt, voor wat betreft de waterkwantiteit, geheel binnen het beheergebied van het waterschap "Wilck en Wiericke". Het Hoogheemraadschap van Rijnland draagt in dit gebied de zorg voor de waterkwaliteit.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het watersysteem van de polder Bloemendaal. Deze polder heeft een oppervlakte van 1.116 ha. Circa 60% is bebouwd en hoort bij het stedelijk gebied van Gouda. De grens tussen stedelijk gebied en landelijk gebied ligt op de Rijksweg 12. Het polderpeil (waterpeil) in het landelijke gebied is NAP – 2,27 m. In het stedelijke gebied wordt een polderpeil van NAP – 2,20 m gehandhaafd. De afwatering van het stedelijke gebied vindt plaats via een automatische klepstuw in de hoofdwatgang bij de Winterdijk onder de Rijksweg 12. Hier stort het wateroverschot uit het stedelijke gebied over op het landelijke gebied. In situaties met extreme neerslag kunnen twee klepstuwen onder de Rijksweg bij de Bloemendaalseweg ook worden gestreken voor extra afvoer.

Het landelijke gebied wordt vervolgens bemalen met een gemaal met maximale bemalingscapaciteit van 165 m³/minuut. Het gemaal slaat het water uit op de Gouwe. Bij droogte wordt ingelaten bij het gemaal vanuit de boezem (de Gouwe).

Voor het stedelijke gebied wordt bij droogte water ingelaten vanuit de stadsboezem (de Breevaart). Dit water is indirect afkomstig uit de Hollandsche IJssel.

In het gebied treedt wegzijging op met een intensiteit van 0,25 à 0,50 mm/etmaal.

Van oorsprong was het gebied vooral een agrarische polder (veenpolder), hoofdzakelijk bestaande uit niet draagkrachtige weilanden met een maaiveld van gemiddeld tussen NAP – 2,10 m en – 2,00 m. Deze polder (polder Bloemendaal) is, voor wat betreft het Goudse gedeelte, nu als stedelijk gebied ingericht.

Voor het bouwrijp maken is een gedeelte van het stedelijk gebied in de jaren '60 en '70 partieel en het andere deel integraal opgehoogd. De ophoging is uitgevoerd met zand. De benodigde dikte zand hiervoor bedroeg tussen de 1,50 – 5,00 m. De tuinen en het openbaar groen zijn aangevuld met grond.

Beleidskader en samenwerking t.a.v. het "waterbeheer"

In de Vierde nota "waterhuishouding" en het provinciale beleidsplan "Milieu en Water" wordt aangegeven dat het water in de stad duurzamer beheerd moet gaan worden. Ook de waterbeheerders hebben in hun "Waterbeheerplan 2000" aangegeven zich in te spannen voor een duurzaam stedelijk waterbeheer. Samen met de gemeente hebben de waterbeheerders dit als een uitdaging opgepakt en in een integraal stedelijk Waterplan Gouda uitgewerkt. In het waterplan is door middel van een visie en streef-beelden aangegeven waar de gemeente en de waterbeheerders naar toe willen werken. Voor de eerste vijf jaar van de planperiode zijn concrete maatregelen opgenomen om tot het realiseren van deze visie te komen. In dit waterplan is concreet aandacht besteed aan het voorkomen van wateroverlast, het verbeteren van de waterkwaliteit, het realiseren van een hoogwaardige woon-, werk- en leefomgeving en het aanpassen en afstemmen van onderhoud en beheer. Elk bestemmingsplan zal aan dit Waterplan worden getoetst.

De beleidsvoornemens in het Waterplan Gouda dienen hun weerslag te krijgen in de toelichting (waterparagraaf) van elk ontwerpbestemmingsplan.

Algemene uitgangspunten t.a.v. het "waterbeheer"

1. Vanwege de zettingsgevoeligheid en geringe drooglegging is voldoende waterberging in het stedelijke gebied een vereiste. In het stedelijke waterplan is aangegeven dat het wateroppervlak in Gouda moet worden verruimd. Door in de toekomst meer verhard oppervlak af te koppelen van de riolering, zal de aanvoer van hemelwater op het oppervlaktewater toenemen. Daarnaast is de verwachting dat de neerslagintensiteit de komende eeuw zal toenemen. In het waterplan is per peilgebied aangegeven wat het noodzakelijke percentage oppervlaktewater zal moeten worden. Daarnaast is aangegeven dat bij de toename van de verharding de regel geldt dat het bestaande wateroppervlak moet worden vermeerderd met minimaal 20% van het oppervlak van de vermeerdering aan verhard oppervlak. In het kader van de uitwerking van het waterplan zal dit percentage nader worden getoetst aan de veranderingen van de regenintensiteit door de klimaatveranderingen.
2. Voor de bevordering van een evenwichtige waterecologie en indirect het verbeteren van de waterkwaliteit is het aanleggen van natuurvriendelijke oevers een uitgangspunt, waarvan zonodig met argumenten kan worden afgeweken. Waar mogelijk dienen natuurvriendelijke oevers te worden gerealiseerd. Harde oeverbescherming in de vorm van beschoeiing dient te worden tegengegaan.
3. Voor de leefomgeving moet het water minimaal aan één kant grenzen aan het openbare gebied. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat watergangen aan weerszijden worden bebouwd. Dit belemmert het uitvoeren van onderhoud aan de watergang in ernstige mate en de belevingswaarde van deze ingebouwde watergangen is zeer beperkt.
4. Voor de doorstroming van het water is een goed duikersysteem een vereiste. Vanwege de bevordering van de kwaliteit van het water mogen de duikers niet te lang zijn. Duikers met een geringe diameter zijn hindernissen in een goede vismigratie en beperken daarmee de mogelijkheden tot het realiseren van een betere waterecologie. In het waterplan is aangegeven dat gewerkt gaat worden aan het opheffen van deze barrières. Daarnaast zijn duikers met een geringe di-

ameter knelpunten in de waterafvoer. Het opheffen van deze knelpunten is gewenst.

Huidige stand van zaken in en rond het plangebied

In het stedelijk gebied van de polder Bloemendaal is nu circa 9% wateroppervlak aanwezig. Momenteel hebben zich nog geen onverantwoorde stijgingen voorgedaan. Overlast komt alleen voor op die gebieden waar een grote maaiveldaling (zetting) heeft plaatsgevonden. Zowel de gemeente als de particulieren kunnen dit voorkomen door deze gebieden regelmatig op te hogen tot een drooglegging van 0,60 m.

Gewenste ontwikkelingen in en rondom het plangebied

In het Waterplan Gouda is aangegeven dat voor het stedelijk gebied van de polder Bloemendaal een maximale stijging van 0,30 m van het waterniveau bij een maatgevende bui, die één keer in de 50 jaar voorkomt, acceptabel is. Bij nieuwe bouwplannen dient hiermee rekening te worden gehouden.

