

september 2005

ruimtelijke structuurvisie gouda

2005-2030

colofon

De Ruimtelijke Structuurvisie Gouda is opgesteld door bureau Nieuwe Gracht in opdracht van de gemeente Gouda. Opstelling vond plaats onder begeleiding van de volgende ambtelijke projectgroep:

Harry van Bovene
Hennie Castelein
Hein Driest
Brenda de Geus
Debbie Ginter
Henk van der Haar
Ronald Hessels
Hans Hoes
Judith de Kok
Mark Kuijpers
Alex Roedoe
Gerrie Tol
Toon Verschuren
Marieke Vleggeert
Christiaan Quik

Robert Arends	Nieuwe Gracht
Marc Holvoet	Nieuwe Gracht
Jan Willem Tap	Nieuwe Gracht
Eric Zinger	Nieuwe Gracht

lay-out: afdeling Grafische Vormgeving, gemeente Gouda
druk: drukkerij Twigt bv, Waddinxveen

voorwoord

veranderende positie

De positie van Gouda zal in de komende jaren sterk gaan veranderen. In de Zuidplaspolder worden 15 tot 30.000 woningen gebouwd. Veel mensen vragen zich af of die woningen en de mensen die er wonen letterlijk en figuurlijk nog wel met Gouda verbonden zullen zijn. De functie die Gouda vervult als centrumgemeente in het Groene Hart is niet langer vanzelfsprekend. Waarnemers zien koopkracht wegvloeien en voorzieningen verdwijnen.

Gelukkig is er ook een keerzijde. Gouda heeft al een flink aantal projecten op de rails gezet, zoals Goudse Poort, Gouwepark en de RijnGouweLijn. Gouda is een zeer gewaardeerde, want rustige en groene, woongemeente. Gouda is omgeven door fraai landschap, zoals de Hollandsche IJssel, de Krimpenerwaard en de Reeuwijkse plassen. Als toeristische trekpleister is Gouda een wereldmerk.

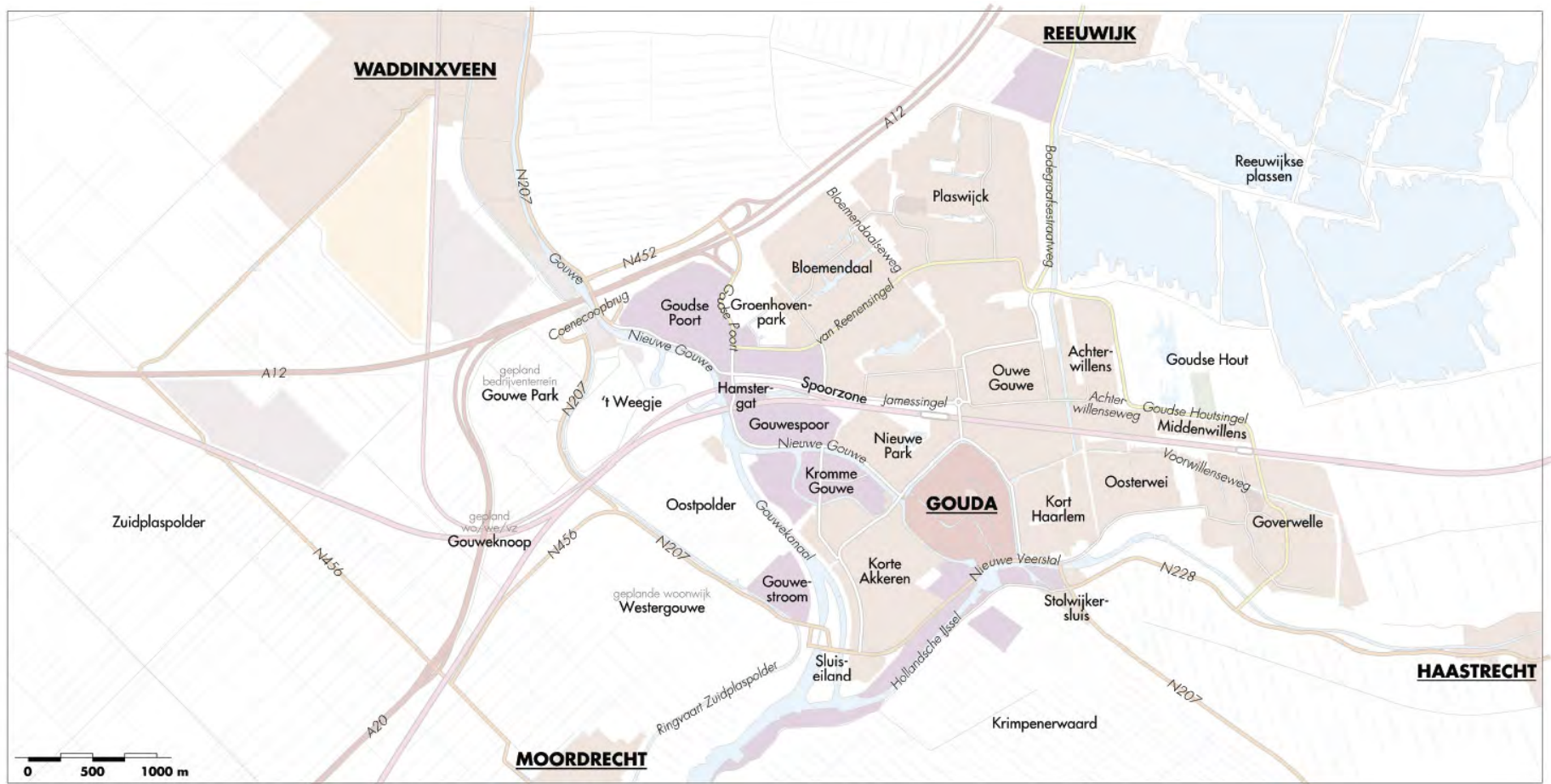
koers uitzetten

Deze structuurvisie probeert ontwikkelingen in Gouda zelf en in de omgeving ruimtelijk te vertalen en een koers uit te zetten. Daarmee zet Gouda een belangrijke stap in de richting van een toekomstige, nieuwe positie; onderdeel van een 'netwerk van steden' op de zuidvleugel van de randstad, maar gelegen op de overgang van dat zuidvleugel netwerk en het Groene Hart. Om die nieuwe positie te bereiken kan Gouda niet blijven zoals het nu is. Allereerst zijn investeringen in de stad zelf nodig. Het gaat dan om verbeteringen in en om het centrum. Ook op andere 'knopen' in en om de stad moeten ontwikkelingen plaatsvinden. De stedelijke infrastructuur, in de vorm van de RijnGouweLijn, de zuidwestelijke randweg en de stads(binnen)ring, vragen om voorinvesteringen. Tenslotte zijn ingrepen nodig die Gouda aanhaken op de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. Dan gaat het om infrastructuur als een nieuwe, westelijke stadsentree en een halte Gouweknoop. En - in aansluiting op die halte - ruimte voor grootschalige voorzieningen (bijvoorbeeld een hotel- en congresaccommodatie).

Daarmee raken we een ander punt. We spreken hiermee immers over het grondgebied van Goudse buurgemeenten. Dat betekent dat alleen in gezamenlijk overleg oplossingen gevonden kunnen worden. Op die weg zijn ook al stappen gezet. Op weg naar een Gouda dat is en blijft aangetakt op de zuidvleugel en dat zijn groene en cultuurhistorische kwaliteiten optimaal weet te benutten.

inhoud

colofon	2	6. positionering en vervolg	47
1. inleiding	7	6.1 positionering.....	47
2. stand van zaken	9	6.2 planperiode tot 2020.....	47
2.1 de geschiedenis van gouda.....	9	6.3 doorkijk tot 2030.....	48
2.2 de huidige stad: kwaliteiten en verbeterpunten	9	6.4 sleutelprojecten	48
2.3 stedelijke projecten in gouda.....	10	6.5 hoe nu verder?	49
2.4 stedelijke ontwikkelingen in de regio	14	bijlage	51
2.5 geplande infrastructuur in stad en regio	14	kaders bij sleutelprojecten	51
2.6 de positie van gouda in de regio	16	geraadpleegde literatuur	57
3. opgaven en uitgangspunten	17		
3.1 wat voor stad wil gouda zijn?	17		
3.2 opgaven.....	17		
3.3 uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad.....	18		
4. visie op de stad	21		
4.1 de landschappelijke onderlegger als basis.....	21		
4.2 ruimtelijke structuurvisie 2020: investeren in de stad	23		
4.3 doorkijk naar 2030: het gebeurt in het westen	28		
4.4 voorbeelduitwerking voor de westflank van de stad.....	29		
4.5 water, natuur en milieu	34		
5. sleutelprojecten	37		
5.1 strategische vragen en antwoorden	37		
5.2 terug naar de opgaven	45		
5.3 sleutelprojecten	46		



namenkaart

1 inleiding

waarom een ruimtelijke structuurvisie

Er gaat de komende decennia heel veel veranderen in en rond Gouda. In de stad zelf staan grote projecten op stapel en in de Zuidplaspolder - aan de westzijde van de stad - zal fors worden verstedelijkt. In totaal zullen hier in zo'n 20 jaar de helft tot bijna net zoveel woningen worden gebouwd als de 30.000 die Gouda momenteel telt. Gezien al deze plannen heeft Gouda behoefte aan een kader waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen gaan plaatsvinden. Deze ruimtelijke structuurvisie biedt dat kader en vervangt daarmee het Stadsplan Gouda uit 1995. De doelstellingen van de ruimtelijke structuurvisie zijn drieledig:

- Allereerst wil Gouda in beeld brengen wat de ruimtelijke consequenties zijn van de grootschalige verstedelijking aan de westzijde van de stad. De positie van de stad zal zeker veranderen, maar hoe? En in hoeverre kan daaraan worden gestuurd? Gouda wil weten wat de positie van de stad binnen de regio en de randstad zal zijn.
- Vervolgens wil Gouda in beeld brengen hoe de positieverandering van de stad ten gunste van de stad en de regio kan worden aangewend. De resultaten van deze structuurvisie wil Gouda op korte termijn benutten bij de onderhandelingen in het kader van het intergemeentelijke structuurplan voor de Zuidplaspolder (ISP). Gouda wil weten waarop het moet inzetten.
- Hiertoe heeft Gouda behoefte aan een ruimtelijk kader voor de lange termijn, dat structuur en samenhang aanbrengt tussen de lopende projecten in en rond de stad en op basis waarvan 'sleutelprojecten' kunnen worden geformuleerd. Gouda wil dit kader gebruiken om lopende projecten binnen de stad op hun samenhang te bezien en sleutelprojecten te formuleren.

uitspraken op hoofdlijnen

De ruimtelijke structuurvisie richt zich op zaken die van stedelijk of regionaal belang zijn. De structuurvisie doet daarmee uitspraken op hoofdlijnen. Ontwikkelingen op wijk- en buurtniveau worden niet beschreven, behalve als ze in verschillende delen van de stad aan de orde zijn en daarmee als vanzelf van stedelijk belang worden. Zo doet de structuurvisie bijvoorbeeld geen uitspraken over afzonderlijke winkels of scholen, maar juist wel over de Goudse binnenstad of mogelijkheden voor het clusteren van scholen.

De ruimtelijke structuurvisie geeft dus de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op hoofdlijnen aan. Het kan dan gaan om nieuwe functies, een functieverandering of het versterken van aanwezige functies. Op basis van deze hoofdlijnen kunnen op wijk- of buurtniveau concrete uitwerkingen worden gemaakt.

status van de ruimtelijke structuurvisie

De gemeente Gouda zal nieuwe bouw- en beleidsplannen aan de hand van deze visie beoordelen. De ruimtelijke structuurvisie zet de geldende bestemmingsplannen voor Gouda echter niet opzij. Het bestemmingsplan blijft primair het juridische toetsingskader voor bouwplannen en andere werkzaamheden en geeft voorschriften voor het gebruik van gronden en gebouwen.