In het plangebied is een beperkte hoeveelheid oppervlaktewater aanwezig. Door de beoogde ontwikkeling zal een uitbreiding van het verhard en bebouwd oppervlak plaatsvinden. Als gevolg hiervan zal, in verband met de noodzakelijke waterberging, het oppervlak water in het gebied moeten worden vergroot.

Het westelijk deel van het plangebied is conserverend bestemd. Uitbreiding van het bebouwd en/of verhard oppervlak is in verhouding met het totale gebied beperkt mogelijk. Uitbreiding van het wateroppervlak is hier vrijwel niet mogelijk en ook niet voorzien. Het bestaande water is als zodanig bestemd.

Voor het oostelijk deel van het plangebied is nieuwbouw en uitbreiding van het verhard oppervlak voorzien. Op basis van de huidige stand van zaken van het nieuwbouwproject is in onderstaande tabel aangegeven welke verschillen er optreden.

	oud	nieuw	toe-/afname
- verharding/bebouwd	12.200 m ²	18.980 m ²	+ 6.780 m ²
- water	4.480 m ²	6.200 m ²	+ 1.720 m ²
- overig	<u>13.150 m²</u>	<u>4.650 m²</u>	- 8.500 m ²
Totaal	29.830 m ²	29.830 m ²	

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de hoeveelheid open water met ca. 25% toeneemt t.o.v. de toename aan verharding/bebouwing.

Het groen tussen de drie gebouwen ten oosten van de loopbrug kan worden benut voor infiltratie. Het regenwater dat neerkomt op het verblijfsgebied en op de gebouwen zal direct worden geloosd op het oppervlaktewater.

Het water dat neerkomt op de wegen met een intensiteit van meer dan 1000 voertuigen per dag, zal worden afgevoerd op de riolering.

De nieuw aan te leggen vijver zal zoveel mogelijk van natuurvriendelijke oevers worden voorzien. In de vijver komen voorzieningen om stilstaand water te voorkomen.

Het is belangrijk dat aansluiting gevonden wordt op de ecologische structuur in aangrenzende gebieden; hiervoor moeten barrières opgeheven worden bv. door middel van het aanbrengen van bruggen en duikers.

Vertaling op de plankaart

De vermeerdering van het verharde oppervlak noodzaakt een uitbreiding van het oppervlaktewater. Het water is op de plankaart als zodanig bestemd. Bruggen en duikers zijn op de plankaart apart aangeduid. Nabij het Kruispunt Bleulandweg – Ronsseweg-oost is in de bestemming “verkeersdoeleinden – gebiedsontsluitingsweg” de realisatie van een duiker opgenomen. Hierdoor wordt er een verbinding gemaakt tussen het water ten oosten en ten westen van de Ronsseweg.

In 2003 en 2004 heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap / Hoogheemraadschap betreffende de terreininrichting en met name over het aspect waterhuishouding. Op 19 mei 2004 heeft afsluitend overleg plaatsgevonden met het Waterschap / Hoogheemraadschap betreffende de definitieve inrichting van de openbare ruimte. De gemaakte afspraken zijn in het inrichtingsplan verwerkt en voorzover noodzakelijk in het bestemmingsplan opgenomen.

6.3 Externe veiligheid

Als gevolg van de bouwplannen “Spoorzone” en “Ronsseveld” rondom het centraal station in Gouda, is de externe veiligheidssituatie ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor bepaald. Hiervoor is het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) bepaald met het IPO-RBM-model.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat ter plaatse van de geplande bebouwing het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. De contour voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar ligt op 22 meter vanaf het spoor waarover vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is (gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf). In het huidige plan Spoorzone wordt de dichtstbijzijnde bebouwing op 24 meter gerealiseerd. Ook de oriënterende waarde van het groepsrisico zal niet worden overschreden als gevolg van de plannen. Wanneer de beide plannen zijn gerealiseerd, bedraagt het groepsrisico 0,47 maal de oriënterende waarde.

In werkelijkheid vindt het vervoer van gevaarlijke stoffen niet plaats over de buitenste sporen, maar over de intercitysporen 2 en 7. Als door middel van een harde afspraak gerealiseerd kan worden dat de goederentreinen alleen over deze sporen blijven rijden, dan wordt het GR verlaagd tot 0,38 maal de oriëntatiewaarde.

Aan beide normen uit het Nederlandse veiligheidsbeleid wordt dus voldaan.

In het kader van de Wet Milieubeheer, Besluit opslag- en transportbedrijven, is op 20 januari 2005 melding gedaan voor het oprichten van een niet openbare stallingsgarage op het perceel Ronsseweg te Gouda. En voor het realiseren van een woonzorgcentrum.

6.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Luchtverontreiniging kan ongewenste effecten op de gezondheid van de mens veroorzaken. Om dit te voorkomen zijn in de Europese Unie normen voor de luchtkwaliteit vastgesteld (richtlijn 1999/30 EG van de Raad van Europese Unie). Met het Besluit luchtkwaliteit implementeert Nederland de Europese richtlijn in de Nederlandse wetgeving. Het Besluit Luchtkwaliteit stelt eisen aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Aan de hand van het besluit moet inzichtelijk worden of de geprojecteerde functies zich verhouden tot de kwaliteit van de lucht. Om de verwachte luchtkwaliteit in beeld te brengen is, in opdracht van de gemeente, door de Milieudienst Midden Holland een onder-

zoek verricht. In opdracht van Projectontwikkelings Combinatie Bèta bv is door het bureau Aveco de Bondt eveneens een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Alhoewel beide onderzoeken zijn uitgevoerd met verschillende uitgangspunten zijn de conclusies gelijk. In het onderstaande is een samenvatting opgenomen, waarbij van beide rapporten gebruik is gemaakt.

Op 5 augustus 2005 is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) van kracht geworden. Het besluit vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2001. Het Besluit is gebaseerd op een tweetal Europese richtlijnen en bevat, ter bescherming van het milieu en de volksgezondheid, luchtkwaliteitseisen in de vorm van grenswaarden en plandrempels voor diverse verontreinigende stoffen, te weten zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. Voor stikstofdioxide geldt de grenswaarde vanaf 1 januari 2010. Om die grenswaarde in 2010 te bereiken, gelden er per jaar zogenaamde plandrempels. In nieuwe situaties mogen de gestelde grenswaarden niet worden overschreden. Het onderzoek richt zich met name op de componenten NO₂ en PM₁₀ (fijn stof). De concentraties van de overige in het Besluit genoemde stoffen, te weten benzeen, SO₂ en BaP zijn ter plaatse van de locatie ruimschoots lager dan de toegestane grenswaarden.

In het Besluit zijn de volgende grenswaarden aangegeven:

- voor NO₂ mag een concentratie van 40 µg/m³ als jaargemiddelde vanaf 1 januari 2010 niet overschreden worden. De concentratie van 200 µg/m³ als uurgemiddelde mag 18 keer per jaar overschreden worden.
- Voor PM₁₀ mag een concentratie van 40 µg/m³ als jaargemiddelde vanaf 1 januari 2005 niet worden overschreden. De concentratie van 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde voor PM₁₀ mag vanaf 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden.

In artikel 5 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is bepaald dat de zwevende deeltjes die zich van nature in de buitenlucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing mogen worden gelaten. In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 is de wijze van corrigeren geregeld.

Het RIVM heeft voor zeezout een correctiemethode vastgesteld. Voor de 24-uurgemiddelde concentratie, van 50 µg/m³, die maximaal 35 dagen per kalenderjaar overschreden mag worden, wordt voor geheel Nederland een correctie toegepast in het aantal dagen met overschrijding, namelijk 6 dagen per jaar. Voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ per vierkante kilometer wordt voor Nederland eveneens een correctie toegepast. Deze correctie bedraagt voor Gouda 5 µg/m³.

Uitgangspunten onderzoek

Het plangebied Boerhavekwartier is gelegen ten noorden van het centrum van Gouda. De bouwlocatie grenst aan de Burgemeester Jamessingel en de Bleulandweg. In het Boerhavekwartier zullen circa 300 woningen en 3.300 m² bvo commerciële ruimten gebouwd worden. Er zullen circa 270 woningen worden gesloopt. De ontsluiting van het Ronsseveld loopt grotendeels via de Bleulandweg. De toename van de verkeersintensiteit van deze weg, als gevolg van de realisatie van de nieuwbouw, bedraagt naar schatting 500 motorvoertuigen per etmaal. Het effect van deze toename op de luchtkwaliteit is berekend voor de jaren 2010 en 2015. Van de bovengenoemde lokale wegen is onderzocht wat de bijdrage is aan de luchtkwaliteit ter plaatse van de wegwijk (5 meter van weg-as).

De berekeningen van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met het rekenprogramma CAR II, versie 4.0. Met dit programma zijn berekeningen voor de huidige situatie (2005) en de toekomstige jaren 2010 en 2015 uitgevoerd.

Uit verkeersgegevens van de gemeente Gouda blijkt dat de Burgemeester Jamessingel in 2005 en 2015 een verkeersintensiteit kent van 17.750 en 21.400 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteit op deze weg in 2010 is hieruit afgeleid (19.600). Voor de Bleulandweg zijn de verkeersgegevens uit het akoestisch onderzoek van het Boerhavekwartier (kenmerk: 1212.04.MD.G.MK, mei 2004) gebruikt. De Bleulandweg kent voor de jaren 2005, 2010 en 2015 een verkeersintensiteit van 9.100, 10.000 en 11.100 motorvoertuigen per etmaal.

Conclusies

Voor het gehele plangebied is een overall onderzoek gedaan waarbij de luchtkwaliteit is bepaald binnen het plangebied en op de grenzen daarvan. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de jaren 2005, 2010 en 2015. Daarnaast is de luchtkwaliteit bepaald op de grens (verblijfsgebied) van de nieuwbouwlocatie Ronsseveld. Binnen het onderzoek is een vergelijking gemaakt tussen de situatie waarbij de nieuwbouwlocatie niet en de situatie waarbij de nieuwbouwlocatie wel worden ontwikkeld.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de daarbij verkregen berekeningsresultaten kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Zowel binnen het plangebied als op de grenzen van het plangebied blijven de concentraties Benzeen, SO₂, CO en BaP beneden de vastgestelde normen.
- De jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof blijven zowel binnen het plangebied als op de grenzen van het plangebied onder de vastgestelde normen.
- De norm voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor fijn stof wordt in 2015 op 5 meter uit de as van de Bleulandweg marginaal met 1 dag overschreden. Gelet op de maatregelen die momenteel op verschillende niveaus worden getroffen ter verbetering van de luchtkwaliteit, is het te verwachten dat er in werkelijkheid in 2010 geen sprake is van een overschrijding.
- Op alle overige rekenpunten wordt voldaan aan de norm voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor fijn stof.
- Binnen de nieuwbouwlocatie wordt voldaan aan alle normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.
- De realisatie van de nieuwbouw leidt binnen en op de grens van het plangebied en in de omgeving van het plangebied niet tot een overschrijding van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De marginale overschrijding van 1 dag van de norm voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor fijn stof in de berm van de Bleulandweg neemt niet toe als gevolg van de nieuwbouw.
- In het nieuwe besluit wordt in artikel 7, lid 3 onder a gesteld dat:
“Bestuursorganen kunnen de bevoegdheden.....uitoefenen indien de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft”.

Uit het onderzoek van zowel de Milieudienst als Aveco de Bondt blijkt dat het plan niet leidt tot extra luchtkwaliteitsbelasting ten gevolge van de verkeerswegen. Derhalve wordt voldaan aan artikel 7 lid 3 onder a van het nieuwe besluit.

Beleid Provincie Zuid-Holland

In een brief d.d. 27 juli 2005 aan de gemeenten heeft de Provincie Zuid-Holland haar beleid met betrekking tot de 'daggrenswaarde' (24-uursgrenswaarde) voor PM₁₀ vastgelegd. In de brief wordt gesteld dat de zij *“goede argumenten zien om bouwprojecten te accorderen die niet of van geringe invloed zijn op de luchtkwaliteit en gelegen zijn in gebieden waarin uitsluitend de daggrenswaarde voor fijn stof wordt overschreden”*. Wel wordt in de brief tevens gesteld dat deze plannen goed dienen te worden gemotiveerd.

Argumenten die voor deze locatie kunnen worden gehanteerd zijn:

- Op de locatie Ronsseveld is geen sprake van overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ in 2010 en PM₁₀ vanaf 2005.
- Uit onderzoek blijkt dat overschrijdingen van de daggrenswaarde meestal verband houden met meteorologische omstandigheden, waaronder fijn stof van buiten de regio wordt geïmporteerd. Deze omstandigheden kunnen niet of nauwelijks worden beïnvloed door maatregelen op lokaal niveau.
- De toets aan de jaargemiddelde grenswaarden is leidend voor de ruimtelijke indeling van het plan. De blootstelling aan concentraties boven de daggrenswaarde verandert niet door een andere ruimtelijke indeling van het plan of een andere locatie.
- Naar verwachting zal als gevolg van maatregelen op Rijks- en provinciaal niveau op termijn de daggrenswaarde op deze locatie niet meer overschreden worden. Derhalve is geen sprake van het creëren van een nieuwe saneringssituatie.
- De overschrijding van het 24-uursgemiddelde voor PM₁₀ is (inclusief de zeezoutaf trek van 6 overschrijdingsdagen) minimaal (nl. 36x).

Met gebruikmaking van bovenstaande motivatie wordt het plan Ronsseveld conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 toelaatbaar geacht.

6.5 Flora- en faunawet

De bescherming van natuur in Nederland vindt plaats door Europese en nationale wetgeving. De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn maken deel uit van deze Europese regelgeving. De Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van alle in het wild levende vogels en hun leefgebieden binnen het grondgebied van de EU.