Aan een bestemmingsplan mag eenieder dan ook rechtszekerheid blijven ontnemen. Als een bestemmingsplan voor een gebied of wijk wordt herzien, wordt daarin de ruimtelijke structuurvisie betrokken en wordt deze vertaald in gebruiks- en bouwvoorschriften. De procedure waarlangs een bestemmingsplan tot stand komt is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

huidig beleid als basis

De basis van deze structuurvisie wordt gevormd door bestaande plannen. Met name in de Stadsvisie 2010 zijn al veel uitspraken gedaan over de toekomstige ontwikkeling van de stad. In het kader van de Stadsvisie is een brede maatschappelijke discussie gevoerd over de toekomst van de stad met bewoners en belangenorganisaties. De uitkomsten van deze discussie zijn destijds vertaald in een aantal basiskwaliteiten en verbeterpunten. In deze structuurvisie wordt daarop voortgeborduurd én is hier vooral een ruimtelijke vertaling aan gegeven.

Naast de Stadsvisie liggen vele andere (sectorale) gemeentelijke beleidsdocumenten aan de basis van deze structuurvisie. Zo heeft Gouda een Woonvisie, waarin het beoogde woningbouwprogramma voor de periode tot 2014 is vastgelegd. Daarnaast is een aantal Goudse beleidsdocumenten gelijktijdig met deze structuurvisie in ontwikkeling. Dit geldt bijvoorbeeld voor het Masterplan Voorzieningen en de Mobiliteitsvisie Gouda. Tijdens het planproces van de ruimtelijke structuurvisie heeft met deze plannen afstemming plaatsgevonden.

een ruime blik

Bij het ontwikkelen van een visie op de ruimtelijke toekomst van Gouda past in twee opzichten een ruime blik. Allereerst maken de regionale ontwikkelingen in en rond de stad het noodzakelijk om ook óver de Goudse gemeentegrenzen heen te kijken. Zo kunnen ontwikkelingen in de stad worden afgestemd op ontwikkelingen erbuiten en

andersom. De uitkomsten worden uiteraard in regionaal verband besproken. Daarnaast is een ruime blik gehanteerd ten aanzien van de tijdhorizon. Ruimtelijke visievorming op stedelijk niveau betekent nadenken over de toekomst van de stad op de lange termijn. Een termijn die de planning van lopende projecten en 'pijplijnplannen' verre overstijgt. De planvorming voor de stedelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder kent een tijdhorizon tot 2030. Gezien de grote verwevenheid met deze ontwikkelingen wordt in de ruimtelijke structuurvisie eenzelfde tijdhorizon gehanteerd.

strategische vragen

In het voortraject van het opstellen van de ruimtelijke structuurvisie zijn door de gemeente vijf strategische vragen opgesteld. Vragen die alles te maken hebben met de veranderende positie van de stad in de regio en met de geplande ontwikkelingen in de stad zelf. In de structuurvisie wordt waar mogelijk een antwoord gegeven op deze vragen. Hierbij is gebruikgemaakt van de beschikbare specifieke achtergrondinformatie. Er heeft geen afzonderlijk sectoraal onderzoek plaatsgevonden. De vijf strategische vragen luiden:

- Hoeveel woningen kan en wil Gouda binnenstedelijk realiseren en op welke locaties?
- Welke voorzieningen kan en wil Gouda aanbieden voor de stad en de regio?
- Welke bedrijvigheid wil Gouda accommoderen en waar?
- Welke ontwikkeling staat Gouda voor aan de westzijde van de stad?
- Welke infrastructurele ontwikkelingen horen bij de te maken keuzes?

aanwijzen van sleutelprojecten

In deze structuurvisie worden op basis van een plankaart 2020 en visiekaart 2030 projecten beschreven die van cruciaal belang zijn voor de ontwikkeling van de stad. Voor elk van deze sleutelprojecten is de eindbestemming (het functieprofiel) vastgelegd, alsmede de stedenbouwkundige randvoorwaarden waarbinnen ze kunnen worden ontwikkeld. Voor de westflank van de stad is een voorbeelduitwerking gemaakt. Hiermee stelt de structuurvisie prioriteiten en wordt aangegeven 'wat' 'waar' kan.

Een discussie over afzonderlijke functies - zoals momenteel bijvoorbeeld het Huis van de Stad en een nieuwe bioscoop - wordt hiermee zoveel mogelijk vermeden. Dit past bij een ruimtelijke structuurvisie, die een ontwikkelingsperspectief voor de lange termijn schetst en dus ook over een paar jaar nog actueel moet zijn.

gehanteerde werkwijze

Deze ruimtelijke structuurvisie is opgesteld onder begeleiding van een ambtelijke projectgroep. Bij de start van het project heeft een bestuurlijke consultatieronde plaatsgevonden en een discussie in de Stuurgroep Strategie en Beleid.

Daarnaast zijn twee bijeenkomsten met de raad georganiseerd: een informatieve en een kaderstellende. Op basis van het eerste concept zijn buurgemeenten, waterschappen, de provincie, woningcorporaties en bedrijfsverenigingen geraadpleegd.

leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt: hoofdstuk 2 is een weergave van de stand van zaken in en rond de stad en geeft een korte beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van Gouda tot en met lopende ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 worden opgaven en uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad geformuleerd, waarna in hoofdstuk 4 de visie op de stad wordt beschreven. In hoofdstuk 5 worden de vijf strategische vragen beantwoord en worden acht sleutelprojecten aangewezen. Hoofdstuk 6 tenslotte gaat in op het vervolg dat aan deze structuurvisie moet worden gegeven.

Snelle lezers wordt aangeraden in ieder geval de samenvatting, de ruimtelijke uitgangspunten in hoofdstuk 3, de visie op de ontwikkeling van de stad in hoofdstuk 4 en hoofdstuk 6 te lezen.

2 stand van zaken

Nadenken over de toekomst begint bij het begrijpen van de geschiedenis. Vanuit deze gedachte wordt in dit hoofdstuk een korte beschrijving gegeven van de ontstaansgeschiedenis van Gouda en wordt stilgestaan bij de 'plussen' en 'minnen' van de huidige stad. Dit levert een beeld op van kwaliteiten waarop kan worden voortgeborduurd en zaken die voor verbetering vatbaar zijn. Tot slot komen geplande, ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio aan de orde.

2.1 de geschiedenis van gouda

Gouda is ontstaan op de kruising van de Hollandsche IJssel en het veenstroompje de Gouwe. Aan diezelfde Gouwe ontleent de stad haar naam. Volgens sommigen heeft die naam te maken met het veen dat zichtbaar moet zijn geweest door het heldere water en dat een gouden gloed kan hebben verspreid. Anderen houden het op de kleur van de vele dotterbloemen die langs het water moeten hebben gegroeid.

Rond de elfde eeuw is vanaf de oeverwal van de Hollandsche IJssel een start gemaakt met de ontginning van de enorme veenkussens, zo ongeveer op de plek van de huidige Markt. De naam Gouda duikt voor het eerst op in een oorkonde van de bisschop van Utrecht en in 1272 krijgt Gouda stadsrechten. De ligging op een belangrijk kruispunt van wegen en vaarroutes brengt de stad grote welvaart. Het was schippers zelfs verplicht om via Gouda te varen als ze ook maar enigszins in de buurt van de stad kwamen. Uiteraard moest er dan tol worden betaald.

Vanaf de veertiende eeuw begon men met de grootschalige turfwinning als brandstof voor stedelingen en bedrijven. Op de plaats van deze afgravingen ontstonden plassen, die soms aaneengroeiden als ze te dicht bij elkaar lagen. De later weer drooggemalen Zuidplaspolder is bijvoorbeeld ontstaan als gevolg van deze 'waterwolf'. Langs de IJssel en de Gouwe ging men iets omzichtiger te werk en werd een brede strook veen ongemeoid gelaten; het huidige bovenland. Ook rond Reeuwijk was men voorzichtiger en bleven de afzonderlijke plassen beter beheersbaar. Het Weegje is ontstaan als gevolg van een van de laatste verveningen. Begin zeventiende eeuw begint Gouda haar positie als handelsstad te verliezen. De bier- en lakenindustrie verdwijnt, maar daar komt de pijpenindustrie voor in de plaats.

De beroemde kaasmarkt, die Gouda wereldwijde bekendheid bracht, bestaat nog steeds. In 1855 wordt de spoorlijn Gouda - Utrecht in gebruik genomen. De stadsmuren zijn in die tijd afgebroken en veel grachten worden gedempt, waaronder de Nieuwehaven. Er worden parken aangelegd en schillen rondom de binnenstad worden ontwikkeld, waarmee de groei van de stad een aanvang neemt.



historische structuren en elementen

2.2 de huidige stad: kwaliteiten en verbeterpunten

Tegenwoordig heeft Gouda zo'n 72.000 inwoners en 30.000 woningen op een relatief beperkt grondgebied. De hoge bebouwingsdichtheid in vergelijking met veel andere steden heeft alles te maken met het onderliggende landschap. Zowel als gevolg van de fysieke beperkingen, die met name vanuit de waterhuishouding werden gesteld, als later het Groene Hart-beleid heeft men in de stad altijd zuinig met de ruimte moeten omspringen. Waar het oorspronkelijke landschap nog zichtbaar is in de stad wordt dat door bewoners en bezoekers als bijzonder positief ervaren. Veel van de huidige kwaliteiten van de stad zijn dan ook terug te voeren op dat onderliggende landschap of de ontstaansgeschiedenis.

De historische en waterrijke binnenstad is hier het fraaiste voorbeeld van en is dan ook een toeristische trekpleister. Het onderliggende landschap is verder terug te vinden in de vorm van oude veenlinten (zoals de Bloemendaalseweg), restanten bovenland, de Reeuwijkse plassen en het open landschap rondom de stad. Ook de verschillende woonwijken direct rond de binnenstad worden over het algemeen hoog gewaardeerd. Gekoppeld aan de centrale ligging in de randstad verklaart dit veel over de aantrekkingskracht van Gouda als woonstad (zie kaart kwaliteiten).

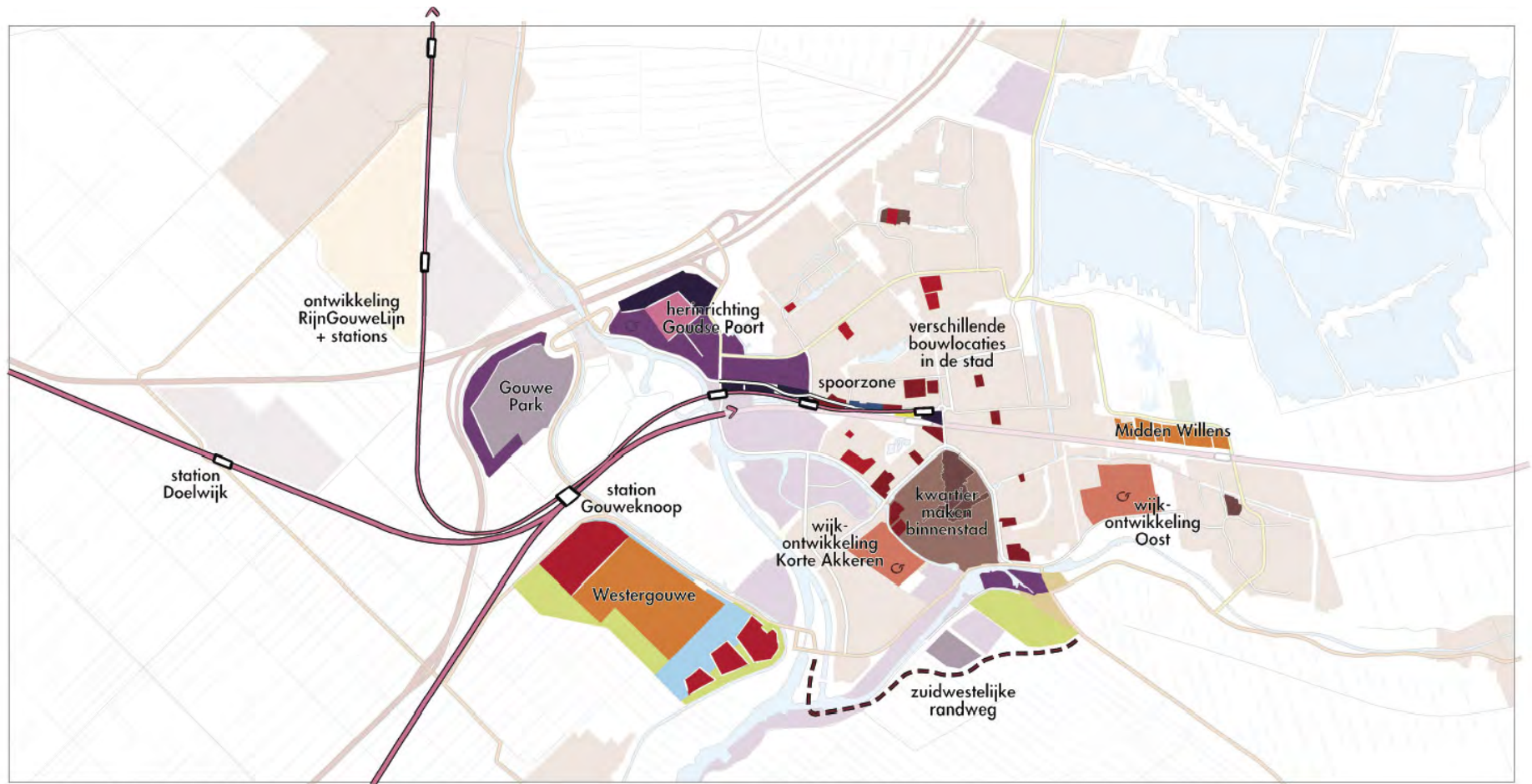
Naast deze kwaliteiten zijn ook in Gouda uiteraard de nodige punten voor verbetering vatbaar. Zo laten bijvoorbeeld de verbindingen van de stad met de omgeving te wensen over. Het omliggende, waterrijke landschap dat eeuwenlang garant stond voor een goede bereikbaarheid over water - en daarmee aan de basis stond van het succes van de stad - vormt in het autotijdperk juist een grote beperking. De stad wordt aan drie zijden omringd door water (Hollandsche IJssel, Gouwe en Reeuwijkse plassen) en heeft maar één belangrijke entree: vanaf de A12, aan de noordzijde, de oude achterkant van de stad. Zeker gezien de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen ten westen van de stad ontbreekt in die richting een goede ontsluiting van het stedelijke achterland. Verder zijn in Gouda enkele gebieden aan te wijzen die aan herstructurering toe zijn. Dat geldt op stedelijk niveau met name voor delen van Korte Akkeren en Gouda Oost en voor het bedrijventerrein Goudse Poort. Tevens behoeft de aansluiting van de binnenstad met de omliggende wijken aandacht. Tot slot zijn groengebieden in Gouda schaars en bovendien in de meeste gevallen aan een kwaliteitsslag toe en is er sprake van een parkeerprobleem in vrijwel alle Goudse woonwijken (zie kaart verbeterpunten).