De Habitatrichtlijn heeft als doel het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijk en halfnatuurlijk habitat en wilde flora en fauna op het grondgebied van de EU.

In Nederland is de bescherming van dieren en planten sinds 1 april 2002 in de Flora- en Faunawet geregeld. Het aspect soortenbescherming van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn is in deze wet opgenomen.

Het doel van de Flora- en Faunawet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende plant- en diersoorten. In deze wet wordt uitgegaan van het “nee, tenzij principe”. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten zijn in principe verboden. Alleen onder strikte voorwaarden zijn afwijkingen van de verbodsbepalingen mogelijk. Hiertoe zal een ontheffing ex artikel 75 vierde lid, onderdeel C (ontheffing voor ruimtelijke ingreep) moeten worden aangevraagd.

Door Bureau Waardenburg is een quick-scan in het kader van de Flora en faunawet uitgevoerd. Het betreft een beoordeling van de huidige aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren in het plangebied en directe omgeving. Daarnaast zijn de te verwachten effecten van de voorgenomen ingreep op beschermde soorten beoordeeld.

Bij ruimtelijke ingrepen is soortbescherming van toepassing op de huidige aanwezige soorten in het plangebied of in directe omgeving.

Indien het zogenaamde “niet strikt” beschermde soorten betreft is bescherming in het kader van de Flora- en faunawet van toepassing. Ontheffing is mogelijk op grond van artikel 75 Flora en faunawet. De resultaten van een quick scan kunnen een ontheffingsaanvraag onderbouwen.

Indien het zogenaamde “strikt” beschermde soorten betreft (beschermde Rode lijstsoorten en Habitatrichtlijn IV-soorten) is bescherming in het kader van de Habitatrichtlijn en/of Flora- en faunawet van toepassing. Ontheffing is alleen mogelijk op basis van een beoordeling in het kader van de Flora- en faunawet of Habitatrichtlijn. Hiertoe kan een aanvullend Project- en compensatieplan noodzakelijk zijn om de effecten van de ingreep in detail te beschrijven en mitigerende en compenserende maatregelen uit te werken.

Te verwachten effecten van de ingreep

- + De voorgenomen ingreep zal geen negatief effect hebben op de duurzame instandhouding van beschermde planten. Lokaal kan een groeiplaats van zwambloem en dotterbloem verdwijnen als gevolg van de vergraving van het eiland.
- + De voorgenomen ingreep zal naar verwachting een beperkt negatief effect hebben op de duurzame instandhouding van zoogdieren. Kenmerkende soorten van grazige vegetaties en struweel, zoals veldmuis, bosmuis en mol zullen plaatselijk tijdelijk verdwijnen.
- + De voorgenomen ingreep zal naar verwachting weinig effect hebben op de duurzame instandhouding van vleermuizen binnen het plangebied. In de tweede fase van de sloop (in 2007) zullen zowel geschikt foerageergebied als zomer- als winterverblijven verdwijnen. De nieuwe gebouwen bieden mogelijk nieuwe verblijfplaatsen als gevolg van de open stootvoegen.
- + De voorgenomen ingreep zal naar verwachting geen effect hebben op de duurzame instandhouding van amfibieën. De lengte aan natuurlijk begroeide oevers neemt toe en op termijn ontstaat nieuw winterhabitat in het struweel dat voorzien is langs de oevers.
- + De voorgenomen ingreep zal leiden tot een lokaal verlies aan biotoop voor broedvogels van tuin en park.
- + De voorgenomen ingreep heeft geen negatief effect op de duurzame instandhouding van reptielen.
- + De ingreep zal naar verwachting een beperkt tijdelijk negatief effect hebben op vissoorten als kleine modderkruiper en de eventueel aanwezige bittervoorn.

Overtreding verbodsbepalingen Flora- en faunawet

- + Werkzaamheden in het kader van de voorgenomen ingreep zullen leiden tot beschadiging of vernietiging van vaste verblijfplaatsen van veldmuis, huisspitsmuis, bosspitsmuis, bosmuis, mol, gewone pad, groene kikker, kleine watersalamander, bruine kikker, ruige dwergvleermuis (fase 2, 2007) en dwergvleermuis (fase 2, 2007).
- + Werkzaamheden in het kader van de voorgenomen ingreep kunnen leiden tot verstoring van veldmuis, huisspitsmuis, bosspitsmuis, bosmuis, mol, ruige dwergvleermuis (fase 2, 2007) en dwergvleermuis (fase 2, 2007).
- + Werkzaamheden in het kader van de voorgenomen ingreep kunnen leiden tot verstoring van groene kikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander.

De bovenstaande verbodsbepalingen zijn van belang in het kader van een ontheffingsaanvraag ex artikel 75 van de Flora- en faunawet. Bij uitvoering van werkzaamheden in het kader van de voorgenomen ingreep dient verder rekening te worden gehouden met de (mogelijke) aanwezigheid van broedvogels. Broedvogels vallen buiten het kader van de ontheffingsaanvraag.

In het plangebied komt naar verwachting een aantal beschermde soorten voor. Het betreft algemeen voorkomende soorten. Het merendeel van deze soorten valt onder de vrijstellingsregeling. Deze AMvB is op 23 februari 2005 in werking getreden. Als gevolg van deze versoepeling behoeft voor deze soorten geen ontheffing meer te worden aangevraagd.

Op 23 mei 2005 is door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ontheffing verleend van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9, 11 en 13 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen, beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfsplaatsen; en vervoeren en onder zich hebben van bittervoorn (*Rhodeus sericeus amareus*) en de kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*).

Aan deze ontheffing is door de Minister een aantal voorwaarden verbonden, zoals

- De ontheffing wordt slechts voor de hierboven genoemde soorten en beschreven verboden handelingen verleend
- De ontheffing geldt alleen voor de uitvoering van werkzaamheden, zoals vermeld in de projectomschrijving voor zover in deze ontheffing zelf niet anders is aangegeven.
- Indien bij het uitvoeren van de werkzaamheden van het project andere beschermde soorten dan de genoemde worden aangetroffen of andere handelingen noodzakelijk zijn, dient de ontheffinghouder onverwijld contact op te nemen met Dienst Regelingen.

6.6 Bezonnings- en windhinderonderzoek

Naar aanleiding van de gehouden inspraak is voor het nieuwbouwproject Ronsseveld, zowel voor het aspect bezonning als voor het aspect windhinder, aanvullend onderzoek verricht. De resultaten van deze onderzoeken worden hier kort weergegeven.

Bezonningsonderzoek

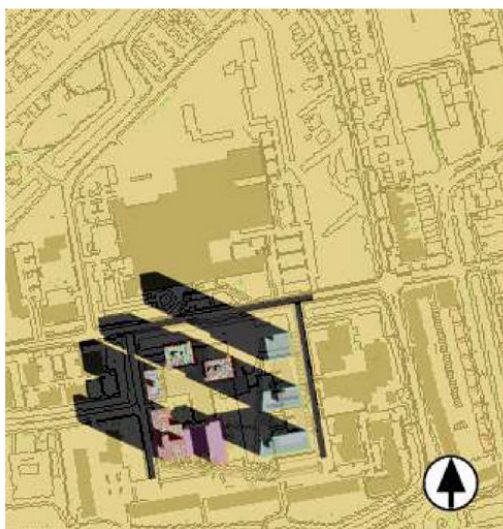
In opdracht van Projectontwikkelings Combinatie Bèta B.V. is door het bureau Wolf Dikken een bezonningsonderzoek uitgevoerd.

Er zijn geen wettelijk vastgelegde eisen voor de bezonning van openbare ruimten, woningen en dergelijke. In het bouwbesluit zijn wel eisen opgenomen ten aanzien van het benodigde equivalente daglichtoppervlak. Hierbij wordt echter beoogd de toetreding van daglicht (en niet van direct zonlicht) te reguleren. Daarbij wordt echter geen rekening gehouden met de invloed van belemmeringen en dergelijke welke zijn gelegen op andere percelen. In het onderzoek is derhalve geen rekening gehouden met schaduwwerking t.g.v. bestaande te handhaven bebouwing en begroeiing.

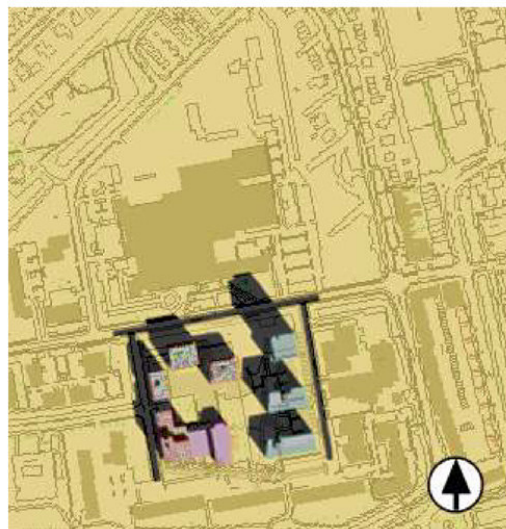
In het onderzoek is grafisch in beeld gebracht in hoeverre het ontwerp van invloed is op de bezonning van de in directe omgeving gelegen woonbebouwing.

De schaduwvisualisaties zijn weergegeven voor de situatie op 22 december, 21 maart/23 september en 21 juni.

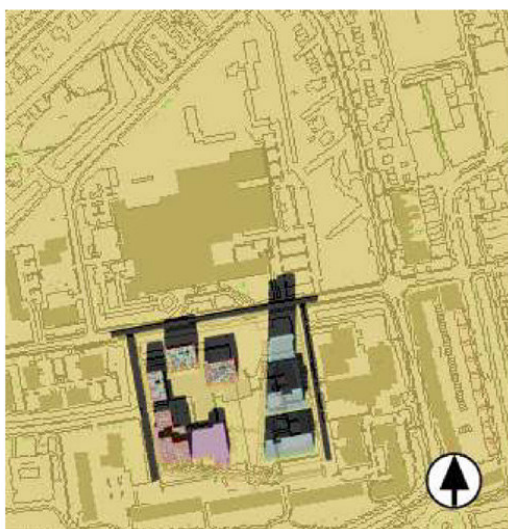
De tijdstippen zijn gegeven in de zogenaamde zonnetijd. De “werkelijke” tijd in Nederland is gelijk aan de zonnetijd plus 40 minuten. Gedurende de periode dat er zomertijd is ingesteld, is de “werkelijke” tijd gelijk aan de zonnetijd plus 1 uur en 40 minuten.



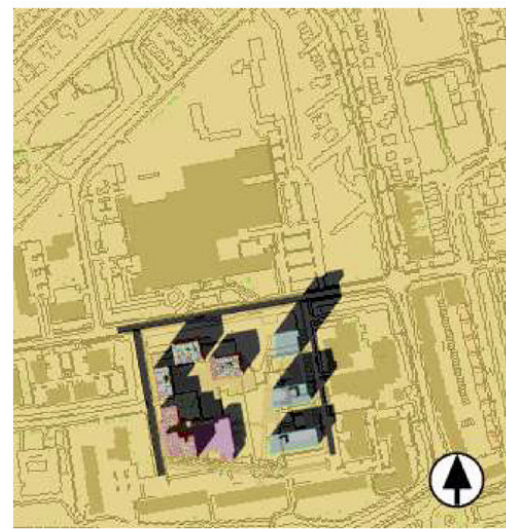
21 maart / 23 sept. 8.00u



21 maart / 23 sept. 10.00u

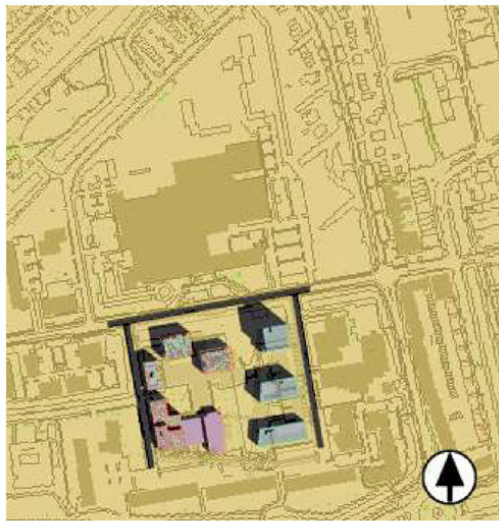


21 maart / 23 sept. 12.00u

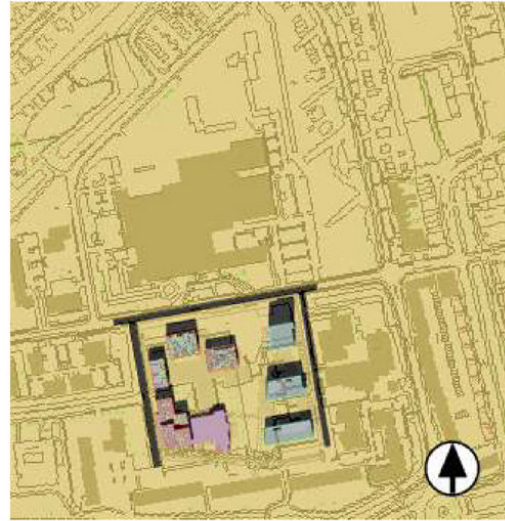


21 maart / 23 sept. 14.00u

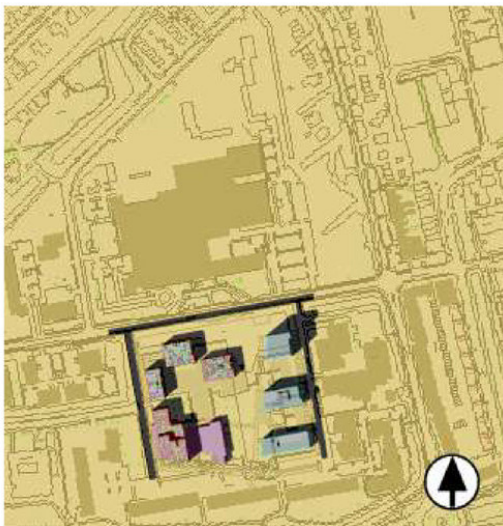
SCHADUWDIAGRAMMEN 21 MAART / 23 SEPTEMBER