2.3 stedelijke projecten in gouda

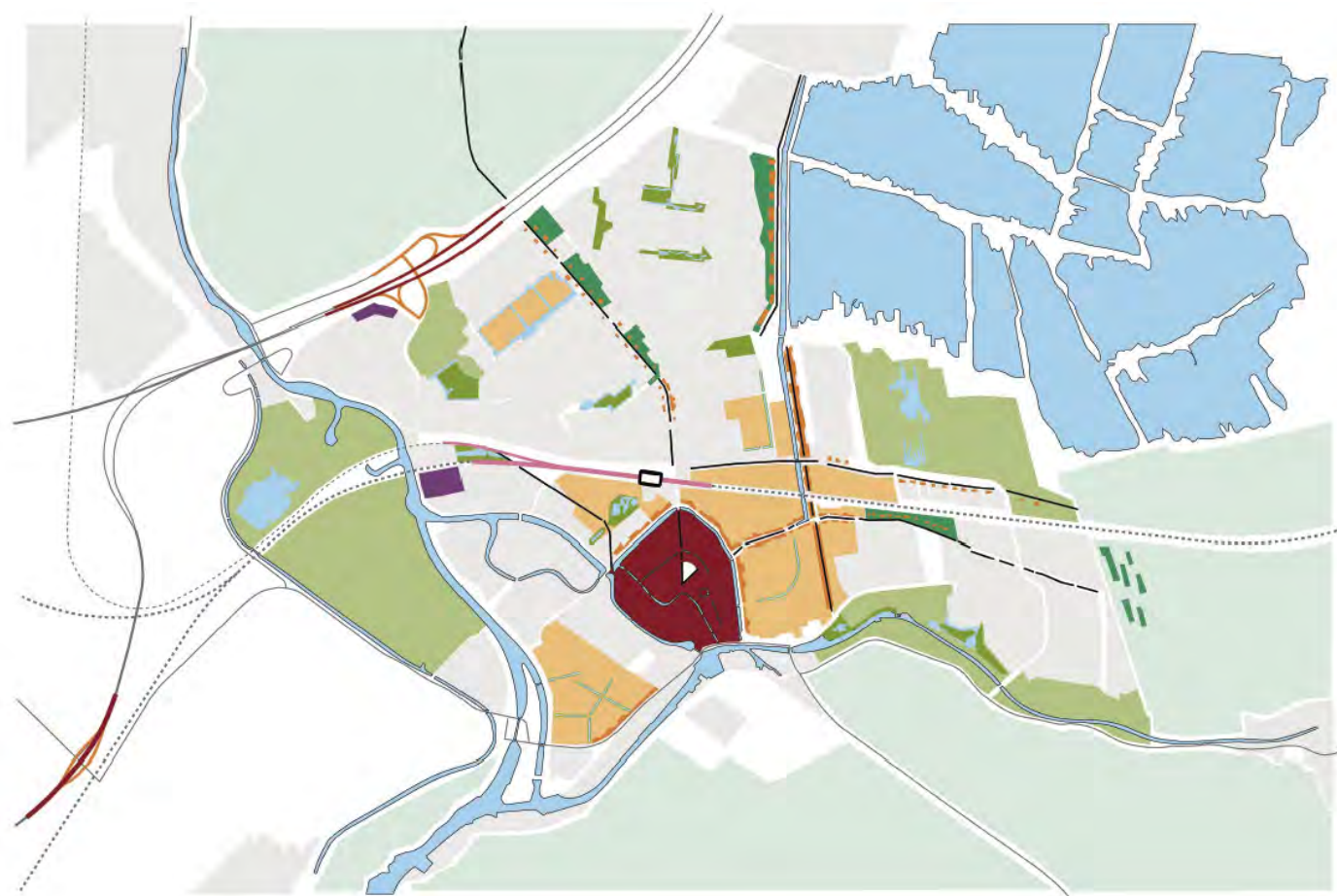
Eén van de doelstellingen van de ruimtelijke structuurvisie is om samenhang aan te brengen tussen de reeds lopende projecten in de stad. Op stedelijk niveau zijn daarbij met name de volgende projecten van belang:

- Recent is het eerste deel van de Stedenbouwkundige Visie voor de binnenstad vastgesteld als eerste stap om vanuit een actuele kijk op de binnenstad te komen tot een beleidskader voor de toekomst. Voor de ontwikkeling van de binnenstad is daarnaast het project 'Cultureel en Haven Kwartier' van belang.
- Er lopen stedelijke vernieuwingsprojecten voor delen van de wijk Korte Akkeren en Gouda Oost. Daarbij is in Korte Akkeren vooral het gebied dat direct aan de binnenstad grenst in beeld.
- In de Spoorzone wil de gemeente plaats bieden aan intensieve, gemengd stedelijke programma's (onder andere wonen, kantoren, onderwijs en uitgaan), gekoppeld aan een herprofilering van de Burgemeester Jamessingel en nieuwe halteplaatsen langs de RijnGouweLijn.

- De plannen voor de nieuwe woonwijk Westergouwe zijn in een vergevorderd stadium. Het is de ambitie van de gemeente Gouda om in Westergouwe, tussen polder en de historisch binnenstad, een duurzame en waterrijke wijk te ontwikkelen met zo'n 3.800 woningen binnen een grote verscheidenheid aan woningtypen.
- De gemeente Gouda gaat het braakliggende terrein tussen de spoorlijn Gouda-Utrecht en de Goudse Houtsingel, vlakbij het station Goverwelle, ontwikkelen tot een woonbuurt, Middenwillens genaamd.
- Voor verschillende binnenstedelijke locaties zijn of worden woningbouwplannen ontwikkeld, met name in hoge dichtheden (centrum-stedelijke woonmilieus).
- Voor de herontwikkeling van bedrijventerrein Goudse Poort zijn een masterplan en een beeldkwaliteitplan ontwikkeld. Doel is een ruimtelijke kwaliteitsslag en hoogwaardige kantoorontwikkeling, vooral langs de A12. De nieuwe Goudse Poort wordt een parkachtige kantoren- en bedrijvenlocatie waar ook perifere detailhandel in geclusterde vorm een plaats krijgt.
- Even ten westen van Gouda wordt - overigens buiten het grondgebied van de gemeente - circa 65 hectare nieuw bedrijventerrein ontwikkeld: Gouwe Park. Dit duurzame bedrijventerrein zal met name plaats gaan bieden aan bedrijven uit de regio.
- Met de aanleg van de zuidwestelijke randweg wordt de doorgaande route via de Veerstal en de Rotterdamseweg, langs de historische binnenstad van Gouda, ontlast.



projecten in en om Gouda



Goudse ruimtelijke kwaliteiten



Goudse verbeterpunten

2.4 stedelijke ontwikkelingen in de regio

Behalve op stedelijk niveau zullen de komende jaren ook in de regio omvangrijke stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Met name de plannen voor de inrichting van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda in de Zuidplaspolder zullen de nodige ruimtelijke en programmatische consequenties hebben voor Gouda. Het is de bedoeling dat hier vanaf 2010 de eerste woningen gebouwd gaan worden en dat de bouw van in totaal circa 15.000 tot 30.000 woningen rond 2030 is afgerond. Daarnaast zullen er enkele honderden hectares groen, glastuinbouw en bedrijven worden gerealiseerd. De contouren waarbinnen dat moet gebeuren beginnen steeds meer vorm te krijgen. Het meest noordelijke deel van de polder zal vooral worden gereserveerd voor glastuinbouw en bedrijvigheid. De woningbouw zal deels in aansluiting op bestaande kernen worden gerealiseerd en voor het overige deel worden geconcentreerd ten zuiden van de spoorlijn naar Den Haag, rond een nieuw station bij Doelwijk. Ter hoogte van het knooppunt van railinfrastructuur ten westen van Gouda wordt de Gouweknoop ontwikkeld. Hier is eveneens een nieuw station gepland. Het meest zuidelijke en tevens meest natte deel van de polder krijgt een blauwgroene inrichting met een natuur- en recreatiefunctie.

Het is niet de bedoeling om in de Zuidplaspolder een volwaardige nieuwe centrumstad te bouwen, zoals dat bijvoorbeeld ooit met Zoetermeer gebeurd is. De verstedelijking zal wat betreft (centrum)voorzieningen grotendeels gericht zijn op de omliggende, bestaande steden. Hiertoe heeft de provincie Zuid-Holland Rotterdam, Zoetermeer en Gouda verzocht in beeld te brengen welke maatregelen nodig zijn om de nieuwe bewoners van de Zuidplaspolder van de bestaande voorzieningen in de binnensteden te kunnen laten profiteren. Het begrip 'voorzieningen' mag daarbij breed worden geïnterpreteerd, variërend van winkels en culturele voorzieningen tot scholen en ziekenhuizen.