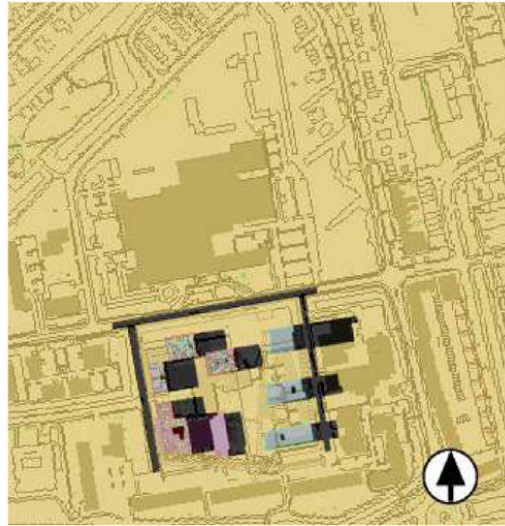
21 juni 10.00u



21 juni 12.00u

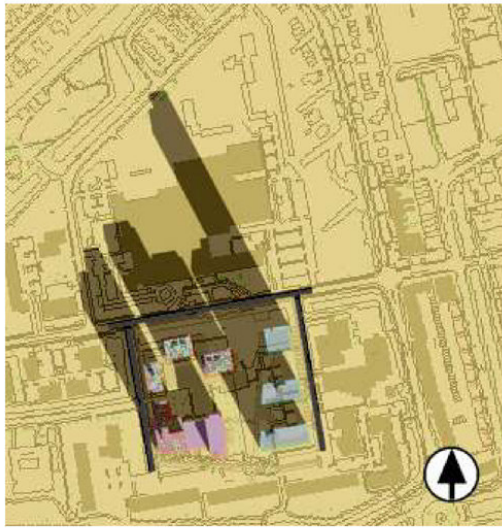


21 juni 14.00u

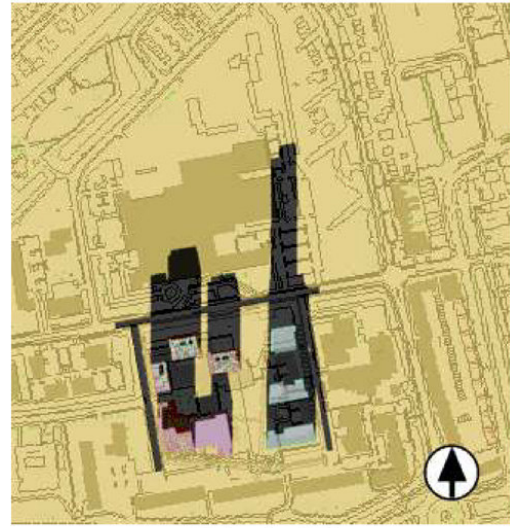


21 juni 16.00u

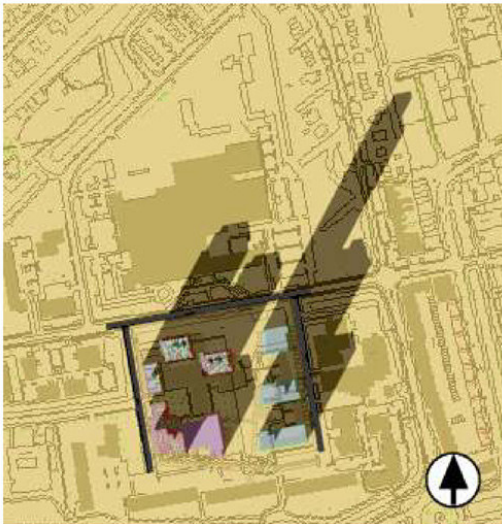
SCHADUWDIAGRAMMEN 21 JUNI



22 december 10.00u



22 december 12.00u



22 december 14.00u

SCHADUWDIAGRAMMEN 22 DECEMBER



WINDHINDERONDERZOEK

Windhinderonderzoek

In opdracht van Projectontwikkelings Combinatie Bèta B.V. is door het bureau Peutz een windtunnelonderzoek uitgevoerd met betrekking tot het te verwachten windklimaat bij de bestaande bebouwing in de directe omgeving van het nieuwbouwplan en het beoordelen van het te verwachten windklimaat in de openbare ruimte en op de loopbrug. Algemeen wordt in Nederland voor beoordeling van het windklimaat op verschillende (bouw-)locaties uitgegaan van een drietal meteostations waarvan goede en bruikbare windstatistieken bekend zijn. Voor locaties in de kuststrook is dit meteostation IJmuiden-Duin, voor locaties in het westen en noorden van ons land (het laagland) Schiphol en voor locaties in het binnenland Eindhoven.

Voor de onderhavige situaties wordt bij het vaststellen van het te verwachten windklimaat uitgegaan van de distributieve frequentieverdeling van meteostation Schiphol. Dit meteostation is gezien de ligging van het project het meest representatief.

Bij de windtunnelmeting zijn in totaal op 112 plaatsen rondom het project de uurgemiddelde windsnelheden op loop- en verblijfsniveau gemeten, dat wil zeggen op een hoogte overeenkomend met ca. 1,75 m boven straatniveau in werkelijkheid.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

- De geplande nieuwbouw heeft slechts weinig invloed op het windklimaat bij de omliggende bebouwing. Zo er al invloed is, is deze in vrijwel alle gevallen zodanig dat het windklimaat verbetert. Slechts op een enkel meetpunt wordt enige verslechtering van het windklimaat geconstateerd. Deze is echter zodanig dat nog steeds een goed windklimaat voor loopgebied aanwezig blijft.
- In het openbaar gebied binnen het plan en op de loopbrug wordt slechts op enkele plaatsen een matig windklimaat voor loopgebied verwacht. Deze situatie wordt acceptabel geacht.

6.7 Klimaatbeleid en duurzaam bouwen

Klimaatbeleid gaat over het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen. Op internationaal niveau zijn daarover in 1996 afspraken gemaakt in Kyoto. Ook Gouda heeft verplichtingen op zich genomen en energiebeleid geformuleerd. Gestreefd wordt onder meer naar een halvering van de CO₂-uitstoot in het jaar 2010 t.o.v. 1989 (klimaatverbonddoelstelling). Daarbij ambieert Gouda een brede aanpak voor verschillende doelgroepen. Deze brede aanpak is vastgelegd in het klimaatprogramma 2003-2006. Hierin zijn keuzes gemaakt voor doelgroepen en ambitieniveaus.