2.5 geplande infrastructuur in stad en regio

Hoewel de hiervoor genoemde plannen voor verstedelijking in de stad en de regio nog volop in ontwikkeling zijn, is al wel duidelijk dat de bestaande infrastructuur ontoereikend zal zijn om de geschetste programma's te kunnen dragen. Het tijdig gereedkomen van nieuwe infrastructuur is daarmee een belangrijke voorwaarde om de geplande stedelijke ontwikkelingen daadwerkelijk te kunnen realiseren. Het gaat dan zowel om weginfrastructuur als een stevige inzet op openbaar vervoer en fiets. De infraplannen beginnen al aardig vorm te krijgen. Sommige projecten in de Zuidplaspolder waren overigens al aan de orde voordat er sprake was van grootschalige verstedelijking aldaar (zie kaart geplande infrastructuur in Gouda en de Zuidplaspolder):



plankaart uit de intergemeentelijke structuurvisie voor de Zuidplaspolder (september 2004)

- De ontwikkeling van de RijnGouweLijn tot een lightrailverbinding biedt de mogelijkheid om in Gouda nieuwe haltes te openen in de Spoorzone.
- Het zuidvleugelproject Stedenbaan biedt aanknopingspunten voor nieuwe (stoptrein)haltes, vooral aan de westkant van Gouda en in de Zuidplas.
- De verstedelijking in de Zuidplas zal worden geconcentreerd rond drie nieuwe stations: Doelwijk, Eendrachtspolder en Gouweknoop.
- Er wordt gestudeerd op de mogelijkheden van het aanleggen van een nieuwe lightrailverbinding tussen Rotterdam en Gouda, via Doelwijk.
- De aanleg van de zuidwestelijke randweg van Gouda moet de oude rivierdijk ter hoogte van de binnenstad verlossen van doorgaand verkeer van en naar de Krimpenerwaard. Er is recent een tracé vastgesteld door de raad van Gouda en die van de betrokken omliggende gemeenten.
- Er wordt gewerkt aan een rondweg rond Zevenhuizen en het vervangen van de twee verouderde aansluitingen op de A12 bij Zevenhuizen en Moerkapelle, door één nieuwe centrale aansluiting.



geplande infrastructuur in Gouda en de Zuidplaspolder

- Wat wegverkeer betreft voorzien de plannen voor de Zuidplas in een nieuwe parallelroute langs de A12 (noordzijde), het opschuiven van de huidige afslag Moordrecht (A20) richting Gouda en een kortsluiting tussen de A12 en A20. In aansluiting hierop wordt de centrale wegenstructuur van de Zuidplas ontwikkeld. De N456 wordt deels verbreed.

2.6 de positie van gouda in de regio

Als gevolg van de geplande stedelijke ontwikkelingen in de stad en de Zuidplaspolder zal de positie van Gouda ingrijpend gaan veranderen. Waar Gouda lange tijd vooral een regionale verzorgingskern in het Groene Hart was, zal de stad zowel ruimtelijk als functioneel steeds meer met de zuidvleugel van de randstad verweven raken. Op 'functioneel' gebied is deze ontwikkeling overigens al jaren aan de gang. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat veel mensen in Gouda zijn komen wonen vanwege de centrale ligging, maar elders werken. Vooral aan de westkant van de stad zal dit alles voelbaar worden; de westkant wordt steeds meer de stedelijke voorkant van de stad.

De klassieke weergave van Gouda als centrum van een regionaal, sociaal en economisch op elkaar betrokken gebied is daarmee nog maar ten dele juist. Gouda wordt meer en meer één van de regionale centra in een groter sociaal-economisch zuidvleugelverband.

Zowel in ruimtelijke als in functionele zin zal Gouda de komende decennia een schaal-sprong gaan maken. Gouda kan en moet hierop inspelen door de blik in toenemende mate ook naar buiten te richten en het ruimtelijk beleid op deze regionale ontwikkelingen af te stemmen. Bijvoorbeeld waar het gaat om het aanbod van regionale voorzieningen. Want het stadshart van Zoetermeer en Rotterdam Alexandrium zijn directe concurrenten geworden voor de Goudse binnenstad. Maar ook binnen de stad zelf zullen verschuivingen gaan optreden.



de positie van Gouda in de regio in 2005



een mogelijk beeld van de regio in 2030

3 opgaven en uitgangspunten

Wat voor stad wil Gouda in 2030 eigenlijk zijn? In feite is het doel van deze structuurvisie een antwoord te geven op deze vraag. Daarbij wordt voortgeborduurd op de Goudse Stadsvisie 2010, die vooral in woorden een wensbeeld voor de stad schetst. Op dat wensbeeld wordt hier kort ingegaan, waarna een aantal opgaven en ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad wordt geformuleerd. Waar dat van belang is worden relaties gelegd met de geplande ontwikkelingen in de regio.

3.1 wat voor stad wil gouda zijn?

Met de omvangrijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder in het achterhoofd heeft de vraag 'wat voor stad Gouda in 2030 wil zijn?' er een nieuwe, bovenstedelijke dimensie bij gekregen. Meer dan ooit moet Gouda zich de vraag stellen welke rol de stad kan en wil gaan spelen in de regio en zelfs in groter verband. Daarnaast moet natuurlijk ook gewoon naar de stad zelf worden gekeken. Dat laatste is in de Goudse Stadsvisie 2010 uitgebreid gebeurd. De visie is weliswaar slechts vijf jaar oud, maar wel opgesteld in een periode waarin nog nauwelijks sprake was van grootschalige verstedelijking aan de westkant van de stad. De kernboodschap uit de Stadsvisie is 'betrokkenheid'. Betrokkenheid in de breedste zin van het woord, met als resultaat een stad waar men trots op kan zijn en die iets bijzonders te bieden heeft¹.

Inmiddels wordt die betrokkenheid en ook het bieden van 'iets bijzonders' in Gouda veel breder geïnterpreteerd. Gouda wil de sprong maken van 'het traditionele voorzieningen-centrum voor Midden-Holland' naar een stad die ook op het niveau van de zuidvleugel en zelfs de randstad meedoet. Niet om het meedoen op zich, maar omdat de bijbehorende dynamiek kan bijdragen aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. Dit 'meedoen' kan met name door in te zetten op de ontwikkeling van een beperkt aantal stedelijke knooppunten, die gebaseerd zijn op specifieke Goudse kwaliteiten. Hiermee kan Gouda zichzelf op de kaart zetten.

¹ Citaat uit de Stadsvisie: "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." (blz. 14)

3.2 opgaven

Feitelijk wil Gouda daarmee wat elke stad wil, namelijk een vitale stad zijn, nu én in de toekomst. Aan het realiseren van deze wens is voor de periode tot 2030 een aantal specifiek Goudse opgaven gekoppeld. Deze zijn deels ontleend aan de Stadsvisie 2010 en de Economische Visie Gouda 2005-2010.

- *de binnenstad vitaal houden*
De binnenstad is het kloppende hart van Gouda en tevens wat Gouda uniek maakt ten opzichte van andere steden. Het vitaal houden van deze binnenstad heeft absolute topprioriteit. Hiertoe zal continu moeten worden geïnvesteerd. In de buitenruimte, maar bijvoorbeeld ook in een aantrekkelijk winkelaanbod, voldoende uitgaansmogelijkheden en de aansluiting van de binnenstad op het station.
- *versterken van de regiofunctie*
De voorzieningen in de Goudse binnenstad staan onder druk, onder andere als gevolg van de aantrekkingskracht van grootschalige winkelcentra in Zoetermeer en Rotterdam. De grootschalige woningbouw in de Zuidplaspolder moet worden benut om het draagvlak voor de voorzieningen in en om de stad te vergroten (binnenstad, Goudse Poort en Gouweknoop). Omgekeerd betekent dit voor de toekomstige Zuidplaspobewoners een hoogwaardige Goudse binnenstad 'om de hoek'. Ook binnen de stad zelf moet overigens naar extra draagvlak worden gezocht.
- *verbeteren van de ontsluiting en de bereikbaarheid*
De bereikbaarheid van Gouda laat op een aantal punten te wensen over. Zo is het centrum moeilijk bereikbaar per auto, dreigt het autoverkeer ten noorden van het spoor vast te lopen en is de stad wel erg afhankelijk van de afslag op de A12. Zowel wat autoverkeer als openbaar vervoer betreft is een verbetering van de ontsluitingsstructuur gewenst.
- *realiseren van voldoende, gedifferentieerde én aantrekkelijke woonmilieus*
Gouda oefent een flinke aantrekkingskracht uit als woonstad in het groen. Mede hierdoor is er sprake van een krappe woningmarkt, vooral voor starters en mensen met lage inkomens. Dit wordt versterkt door het feit dat veel mensen te goedkoop wonen. Daarnaast wordt het huidige woningaanbod als te eenzijdig ervaren. Op al deze punten is verbetering gewenst.

- *ontwikkelen van stedelijke knooppunten*

Om de stad verder te completeren moet een beperkt aantal knooppunten worden ontwikkeld waarmee de stad op de (randstad)kaart kan worden gezet. Daarbij zijn vooral plekken in beeld die gunstig gelegen zijn ten opzichte van de hoofdinfrastructuur. De binnenstad vormt in elk geval één van deze knooppunten.

- *voldoende werkgelegenheid/economisch perspectief*

Gouda zet in op het realiseren van voldoende en veelzijdige werkgelegenheid in en rond de stad. Daarbij kan worden meegelift op de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. Ook binnen de stad liggen echter kansen, zoals bij de revitalisering van Goudse Poort.

- *benutten van de groene omgeving*

De kwaliteiten van de groene omgeving waarin de stad ligt én het groen in de stad zelf moeten nog beter worden benut, zowel op recreatief gebied, als bij het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus. Water(recreatie) is daarbij uitdrukkelijk in beeld.

- *versterken van het leefklimaat in de wijken*

Het leefklimaat in de wijken dient te worden bewaakt en waar nodig verbeterd. Een meer gedifferentieerd woningaanbod, het oplossen van parkeerproblemen in relatie tot de leefbaarheid op straat en een compleet voorzieningenpakket maken daar deel van uit.

- *optimaliseren van de milieukwaliteit*

Gouda zet in op leefbaarheid en duurzaamheid. Voor de verschillende ontwikkelingslocaties worden milieuanalyses en milieuvizies opgesteld. Gebiedsgerichte milieunormen en -maatregelen moeten zorgen voor een optimale milieukwaliteit. Bij verslechtering van de milieusituatie wordt gezorgd voor compensatiemaatregelen.

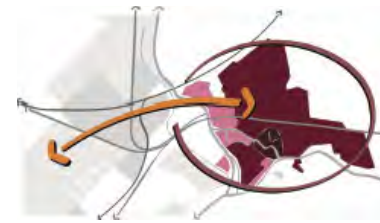
3.3 uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad

Op basis van het voorgaande is een aantal ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad opgesteld. Deze uitgangspunten leggen de basis voor de plankaart 2020 en een visiekaart 2030, die verderop in deze structuurvisie worden gepresenteerd. De ruimtelijke uitgangspunten zijn - overeenkomstig de uitgangspunten van de kaderstellende discussie met de raad - opgebouwd in een viertal stappen:

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

1. investeren in de bestaande stad

maak de stad klaar voor de brug naar de Zuidplas



De bestaande stad - en dan met name de binnenstad - vormt het Goudse basiskapitaal. In deze bestaande stad moet blijvend worden geïnvesteerd. Voor de huidige inwoners, maar ook voor de toekomstige bewoners van de Zuidplas, die er deels op zijn aangewezen voor hun voorzieningen. Een stad is nooit 'af', maar Gouda moet er wel voor zorgen over een jaar of tien 'klaar' te zijn voor de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder (zie afbeeldingen uitgangspunten).

versterken van de binnenstad



Het instandhouden en versterken van de binnenstad heeft absolute topprioriteit. Dit is vooral te realiseren door de binnenstad nieuwe schuifruimte te bieden. Met name aan de oost- en noordzijde van de binnenstad liggen goede mogelijkheden voor het realiseren van 'overlooplocaties'. Hier kan ruimte worden geboden aan functies die te groot zijn (geworden) voor het historische stadshart. Daarnaast is in deze randen ruimte voor woningbouw in hoge dichtheden. Bijkomend effect is dat hiermee extra draagvlak wordt gecreëerd en dat de overgang tussen de binnenstad en de achterliggende wijken kan worden verbeterd. Na 2010 - als de woningbouwproductie in de Zuidplaspolder op stoom komt - zal de aandacht veel meer op de westkant van de stad én de binnenstad zijn gericht. Het is dan ook zaak de ontwikkelingen aan de noord- en oostzijde van de binnenstad voor die tijd afgerond te hebben en de westelijke rand van de binnenstad te ontwikkelen, zodat van het extra draagvlak van de nieuwe woningen in de Zuidplas kan worden geprofiteerd.

benutten van de kwaliteiten van het landschap



Investeren in de stad betekent voor Gouda ook investeren in de relatie met het omliggende landschap. Dit landschap vormt een belangrijk deel van de Goudse identiteit. Plekken die in Gouda hoog worden gewaardeerd zijn bovendien veelal plekken waar het onderliggende landschap nog herkenbaar is of een duidelijke rol heeft gespeeld bij het ontstaan. Koester deze blauwgroene kwaliteiten en bouw erop voort.

differentieer in hoogwaardige woonmilieus.



De kwaliteit van de bestaande woningvoorraad laat te wensen over, vooral in de naoorlogse woonwijken. Bovendien zijn de verhoudingen op de woningmarkt scheef, waardoor mensen hun woonwensen niet of nauwelijks kunnen realiseren. Er is in Gouda vooral behoefte aan meer centrum-stedelijke en groen-stedelijke woonmilieus en aan duurdere woningen om de doorstroming te bevorderen. Het onderliggende landschap en de aanwezige infrastructuur bieden aangrijpingspunten voor nieuwe woonmilieus. Bijvoorbeeld door te 'verdunnen' of meer open water te introduceren langs oude veenlinten, en juist langs infrastructuur te verdichten (bijvoorbeeld ov-haltes).

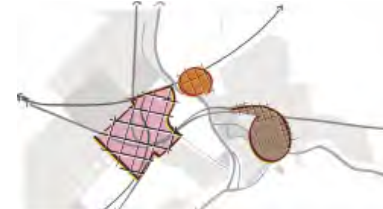
2. ontwikkelen van stedelijke knooppunten

zet Gouda op de randstadkaart



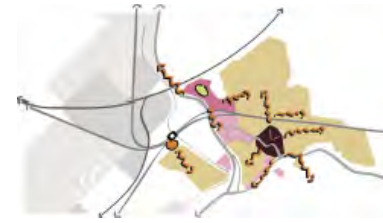
Om de stad vitaal en concurrerend te houden, worden 'knooppunten' ontwikkeld die Gouda op de kaart kunnen zetten. Drie plekken komen in aanmerking: de binnenstad (inclusief de Spoorzone), Goudse Poort en de Gouweknoop ten westen van de stad. De Gouweknoop is overigens geen puur Goudse ontwikkeling, maar een zone die in regionaal verband moet worden ontwikkeld. Hier moet eerst worden geïnvesteerd in infrastructuur.

maak verschillende knopen



Het is van het grootste belang dat de drie genoemde knooppunten elkaar aanvullen. Gouda heeft niets te winnen bij drie identieke knopen. Knopen met een verschillende identiteit versterken elkaar en zijn onderscheidend op randstadniveau. Bovendien wordt zo onderlinge concurrentie voorkomen. Het is daarbij een kwestie van de juiste functies op de juiste plek. De middeleeuwse binnenstad biedt ruimte aan een veelheid aan kleinschalige voorzieningen. De randen rond de binnenstad, de Spoorzone en Goudse Poort kunnen grootschaliger functies herbergen, terwijl de Gouweknoop plaats kan gaan bieden aan de meest grootschalige voorzieningen, die zowel een betekenis hebben voor Gouda als de omliggende gemeenten.

een kwaliteitsimpuls voor de hele stad



De verschillende knopen functioneren niet alleen op bovenstedelijk niveau, maar moeten ook een duidelijke betekenis voor de stad hebben. Alleen dan is echte meerwaarde te behalen². Vanuit dit perspectief verschilt de opgave per knoop. Rond de binnenstad moet vooral gewerkt worden aan de aanhechting met de omliggende stadswijken en de vergroting van het draagvlak, terwijl in Goudse Poort ook ruimte moet zijn voor voorzieningen die op de stad zijn gericht. De ontwikkeling van de Gouweknoop begint met het op orde brengen en 'ontwarren' van de infrastructuur, zoals het verschuiven van de afslag Moordrecht en de ontwikkeling van een station bij Westergouwe. Daarnaast moet gewerkt worden aan de aanhechting op de omliggende stedelijke gebieden.

² De best functionerende stedelijke knooppunten blijken plekken te zijn die zowel een relatie hebben met de directe omgeving, de stad waarin ze liggen als de regio (en verder). Historische binnensteden zijn hiervan de beste voorbeelden, maar de theorie gaat ook op voor nieuwe knooppunten, blijkt uit een onderzoek van Nieuwe Gracht naar de 'maakbaarheid van stedelijkheid'.

3. (voor)investeren in infrastructuur

breng de stedelijke infrastructuur op orde



Om de stad bereikbaar te houden en de interne verkeersafwikkeling te verbeteren moet tijdig worden geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur. De aanleg van de zuidwestelijke randweg maakt de ontwikkeling van een volwaardige stadsring mogelijk. Daarbinnen kan een veel minder drukke binnenring worden onderscheiden.

investeer in regionale infrastructuur



Vanaf 2010 zullen de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder op gang komen. De toekomstige bewoners van dit gebied zullen voor wat betreft (centrum)voorzieningen deels gericht zijn op de binnenstad van Gouda en Goudse Poort en omgekeerd zal vanuit Gouda behoefte ontstaan aan nieuwe verbindingen richting de Zuidplas. Dit betekent dat fors zal moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur. Zowel als het gaat om de interne verkeersafwikkeling binnen de Zuidplas als de aantakking op omliggende kernen, waaronder Gouda. Zowel de opwaardering van de aansluiting op de A20 bij Moordrecht als de koppeling van de RijnGouweLijn aan de Zuidplaspolder zijn in dit verband voor Gouda van belang.

4. brug naar de zuidplas

ontwikkel een westelijke stadsentree



Pas als de belangrijkste ontwikkelingen binnen de stad zijn afgerond of op de rails staan kan Gouda de brug naar de Zuidplas maken. Drager daarbij is de ontwikkeling van een westelijke stadsentree, als alternatief, of in combinatie met een nieuwe verbinding aan de noordzijde van de A12. Door middel van een nieuwe route door de Oostpolder ontstaat een

directe verbinding van het hart van de Zuidplas tot in de Goudse binnenstad, die een groot aantal projecten binnen en buiten de stad aan-eenrijgt als kralen aan een snoer.

zet in op verschillen in dynamiek



Door de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder en de aanleg van de westelijke stadsentree zal de dynamiek aan de westkant van de stad enorm toenemen. Dit biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om aan de noord-, oost- en zuidzijde van de stad juist in te zetten op andere kwaliteiten en een bewust lagere dynamiek. Het omliggende landschap biedt hiervoor de aan-knopingspunten.

4 visie op de stad

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuurvisie Gouda geschetst aan de hand van een drietal hoofdkaarten. De basis wordt gevormd door 'het Groene Raamwerk', dat de groene kwaliteiten in en om de stad vastlegt voor de periode tot 2030. Stedelijke ontwikkelingen worden vervolgens in twee stappen beschreven: aan de hand van een Plankaart 2020 en een Visiekaart 2030. Het hoofdstuk sluit af met een uitwerking voor cruciale gebieden aan de westflank van de stad en een paragraaf over water, natuur en milieu.

4.1 de landschappelijke onderlegger als basis

De ontwikkeling van Gouda is sterk bepaald door het landschap waarin de stad is ontstaan. De vorm van de stad is er lange tijd door gestuurd, evenals het succes van Gouda als handelsstad. Veel van de huidige kwaliteiten van de stad blijken terug te voeren op dat landschap en het is onze overtuiging dat datzelfde landschap uitgangspunt moet zijn bij het ontwikkelen van toekomstige kwaliteiten. Het vertrekpunt in dit visiehoofdstuk is daarom een kaart waarop het 'Groene Raamwerk' is vastgelegd.

omliggend landschap

Een van de belangrijkste kwaliteiten van Gouda wordt gevormd door de ligging op de overgang van de zuidvleugel en het Groene Hart. Het biedt de unieke mogelijkheid enerzijds in de (rand)stad te wonen en anderzijds het open landschap binnen handbereik te hebben. Verstedelijking aan de westkant van de stad zal dit contrast de komende decennia alleen maar versterken. De westkant van de stad kan worden omschreven als de dynamische, stedelijke kant. Aan de noord-, oost- en zuidzijde zet Gouda bewust in op een lagere dynamiek. Daarbij hoort in het algemeen het tegengaan van verdere verstedelijking in het open landschap, gekoppeld aan het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze gebieden vanuit de stad. Aan de noordkant van de stad is dit gekoppeld aan de specifieke opgave de barrièrewerking van de A12 met nieuwe routes op te heffen. Aan de oostzijde speelt vooral het behoud van de openbare en natuurlijke kwaliteiten van de Reeuwijkse plassen, door het tegengaan van verdere privatisering van oevers en de bouw van nieuwe recreatiewoningen. Dit sluit aan op het striktere handhavingsbeleid dat de gemeente Reeuwijk een aantal jaren geleden heeft ingezet.

Aan de zuidzijde van de stad moet eveneens worden geïnvesteerd in recreatieve routes én een duurzame groene inrichting van het gebied tussen de toekomstige zuidwestelijke randweg en de Hollandsche IJssel. Daarnaast blijft het een Goudse wens om het zicht op de Krimpenerwaard vanuit de binnenstad te herstellen. Uitvoering is bijzonder kostbaar, maar Gouda zal gebruikmaken van kansen als die zich voordoen.

Ook aan de westkant van de stad moet overigens in landschap worden geïnvesteerd. Het gaat dan met name om het gebied rond Moordrecht. In dit diepste deel van de Zuidplaspolder kunnen meer recreatieve en natuurwaarden worden geïntroduceerd, als tegenwicht tegen de grootschalige verstedelijking. Water speelt hierbij een belangrijke rol, met een kwelvenster ten noorden van de A20 als basis.

onderliggend landschap

Grote groengebieden in en aan de rand van de stad spelen een cruciale rol als stedelijke recreatiegebieden én als schakel tussen de stad en het landschap. Dat geldt momenteel al voor de Goudse Hout - hoewel er zeker nog een kwaliteitsslag gemaakt moet worden op het gebied van gebruiksmogelijkheden en relaties met de stad - en kan in de toekomst ook gelden voor de Oostpolder in combinatie met 't Weegje. Beide gebieden gaan een cruciale rol vervullen als landschapspark, dat met de verstedelijking van de Zuidplaspolder langzaam een steeds centraler positie zal innemen. Tevens moet de inrichting een belangrijke identiteitsdrager vormen voor de ontwikkeling van de Gouweknoop.

Ook in de stad zelf liggen voldoende aangrijpingspunten voor nieuwe kwaliteiten. Van de veenlinten en tiendwegen (zoals de Moordrechtse Tiendweg) waarlangs Gouda is ontstaan heeft vooral de Bloemendaalseweg momenteel echte meerwaarde in de stad. De inrichting van deze weg dient dan ook als voorbeeld voor de Voor- en Achterwillenseweg; een hoogwaardige fietsroute begeleid door groenstedelijke woonmilieus. Ook langs waterlopen kunnen nieuwe, hoogwaardige woonmilieus worden ontwikkeld, die bijdragen aan een meer gedifferentieerd woningaanbod.



landschap als basis, kaart 4.1 groen raamwerk 2005-2030
legenda zie bladzijde 31

4.2 ruimtelijke structuurvisie 2020: investeren in de stad

stedelijke knooppunten

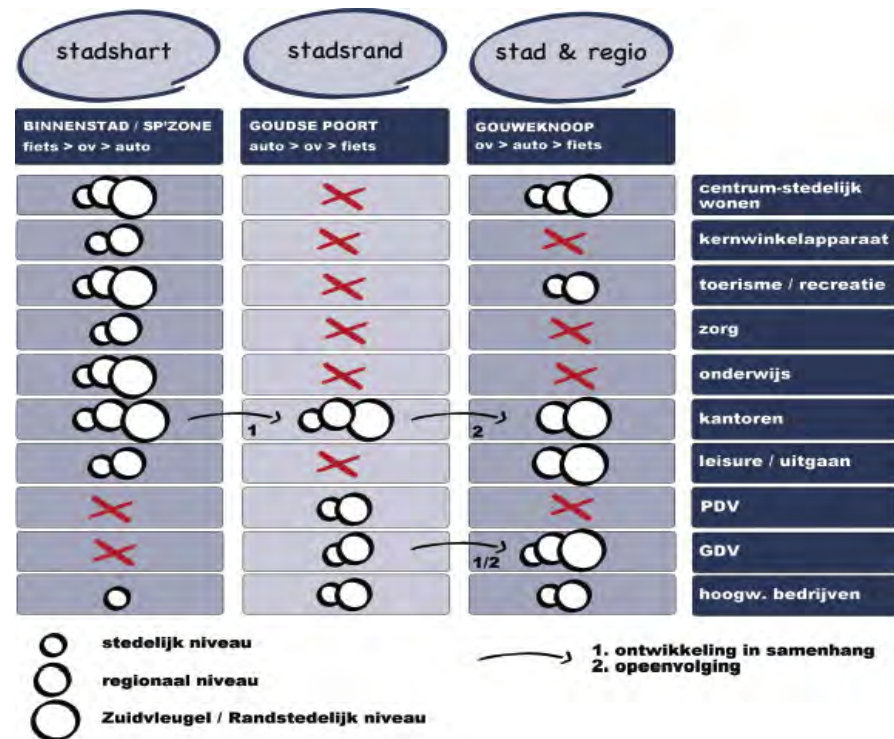
Waar de stad steeds meer letterlijk deel gaat uitmaken van het verstedelijkte gebied van de zuidvleugel, ziet Gouda kansen voor de ontwikkeling van een aantal 'stedelijke knooppunten' met een betekenis voor de stad, de regio, de zuidvleugel of zelfs de hele randstad.