Woningbouw

De ambitie bij nieuwbouwprojecten is 10-15% energiezuiniger te bouwen dan wettelijk is voorgeschreven en minimaal 10% van de energie duurzaam op te wekken. Bij voorkeur worden alle woningen voorzien van een lage temperatuurverwarming. Bij grootchalige woningbouwprojecten met meer dan 250 woningen wordt gestreefd naar een EPL (= EnergiePrestatie op Locatie) van minimaal 7.0 en bij voorkeur 8.0 en een verkaveling die voor minimaal 70% zongericht is. Voor grotere woningprojecten worden energievisies als basis gebruikt.

Voor duurzaam bouwen zijn afspraken vastgelegd in de intentieverklaring duurzame woningbouw Midden-Holland (1996, 2000 geactualiseerd). In 2005 wordt een nieuw regionaal beleidskader duurzaam bouwen vastgesteld en wordt de intentieverklaring geactualiseerd.

Om prestaties op het gebied van duurzaam en toekomstgericht bouwen meetbaar te maken werkt de gemeente Gouda vanaf 2005 met het instrument GPR-gebouw. Het woningontwerp kan hiermee getoetst worden op de aspecten energie, materialen, water, afval, gezondheid en woonkwaliteit. Aan de buitenzijde van het woongebouw/de woningen mogen geen koper, lood of zink worden toegepast in verband met uitloging, tenzij dit door behandeling van het materiaal wordt voorkomen.

Utiliteitsbouw

De ambitie bij nieuwe utiliteitsbouw is 8-12% energiezuiniger te bouwen dan wettelijk voorgeschreven is en minimaal 10% van de energie duurzaam op te wekken. Tevens wordt de toepassing van de vaste en kostenneutrale maatregelen uit het Nationale Pakket Duurzame Utiliteitsbouw standaard voorgeschreven.

Met behulp van het instrument GPR-gebouw kunnen gebouwen in de ontwerpfase getoetst worden op de mate van duurzaamheid. De gemeente stimuleert toepassing van dit instrument bij nieuwbouw van kantoren en schoolgebouwen. Aan de buitenzijde van het woongebouw/de woningen mogen geen koper, lood of zink worden toegepast in verband met uitloging, tenzij dit door behandeling van het materiaal wordt voorkomen.

Voor werkzaamheden in de openbare ruimte vormt het nationaal pakket duurzaam bouwen in Grond-, Weg- en Waterbouw uitgangspunt. Dit is in 2000 vastgelegd in het gemeentelijk plan van aanpak duurzaam bouwen in grond-, weg- en waterbouw.

7. JURIDISCHE VORMGEVING

7.1 Planvorm

Gekozen is voor een planvorm waarin gezocht is naar het juiste evenwicht tussen:

- Een zekere globaliteit, teneinde soepel te kunnen inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen waarvan de ruimtelijke consequenties passen in de omgeving en
- De gewenste rechtszekerheid voor de burger in het algemeen, en voor de omwonenden in het bijzonder.

Op onderdelen waarin de plankaart wat globaler is, zijn de voorschriften weer gedetailleerder. Plankaart en voorschriften zijn in deze aanvullend.

Het onderhavige bestemmingsplan bevat geen uit te werken bestemmingen en verschaft aldus een rechtstreekse bouwtitel.

7.2 Bestemmingen

Woondoeleinden

De flats aan de Burgemeester Jamessingel en de woonblokken op het terrein Ronsseveld hebben de bestemming woondoeleinden. In de bestaande flats aan de Burgemeester Jamessingel is een onderdoorgang voor langzaam verkeer mogelijk gemaakt. In de woontorens aan de oostzijde van Ronsseveld zijn op de begane grond en op de eerste verdieping (resp. eerste en tweede bouwlaag) commerciële functies mogelijk. Naast de voorschriften vormt het beeldkwaliteitplan mede een toetsingskader voor het verlenen van bouwvergunningen, het verlenen van vrijstellingen, het welstandstoezicht en de (her-)inrichting van de openbare ruimte.

Onder het maaiveld is de bouw van een parkeervoorziening mogelijk. Een parkeernorm voor diverse functies is hierbij opgenomen.

Inpandige bergingen zijn mogelijk in de kelder alsmede op de bouwlagen daarboven.

De (gedifferentieerde) maximum bouwhoogte is op de plankaart aangegeven.

Woonzorgcentrum

De bestemming woonzorgcentrum is gegeven aan het gebouw ten zuidwesten van het terrein Ronsseveld. In deze bestemming is de bouw van een complex aan zorgwoningen, zorgunits en zorgvoorzieningen mogelijk gemaakt. Inpandige bergingen en voorzieningen zijn mogelijk in de kelder alsmede op de bouwlagen daarboven. Ook in deze bestemming is onder maaiveld de bouw van een parkeervoorziening mogelijk.

Tevens wordt verwezen naar het beeldkwaliteitplan als toetsingskader.

Maatschappelijke doeleinden

Het westelijke deel van het plangebied heeft overwegend de bestemming maatschappelijke doeleinden. Deze bestemming is conserverend van aard. Voor de school op de hoek Burgemeester Jamessingel / Dreef is een uitbreiding voorzien.

Kantoren en dienstverlening

In het midden van het plangebied heeft een aantal gebouwen de bestemming kantoren en dienstverlening. Hier zijn kantoren, praktijkruimtes, kleine bedrijven en educatieve voorzieningen toegestaan.

Verkeersdoeleinden – gebiedsontsluitingsweg

De Bleulandweg en de Dreef zijn gebiedsontsluitingswegen. Er is rekening gehouden met een mogelijke aanleg van extra in- en uitvoegstroken ten behoeve van het verbeteren van de verkeersafwikkeling.

Verkeersdoeleinden – verblijfsgebied

De overige verkeersbestemmingen zijn binnen deze bestemming ondergebracht, tevens is parkeren mogelijk gemaakt.

Daar waar dit op de plankaart is aangegeven, is de bouw van een onder maaiveld gelegen gebouwde parkeervoorziening mogelijk gemaakt. Ook de toegangen naar deze gebouwde parkeervoorziening zijn op de plankaart als zodanig aangegeven.

Groen

De bermen langs de wegen hebben de bestemming groen. Ook de gronden tussen de bebouwing ten westen van Ronsseveld hebben deze bestemming. Dit groen heeft tevens een functie als infiltratiegebied.

Water

Het bestaande en nieuw aan te leggen water in het plangebied is als zodanig bestemd. Nabij het Kruispunt Bleulandweg – Ronsseweg-oost is door middel van een duiker het water aan beide zijden met elkaar verbonden. Op de plankaart is dit als zodanig aangegeven.

De voetgangersverbinding – via een brug – is als zodanig op de plankaart aangegeven en in de voorschriften als zodanig geregeld. Ook zijn op de plankaart de onder maaiveld gelegen verbindingen voor voetgangers tussen de woongebouwen en de onder maaiveld gelegen gebouwde parkeervoorziening aangegeven en in de voorschriften als zodanig geregeld.