In Gouda kunnen drie (mogelijke) stedelijke knooppunten worden onderscheiden. De binnenstad is feitelijk al eeuwen een knooppunt en kan verder worden ontwikkeld door onder andere de realisatie van de Spoorzone. De Goudse Poort heeft potenties om knooppunt te worden en datzelfde geldt - op termijn - voor de Gouweknoop. Programma-tische afstemming en differentiatie tussen deze drie knopen is van groot belang. Dit om onderscheidend te kunnen zijn op bovenstedelijk niveau én om de knopen elkaar te laten aanvullen. Onderlinge concurrentie moet in ieder geval worden voorkomen.

De binnenstad is en blijft het traditionele stadshart, waarin zo veel mogelijk voorzieningen worden ondergebracht. Voorzieningen die bij het pakket horen maar te groot zijn (geworden) voor de historische omgeving worden in de directe nabijheid ondergebracht. Hetzij in de randen om de binnenstad, hetzij in de Spoorzone³. Goudse Poort is het concentratie-gebied voor snelweggeoriënteerde kantoren en (perifere en grootschalige) detailhandel: een moderne stadsrandknoop. De Gouweknoop is vooral een grootschalige voorzieningen- en leisureknoop voor stad én regio die gereserveerd moet worden voor de grootste ruimtevragers.

Naast het functieprofiel wordt het verschil tussen de drie knopen dan ook sterk bepaald door schaal en omvang van de gewenste functies. Daarnaast speelt het bereikbaarheidsprofiel een belangrijke rol. Scherp gesteld is het daarmee zo dat er weliswaar sprake is van drie verschillende knooppunten binnen de Goudse invloedssfeer, maar dat deze alleen optimaal kunnen functioneren als ze één samenhangend geheel vormen.

³ In de kaderstellende discussie met de raad hebben verschillende commissieleden het belang van het centrum, aangevuld met de Spoorzone aangegeven. Ontwikkeling moet prioriteit in de tijd krijgen. Overigens is er sprake van een zekere overlap tussen de Spoorzone en het zuidelijke deel van Goudse Poort.



identiteit, bereikbaarheidsprofiel en gewenste/mogelijke programma's per stedelijk knooppunt

Er bestaan verschillende definities voor termen als leisure, pdv en gdv. In deze ruimtelijke structuurvisie wordt er het volgende onder verstaan:

perifere detailhandel (pdv)	Verkoop van grote goederen, op grote oppervlaktes: voorzieningen als bouwmarkten, meubelzaken, dierenspeciaalzaken, tegel- en sanitairwinkels, enzovoort.
grootschalige detailhandel (gdv)	Verkoop van kleine en grote goederen op zeer grote oppervlaktes of geclusterde concepten: Ikea, grootschalige concepten gericht op woning, tuin, recreatie en vrije tijd.
leisure	Veelzijdige, op vrije tijd en recreatie gerichte voorzieningen als restaurants, terrassen, bioscopen en discotheken. Maar bijvoorbeeld ook zaken als kartbanen, grootschalige sportaccommodaties en congressentra (bijvoorbeeld Uithof Den Haag/Westerpark Zoetermeer).
stedelijke bedrijven	Bijvoorbeeld regionale kantoren, combinaties van bedrijven en kantoren, enzovoort.



binnenstad en randen

binnenstad en randen

Investeren in de stad begint met investeren in de binnenstad, met als belangrijkste doel die binnenstad vitaal en levendig te houden. De binnenstad vormt (samen met de Spoorzone) het meest diverse stedelijke knooppunt en is de eerst aangewezen plek voor de vestiging van winkels, culturele instellingen (Cultureel en Haven Kwartier), uitgaansgelegenheden en dergelijke. Voor het gebied binnen de singels betekent dit blijvend investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte, het invullen van lege plekken (bijvoorbeeld het Bolwerk) en stadsvernieuwing (bijvoorbeeld rond de Raam). Echte uitbouw van de binnenstad begint in de omliggende randen. Het mes kan daarbij aan twee kanten snijden:

- *schuifruimte en bereikbaarheid creëren door ontwikkeling van de randen*
In de randen om de binnenstad moet ruimte worden geboden aan functies die niet (meer) passen in de middeleeuwse maat en schaal, maar die wel bij het pakket van de binnenstad horen. Hiermee worden bewust overloopgebieden voor de binnenstad gecreëerd. In de oostelijke randen gaat het bijvoorbeeld om kleinschalige kantoren en woningen. Door ze vlak buiten de binnenstad te plaatsen blijft sprake van meerwaarde. In het gebied tussen de binnenstad en het station is vooral ruimte voor grote winkels, kantoren, enkele voorzieningen, woningen én het ontwikkelen van een hoogwaardige route van binnenstad naar station (Spoorzone). Aan de noordzijde van de binnenstad komt op de wat langere termijn tevens het gebied rond de schouwburg in beeld als overloopgebied. Het gebied is aan een kwaliteitsslag toe en biedt uitstekende mogelijkheden voor de vestiging van grote voorzieningen. In de westelijke rand van de binnenstad ligt voor de periode tot 2020 vooral een woningbouwopgave.

In alle randen moeten tevens gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, ter verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad. Met name door de slechte bereikbaarheid verliest de Goudse binnenstad momenteel namelijk terrein aan omliggende steden.

- *aanhechten van binnenstad aan omliggende wijken*
Bijkomend effect van deze ingrepen moet zijn dat de verbindingen tussen de binnenstad en de achterliggende wijken worden verbeterd. Door het wegtrekken van de traditionele bedrijvigheid zijn de randen van de binnenstad nu te vaak barrières. Woningbouw in hoge dichtheden in de randen betekent tevens een verdere versterking van het draagvlak voor de centrumvoorzieningen.

spoorzone

Hoewel de Spoorzone samen met de binnenstad één van de drie Goudse knooppunten vormt, is een afzonderlijke beschrijving, gezien de omvang van de ontwikkelingen, op zijn plaats. De aanleg van de RijnGouweLijn in combinatie met de herprofilering van de Burgemeester Jammersingel maakt het mogelijk een langgerekte zone langs het spoor te ontwikkelen met mogelijkheden voor woningbouw en kantoren. Daarnaast kan een viertal voorzieningenclusters worden gerealiseerd rond de nieuwe stations aan de RijnGouweLijn:

- De omgeving van station Gouda krijgt een kwaliteitsimpuls door het verbeteren van de stationspleinen en de vestiging van een aantal grootschalige voorzieningen. Op dit moment wordt gewerkt aan plannen voor het Huis van de Stad en een grote bioscoop.
- Ten noorden van deze centrumdependance ontstaan mogelijkheden voor een zorgcluster met het Groene Hartziekenhuis als brandpunt. Bovenwijkse zorgvoorzieningen worden hier geconcentreerd.
- Ter hoogte van de Dreef kan het bestaande cluster van onderwijsvoorzieningen verder worden uitgebouwd. Dit kan door bestaande scholen uitbreidingsruimte te bieden of door nieuwe instellingen binnen te halen. Zo heeft Gouda bijvoorbeeld de ambitie om het aanbod aan hbo-instellingen uit te breiden. Voorwaarde voor een samenhangende uitbreiding van het scholencluster is wel dat een onderdoorgang onder de spoorlijn Den Haag/Rotterdam - Utrecht wordt gerealiseerd voor fietsers en voetgangers. In dit gebied is tevens beperkt ruimte voor woningbouw.
- Het vierde cluster wordt gevormd door de mogelijkheid om in het Hamstergat uitgaansvoorzieningen te realiseren. Momenteel wordt gedacht aan een grote discotheek. In de overgang naar het bedrijventerrein Goudse Poort is ruimte voor beperkte, vooral op de regio gerichte kantoortoewijding.



spoorzone: langgerekte zone en voorzieningclusters

goudse poort

Goudse Poort vormt de tweede plek in Gouda die kansen biedt voor de ontwikkeling tot stedelijk knooppunt. In de noordelijke rand, langs de snelweg, liggen goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een hoogwaardige kantorenlocatie, gericht op de nabijgelegen snelwegafslag en in het zicht van diezelfde snelweg. Hier kan flink de hoogte worden ingegaan in een groene setting⁴. Centraal in Goudse Poort is ruimte voor een omvangrijke cluster van voorzieningen. Daarbij moet gedacht worden aan:

- Perifere en grootschalige detailhandel: de primaire opgave is het op een hoogwaardige manier clusteren van winkels als bouwmarkten en grootschalige woonwinkels, die momenteel veelal op rommelige locaties verspreid over de stad te vinden zijn⁵. Grootschalige detailhandel kan hierop een aanvulling zijn.
- Bedrijfsondersteunende voorzieningen, variërend van kinderopvang tot broodjeszaken.
- Bij dit alles is op termijn ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe winkelconcepten en innovatieve combinaties van de hiervoor genoemde functies. Voorwaarde is dat een en ander past binnen het geschetste functieprofiel en niet concurrerend is met de binnenstad.

⁴ De recent vastgestelde Nota Hoogbouw biedt de mogelijkheid om in de zone langs de snelweg (onder bepaalde voorwaarden) hoger te bouwen dan 70 meter.

⁵ Voorbeelden te over, variërend van de weliswaar wat rommelige opzet van de Utrechtse meubelboulevard (ongeacht de vormgeving lijkt 'boulevard' het toverwoord) tot de kleinschalige, maar nette boulevards van Woerden en Delft.

Op het zuidelijke deel van Goudse Poort blijft ruimte voor stedelijke bedrijven en een beperkt aantal kleinschalige kantoren. Dat laatste vooral binnen het invloedsgedebied van RijnGouweLijn-station Goudse Poort. Afstemming van het beoogde kantorenprogramma met dat voor de Spoorzone is cruciaal. Voor de ontwikkeling van Goudse Poort is het van groot belang dat de externe en interne auto-ontsluiting wordt verbeterd. Opwaardering van de zogenaamde 'Shell-entree' aan de oostzijde en de Hanzeweg aan de westzijde zijn voorwaarden. Aan de westzijde is bij realisatie van het volledige programma bovendien behoefte aan een extra entree.

gouweknoop

De Gouweknoop is de werknaam voor een omvangrijk gebied aan de oostrand van de Zuidplaspolder. De term knoop slaat in eerste instantie vooral op de infrastructurele knoop die ontward en daarmee benutbaar moet worden. Als dat lukt heeft het gebied potenties voor de ontwikkeling van een aantal clusters van wonen, werken en voorzieningen, waarbij met name het deel dat direct tegen Gouda gelegen is knooppuntpotenties heeft. Gezien de schaal van het onderliggende landschap en de centrale ligging is het gebied geschikt voor grootschalige functies en voorzieningen, die juist moeilijk in de stad zelf zijn onder te brengen. De Gouweknoop is daarmee een knoop voor alle gemeenten in en rond de Zuidplas, die dan ook in nauwe samenwerking met die gemeenten moet worden ontwikkeld (deels in isp-kader). Die samenwerking weerspiegelt zich tevens in het feit dat de Gouweknoop op het grondgebied van verschillende gemeenten ligt. Zo is bijvoorbeeld de strook tussen Westergouwe en het spoor Moordrechts grondgebied.

De periode tot 2015 moet allereerst worden benut om te investeren in de (infrastructurele) randvoorwaarden. In eerste instantie betekent dat onder andere het verschuiven van afslag Moordrecht richting Gouda en de ontwikkeling van een station ter hoogte van de Ringvaart, van waaruit alle richtingen kunnen worden bediend. Het gebied rond dit station Gouweknoop kan deels al in de periode tot 2015 worden ontwikkeld. Al was het alleen maar om extra draagvlak voor het station te ontwikkelen en een aantrekkelijk verblijfsklimaat in de stationsomgeving te realiseren. Gedacht moet worden aan een combinatie van woningbouw in hoge dichtheden (met uitzicht op de Oostpolder en het open zuidelijke deel van de Zuidplaspolder), voorzieningen en op termijn kantoorontwikkeling. Dit alles in samenhang met de ontwikkeling van de kop van Westergouwe. Het is overigens noodzakelijk dat in het gebied bewust een aantal 'gaten' wordt opengelaten. Dit biedt ruimte om deze later met andere functies in te vullen⁶.

⁶ In het centrum van Almere is ooit een vergelijkbare tactiek toegepast door bewust een gebied aan het Weerwater braak te laten liggen. Dit gebied is recent in ontwikkeling genomen, ruim 25 jaar na de oplevering van de eerste woningen in Almere. Resultaat: afwisseling door verschillende bouwstijlen en de mogelijkheid om in de toekomst programma toe te voegen door in te spelen op dan actuele zaken.

stadsring, binnenring, mijstunnel en rijngouwelijn

Investeren in de bestaande stad betekent ook investeren in bereikbaarheid. De aanleg van de zuidwestelijke randweg maakt het mogelijk een volwaardige stadsring te ontwikkelen, die aan de zuid- en westzijde van de stad gebruikmaakt van provinciale wegen en verder bestaat uit de Nieuwe Gouwe O.Z., Burgemeester van Reenensingel, Goudse Houtsingel en Goverwellesingel. De zuidelijke binnenstad is hiermee verlost van doorgaand verkeer. Binnen deze stadsring kan een binnenring worden onderscheiden, waarop de verkeersdruk naar verwachting minder groot zal zijn dan op de stadsring. De binnenring behoudt een verdeelfunctie, maar dan wel voor een meer beperkte en meer gerichte hoeveelheid verkeer. Aanleg van de Mijstunnel zou de binnenring wat 'directer' kunnen maken, maar is in verkeerskundig opzicht niet noodzakelijk voor het functioneren ervan. De Mijstunnel wordt wél noodzakelijk als doorgangen onder het spoor elders in de stad om wat voor reden dan ook in capaciteit worden teruggebracht. In deze structuurvisie is de Mijstunnel dan ook als tracéreservering opgenomen. Opwaardering van de verbinding langs het Hamstergat is wel een voorwaarde voor het functioneren van de binnenring. De stadsringen hebben vooral een functie als verdeelsysteem. Om dit ook op de lange termijn te kunnen waarmaken - bij naar verwachting verder toenemende verkeersintensiteiten - is het zaak de doorstroming op met name de stadsring te verbeteren (uitbreiden kruispuntcapaciteiten, prioritering bij verkeerslichten, koppelen verkeerslichtenregelingen).

Langs de binnenstad kan een volwaardige parkeerroute worden gerealiseerd, die aansluit op bestaande en nieuwe parkeergarages in de randen. Het laten functioneren van deze ringen en de parkeerroute vraagt deels om de aanleg van nieuwe infrastructuur (zuidwestelijke randweg, opwaarderen Hamstergat en Burgemeester van Reenensingel tussen Goudse Poort en Mijssingel), maar is vooral ook een opgave op het gebied van bewegwijzering, benuttingsmaatregelen en straatprofilering. De milieueffecten van de uitbouw van de ringenstructuur moeten nog onderzocht worden, maar zijn naar verwachting positief. Voor het openbaar vervoer wordt de belangrijkste ingreep gevormd door de mogelijke 'vertramming' van de RijnGouweLijn binnen de Goudse stadsgrenzen. Dat kan door de lightrail na de halte Goudse Poort/Spoorzona-West af te laten dalen naar maai-veld en te integreren in het profiel van de Burgemeester Jamessingel. Hierdoor kan op termijn een extra halte worden gerealiseerd ter hoogte van de Mijssingel. Het is wenselijk dat de RijnGouweLijn voor 2020 verder wordt doorgetrokken naar de oostzijde van de binnenstad. Deze ingreep is van groot belang om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanuit de Zuidplaspolder te verbeteren en tevens de autoverkeersbelasting van dit oostelijke deel van de binnenstad te beperken. Doortrekking van de RijnGouweLijn langs de oostelijke rand van de binnenstad maakt de aanleg van de Mijstunnel noodzakelijk. Deze ingrepen zijn zeer kostbaar. Nader onderzoek naar haalbaarheid en uitvoerbaarheid zijn daarom vereist. Op de langere termijn is ook een verdere doortrekking van de RijnGouweLijn naar de noordelijk gelegen stadsdelen denkbaar.



stadsring, binnenring, tracéreservering Mijstunnel en (doorgetrokken) RijnGouweLijn

woningbouw in de stad

Op verschillende plekken in de stad kunnen nieuwe woningen worden gebouwd, in de planperiode in totaal ruim 2.000. Dergelijke aantallen maken het mogelijk daadwerkelijk te sturen op de samenstelling van de Goudse woningvoorraad. Door vooral in te zetten op woningen in de duurere segmenten moet de doorstroming op gang worden gebracht en wordt een meer gedifferentieerd woningaanbod bereikt. Aangrijpingspunten hiervoor liggen in het leggen van relaties met het onderliggende landschap: bijvoorbeeld door te verdunnen langs de veenlinten en nieuwe woonmilieus te realiseren in aansluiting op de singels, de Gouwe en de Hollandsche IJssel.

ontwikkelingen op wijkniveau

De ruimtelijke structuurvisie doet geen uitspraken op wijkniveau, met uitzondering van zaken die in verschillende wijken aan de orde zijn en daarmee als vanzelf van stedelijk niveau worden:

- Dat geldt bijvoorbeeld voor het clusteren van zorg-, welzijns- en detailhandelsvoorzieningen op een beperkt aantal plekken per wijk, bij voorkeur in de buurt van andere voorzieningen. Het gaat daarbij om voorzieningen die een functie voor de wijk vervullen en die in principe niet concurrerend zijn met stedelijke en regionale clusters.
- Gouda-breed is sprake van een wateropgave. In de meeste wijken moet het percentage open water worden opgevoerd tot 10% van het wijkoppervlak.
- Toegenomen autobezit en het parkeren ervan leidt in alle wijken tot leefbaarheidsproblemen in het openbaar gebied. Oplossingen zijn afhankelijk van de (stedenbouwkundige) opbouw van de wijk en kunnen bestaan uit meer gebouwde parkeervoorzieningen, herprofilering van straten of parkeren op eigen erf.



investeren in de stad, kaart 4.2 plankaart 2020
legenda zie bladzijde 31

4.3 doorkijk naar 2030: het gebeurt in het westen

grootschalige ontwikkelingen in de zuidplaspolder

Vanaf 2010 wordt volgens de huidige plannen een start gemaakt met woningbouw in de Zuidplaspolder. Het duurt vervolgens uiteraard enige jaren voor deze ontwikkelingen een zodanige omvang hebben dat ze ook in Gouda voelbaar worden. De geschetste ontwikkelingen op de plan- en visiekaart zijn gebaseerd op de fasering zoals die in het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) wordt aangehouden. In infrastructuur moet worden voorgeïnvesteerd. Veel infrastructurele ontwikkelingen staan dan ook op de plankaart 2020.

westelijke stadsentree

Gouda kent traditioneel een ontsluiting die sterk op routes langs de Hollandsche IJssel aan de zuidkant van de stad, of juist op de snelweg aan de noordkant van de stad is gericht. Een directe aanleiding om ook verbindingen aan de westkant van de stad te ontwikkelen was er nooit. De bouw tussen de 15.000 en 30.000 woningen in de Zuidplas gaat die situatie voorgoed veranderen.

Op bestuurlijk niveau is overeengekomen in de Zuidplas geen nieuw voorzieningen-centrum te realiseren. Nieuwe bewoners van de Zuidplas kunnen terecht in de centra van de drie grote omliggende steden, die op hun beurt profiteren van het extra draagvlak. Een dergelijke wens is voor Gouda alleen te verwezenlijken als de benodigde infrastructuur wordt gerealiseerd. De - mogelijk doorgetrokken - RijnGouweLijn, inclusief koppelingen met een eventueel te verlengen Rotterdamse metrolijn, vervult die rol op het gebied van hov. Het is vooral wegeninfrastructuur die ontbreekt.

Wat vooral ontbreekt zijn een directe auto- en fietsroute op stedelijk niveau, die het hart van de ontwikkelingen in de Zuidplas koppelen aan het hart van Gouda en onderweg cruciale plekken als de Gouweknoop aandoen. In feite dus een kralensnoer dat diverse stedelijke ontwikkelingen aaneenrijgt. De Spoorzone vervult een dergelijke functie in de stad, een westelijke stadsentree is te zien als het regionale verlengstuk daarvan richting de Zuidplas. Een dergelijke verbinding lijkt tevens mogelijkheden te bieden voor een betere verdeling van verkeersstromen over rijks-, provinciale en lokale wegen in de regio.

Om dit te realiseren ontbreekt feitelijk maar één schakel: een verbinding over de Gouwe door de Oostpolder, vanaf de Gouweknoop tot aan de Nieuwe Gouwe O.Z.. Het toevoegen van een dergelijke schakel levert niet alleen de gewenste route op, het is ook nog eens een bijzonder fraaie entree tot de stad langs de Gouwe en eindigend bij het Bolwerk. Bijkomend voordeel is dat het autoverkeer beter kan worden verspreid dan bij een route parallel aan de A12, door niet aan te takken op het toch al zwaar belaste wegensysteem rond de afslag aan de A12⁷. In het kader van het voorinvesteren in infrastructuur is deze route op de plankaart 2020 opgenomen. De ontwikkelingen die eraan zijn gekoppeld zullen echter vooral na 2020 plaatsvinden. Voor de aanleg van de westelijke stadsentree is de realisatie van de Burgemeester van Hofwegensingel noodzakelijk. Deze weg zou vanaf de verlengde Mijssingel parallel aan het spoor richting het station moeten lopen.

kralen aan het snoer

Met de aanleg van een westelijke stadsentree heeft Gouda de sleutel in handen tot de ontwikkeling van belangrijke delen van de westkant van de stad. Op basis van de ruimtelijke uitgangspunten op hoofdlijnen past de ontwikkeling van de volgende gebieden aan dit kralensnoer:

- *Gouweknoop voorzieningen- en leisureknoop*
De Gouweknoop ligt niet langer aan de rand van de stad én aan de rand van de Zuidplas, maar centraal tussen beide gebieden. Op basis van het geschetste functieprofiel kunnen hier verschillende clusters van wonen, werken en voorzieningen worden ontwikkeld. Direct rond station Gouweknoop is ruimte voor nieuwe grootschalige voorzieningen in de leisuressfeer en kunnen kantoren worden toegevoegd.
- *landschapspark Oostpolder/t Weegje*
De Oostpolder kan een serieuze rol gaan spelen als grootschalig groengebied, ingeklemd tussen zo'n 72.000 Gouwenaren en wellicht eenzelfde aantal nieuwe Zuidplaspolderbewoners. Geen central park, maar een central polder. De insteek is voort te borduren op de unieke landschappelijke kwaliteiten van het bovenland door de ontwikkeling van een waterrijk landschapspark. Als referentie kan bijvoorbeeld het Uithofgebied bij Den Haag dienen. Gekoppeld aan de stadsentree is ruimte voor een beperkt aantal, duidelijk ingekaderde, stadsrecreatieve voorzieningen die een relatie hebben met de groene kwaliteiten van de Oostpolder én passen bij de Gouweknoop. Aan de zuidelijke rand van het gebied kan een beperkt aantal sportvoorzieningen worden gerealiseerd, gekoppeld aan de route voor fietsers en voetgangers richting de binnenstad. Langs de randen van het gebied liggen mogelijkheden voor de ontwikkeling van fraaie, landelijke woonmilieus.