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het grootste deel van het bestemmingsplan heeft voornamelijk een consoliderend karakter, met uitzondering van het nieuw te ontwikkelen gebied Ronsseveld.

Binnen het consoliderend deel is slechts in beperkte mate sprake van nieuwe ontwikkelingen. Voor zover er sprake is van nieuwe ontwikkelingen zullen de werken voortvloeien uit particulier initiatief. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat de gemeentelijke exploitatieverordening van toepassing is. In deze verordening zijn voorwaarden gegeven, waaronder de gemeente medewerking zal verlenen tot het in exploitatie brengen van de gronden. Een belangrijke voorwaarde is een financiële bijdrage vanuit de particuliere grondexploitatie aan infrastructurele werken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is en aan andere voorzieningen van openbaar nut.

Voor het nieuw te ontwikkelen gebied Ronsseveld, is een afzonderlijke exploitatie opgesteld. Uit deze exploitatie blijkt dat dit gebied financieel haalbaar is.

Voor het reeds bestaande deel is in principe de bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan overgenomen. Plaatselijk is wel een hogere bouwhoogte aangegeven, ter versterking van het gewenste stedenbouwkundig beeld, c.q. reeds gerealiseerde uitbreidingen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er naar verwachting geen gronden aanwezig zijn voor het toekennen van eventuele ingediende planscha-declains.

9 INSPRAAK EN OVERLEG

9.1 Inspraak

Voordat het bestemmingsplan in procedure is gebracht, is een ieder in het kader van de inspraak in de gelegenheid gesteld op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft hiertoe vanaf 29 januari 2004 tot en met 25 februari 2004 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken.

Op 18 februari 2004 is er een informatie/inspraakavond over het voorontwerp bestemmingsplan gehouden. Tijdens deze avond is een ieder in de gelegenheid gesteld mondeling te reageren.

Tijdens de inspraakperiode zijn de volgende inspraakreacties ontvangen:

1. De heer G. Vermij, Ronsseweg 551, 2803 ZK Gouda
2. De heer/mevrouw Z. Hartman, Anna van Hensbeeksingel 67, 2803 LR Gouda
3. De heer J. Oudgenoeg, Ronsseweg 465, 2803 ZG Gouda
4. Bewoners Ronsseflats nummer 239, 243, 253, 257, 259, 261, 2803 ZB Gouda
5. Huurdersvereniging Ronsseflats Gouda, secretariaat: Ronsseweg 425, 2803 ZE Gouda
6. CNS Gouda
7. Wijkteam Bloemendaal
8. De heer/mevrouw J.H.A.W. De Jong, Ronsseweg 259, 2803 ZB Gouda
9. De heer/mevrouw A. Jonker, Bleulandweg 926, 2803 HH Gouda
10. De heer/mevrouw C.J.M. van Dijck, Ronsseweg 239, 2803 ZB Gouda
11. De heer H.D. Kammeraat, Ridder van Catsweg 150, 2805 BA Gouda
12. Vereniging van Eigenaren "Ridderspoor", Ridder van Catsweg 90, 2805 BA Gouda
13. Vereniging van Huiseigenaren Anna's Herenhuizen, secretariaat: Anna van Hensbeeksingel 12, 2803 LH Gouda

Het verslag van de inspraakavond en de resultaten van de inspraak zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. (bijlage 1 en 2)

Conclusie:

Naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties zal het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende wijze aangepast worden:

1. De plankaart zal aangepast worden voor wat betreft het perceel Ronsseweg 551. De bouwhoogte zal verhoogd worden naar 20 meter en het bebouwingspercentage van het bouwvlak zal veranderd worden naar 100%.
Bij de afronding van het bestemmingsplan is besloten bovenstaande aanpassing niet in het bestemmingsplan op te nemen.
Bij de (gewijzigde) vaststelling door de raad is besloten om bovenstaande aanpassing alsnog te honoreren. In het vastgestelde bestemmingsplan is deze aanpassing derhalve als zodanig opgenomen.
2. De toelichting inzake de geluidhinder zal aangepast en uitgebreid worden.

3. Bij de Dreef en de Bleulandweg zal de bestemming Verkeersdoeleinden - gebiedsontsluitingsweg worden verbreed op de bestemming Groen.
4. In de toelichting zal er nadrukkelijker aandacht besteed worden aan de verkeerscirculatie op de Ronsseweg en de status van het verkeerskundig onderzoek.
5. In de toelichting zal een uitgebreidere motivatie komen met betrekking tot het parkeren. Tevens zal de inrichting van het openbaar gebied en dan met name de parkeerplaatsen duidelijker op de plankaart worden opgenomen, zodra dit bekend is.
6. De conclusies van het windtunnelonderzoek zullen worden opgenomen in de toelichting.
7. De parkeernormen, die in de voorschriften zijn opgenomen zullen worden verwijderd, zover het de normen betreft die geen betrekking hebben op de bestemming woonzorgcentrum en woondoeleinden voor de nieuwbouwplannen.
8. De conclusies van het bezonningsonderzoek zullen worden opgenomen in de toelichting.

9.2 Vooroverleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan aan onderstaande instanties verzonden:

1. Provinciale Planologische Commissie
2. Seniorenraad Gouda
3. KPN Vaste Net
4. De directie van de NV Nederlandse Gasunie West
5. Commissie Cultuurhistorie
6. Welstandscommissie
7. VROM-Inspectie
8. NV Nederlandse Spoorwegen
9. Waterschap Wilck en Wiericke
10. ENECO Infra Services B.V.
11. Ministerie van Economische Zaken
12. Hoogheemraadschap van Rijnland
13. Connexxion Openbaar Vervoer
14. Kamer van Koophandel Rotterdam
15. Ministerie van Defensie

Van de instanties 2, 3, 6, 10, 13, en 15 is geen reactie ontvangen.

De instanties, vermeld onder 4, 8 en 11 hebben medegedeeld geen opmerkingen te hebben over het voorontwerp bestemmingsplan

In deze paragraaf is volstaan met een samenvatting van de aanpassingen naar aanleiding van het vooroverleg. Een verslag van het gevoerde overleg is als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

De ingediende reacties hebben geleid tot de volgende wijzigingen van het voorontwerp bestemmingsplan:

1. Op de plankaart zal de lengte van de duiker worden aangepast.
2. In de toelichting zal een beschrijving van het rioolsysteem opgenomen worden.

3. In de toelichting zal een passage worden opgenomen omtrent “Duurzaam bouwen” en dat er bij voorkeur geen uitloogbare materialen mogen worden toegepast.
4. Er zal een procesbeschrijving van het overleg met de waterbeheerders worden opgenomen in de toelichting.
5. In de toelichting zal de tekst met betrekking tot het onderzoek naar externe veiligheid worden verduidelijkt.
6. De risicocontour zal opgenomen worden op de plankaart.
7. In de toelichting zal een historische paragraaf worden opgenomen.