⁷ De westelijke stadsentree wordt door Gouda gezien als een logischer alternatief dan de parallelverbinding ten noorden van de A12 uit de Zuidplaspolderplannen.



westelijke stadsentree: kralen aan het snoer

- Kromme Gouwe*

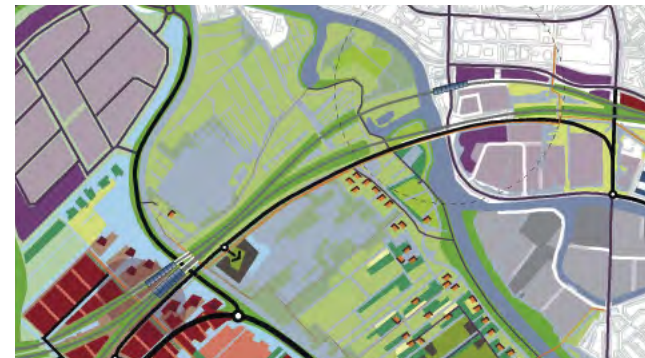
Al jaren speelt in Gouda een discussie over de mogelijke ontwikkeling van (delen van) Kromme Gouwe tot woongebied. Deze discussie is gekoppeld aan het feit dat hinderveroorzakende bedrijvigheid in steden steeds verder onder druk komt te staan. De ontwikkeling van een nieuwe stadsentree langs Kromme Gouwe en de ontwikkelingsmogelijkheden die dit biedt zet deze discussie verder op scherp. Deze ruimtelijke structuurvisie zet voor de periode tot 2030 niet in op de ontwikkeling van Kromme Gouwe tot woongebied. Het ontwikkelen van Kromme Gouwe voor andere dan bedrijfsfuncties is een lastige opgave; gezien de milieuproblematiek, maar zeker ook omdat vervangende locaties voor de aanwezige bedrijven moeten worden aangeboden. Dat is vooral voor watergebonden bedrijven lastig. In en om Gouda zijn dergelijke locaties niet meer beschikbaar.
- uitbouwen Spoorzone*

Enigszins in de zijlijn van de hiervoor geschetste ontwikkelingen kan op termijn een vijfde cluster van voorzieningen aan de RijnGouweLijn worden ontwikkeld, ter hoogte van de Burgemeester Mijssingel (Marskramergebied). Vanuit de gedachte dat het onmogelijk is om alle ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 25 jaar te kunnen voorzien - 25 jaar terugdenken geeft een aardig beeld van wat er allemaal kan veranderen - wordt dit gebied bewust als 'strategische reserve' ingezet. Het is bijvoorbeeld een goede locatie mocht zich een grootschalige onderwijsinstelling aandienen, maar ook woningbouw behoort tot de mogelijkheden. Hoe dan ook, het lijkt verstandig wat schuifruimte over te houden voor onvoorziene ontwikkelingen.

4.4 voorbeelduitwerking voor de westflank van de stad

westelijke stadsentree als bindend element

De westflank is de dynamische kant van de stad. Hier gaan grote veranderingen optreden. De kern van de Goudse inzet is het koppelen van deze ontwikkelingen aan de stad, op een zodanige manier dat stad én regio ervan profiteren. De westelijke stadsentree is daarbij cruciaal. In feite wordt met de aanleg van de westelijke stadsentree het kralensnoer dat de Spoorzone in de stad vormt de Zuidplaspolder ingetrokken. Aan dit kralensnoer kunnen vervolgens verschillende ontwikkelingen worden gekoppeld. Voor de manier waarop de westelijke stadsentree met een brug over de Gouwe aansluit op het stedelijk wegennet van Gouda zijn twee globale varianten geschetst: langs het water of langs het spoor. In beide gevallen moet nagedacht worden over de gevolgen voor het autoverkeer haaks op het spoor. In de variant 'langs het water' is eventueel zelfs een knip in de Nieuwe Gouwe O.Z. noodzakelijk. Een nadere verkeerskundige onderbouwing is daarom gewenst.



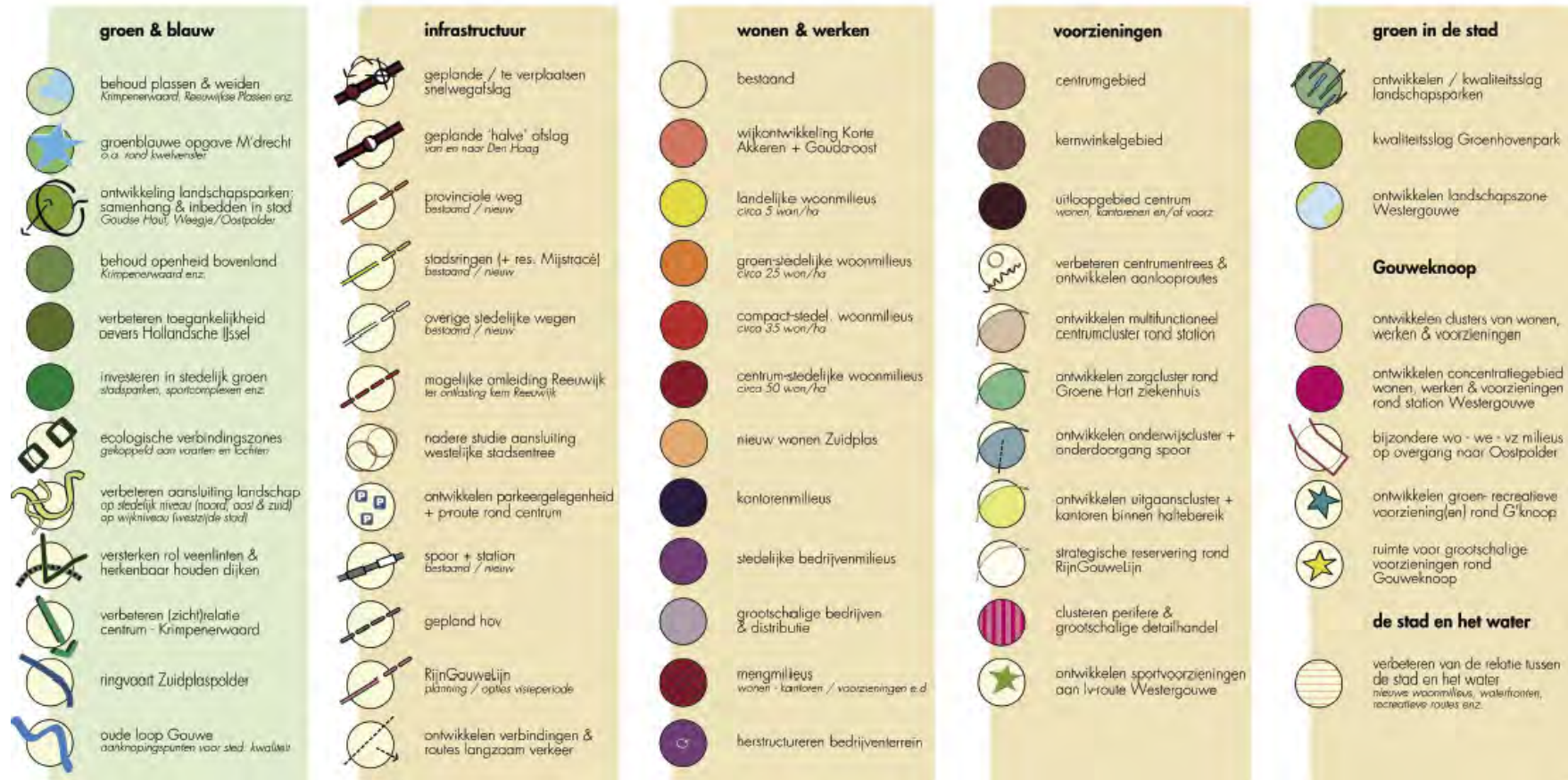
westelijke stadsentree met varianten 'langs het spoor' en 'langs het water'



het gebeurt in het westen, kaart 4.3 visiekaart 2030
legenda zie bladzijde 31

GROEN RAAMWERK 2030

PLANKAART 2020 / VISIEKAART 2030



legenda groen raamwerk 2030, plankaart 2020 en visiekaart 2030

landschappelijke hoofdstructuur in de zuidplas

Bij deze omvangrijke verstedelijkingsopgave in de Zuidplaspolder zal worden voortgeborduurd op de hoofdgroenstructuur, zoals die in het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (werkdocument, juni 2005) is voorgesteld. Deze groenstructuur bestaat uit een op het verkavelingspatroon van de Zuidplaspolder geënt stelstel van robuuste, recreatieve en ecologische verbindingen tussen het Bentwoud, de Rottewig en de Krimpenerwaard. Eén van deze landschappelijke verbindingen loopt via de Vijfde Tocht, langs de zuidrand van Westergouwe en de Gouweknoop. In aansluiting op deze waterrijke groenzone ligt ten noorden van de A20 een gebied met bijzondere waterkwaliteit: de 'Waterparel'. Dit is het gebied waar de potenties voor natte natuurontwikkeling het grootst zijn.

vier clusters binnen een blauwgroen raamwerk

Als drager voor een nadere uitwerking van de Gouweknoop zou de Waterparel via een landschappelijke verbindingzone kunnen worden verbonden met het natuurgebied 't Weegje, de Oostpolder en de Gouwe. Aangevuld met een natte as haaks hierop ontstaat een groenblauw assenkruis in het hart van de Gouweknoop. Als we Gouwe Park als lopende ontwikkeling even buiten beschouwing laten, kunnen op basis van het assenkruis vier clusters worden onderscheiden. De verschillen in de landschappelijke ondergrond en/of het bereikbaarheidsprofiel vormen de basis voor een gedifferentieerde invulling.

Zo zou het cluster rondom station Doelwijk vooral als woongebied kunnen fungeren met stedelijke woonmilieus direct rondom het station en op de overgangen naar het blauwgroene raamwerk wonen in lagere dichtheden. Woningbouw ligt in het cluster in de oksel van de A12 en A20 minder voor de hand, gezien de ruime milieuhinderzones die langs beide wegen in acht moeten worden genomen. Hier zou op termijn bijvoorbeeld een hoogwaardig werkgebied kunnen worden ontwikkeld in combinatie met de reeds geplande aansluiting op de A12 (richting Den Haag) en een extra halteplaats van de RijnGouweLijn. Het toekomstige bereikbaarheidsprofiel van het gebied rond station Gouweknoop maakt dat dit cluster op termijn zeer geschikt zal zijn voor een gemengde, intensief stedelijke invulling, terwijl ter plekke van de Waterparel juist natuurontwikkeling meer voor de hand lijkt te liggen.

De cluster rondom het toekomstige station Gouweknoop is hiermee in potentie de meest intensieve van de vier. Het gaat dan ook te ver om de gehele Gouweknoop als stedelijk knooppunt te definiëren. De Gouweknoop is meer een verzameling knopen, met een duidelijk zwaartepunt direct ten westen van Gouda: de echte Gouweknoop.

In de periode tot 2010 is deze plek vooral op Westergouwe gericht. Er moet worden geïnvesteerd in infrastructuur en in de loop der jaren kan steeds meer programma worden toegevoegd. Door de verstedelijking van de Zuidplaspolder komt de omgeving

van station Gouweknoop steeds centraler te liggen. Het is dan ook goed voorstelbaar dat hier op de lange termijn ook functies kunnen worden ondergebracht die nu nog in de stad zelf zijn te vinden. Het ziekenhuis of een grote onderwijsinstelling vormen hiervan mogelijke voorbeelden. Voorwaarde is wel dat ook aandacht wordt besteed aan de interne (wegen)structuur op de knoop.



multifunctionele Gouweknoop: 4 clusters

oostpolder

Ook de Oostpolder komt steeds centraler te liggen en kan - in combinatie met 't Weegje - worden ontwikkeld tot een centraal gelegen landschapspark. Daarbinnen is ruimte voor een beperkt aantal voorzieningen met een groen-recreatief karakter. De relatie met de Gouweknoop is daarbij van wederzijds belang. Enerzijds verschaft het landschapspark de Gouweknoop een identiteit en daarmee de mogelijkheid om (woon)milieus in hoge dichtheden te realiseren. Anderzijds kan het parklandschap meeprofiteren van de aanwezigheid van de knoop. Een directe relatie vanaf station Gouweknoop richting de Oostpolder voor fietsers en voetgangers is daarbij essentieel.

Als uitgangspunt bij de inrichting kunnen de landschappelijke kwaliteiten van het bovenland worden gehanteerd. Door één waterpeil te introduceren (wellicht wat opgezet), meer opgaande begroeiing toe te staan en meer open water te realiseren wordt het veengebied in de oude glorie hersteld. Bovendien biedt het gebied zo ruimte aan een groter aantal recreanten dan een open landschap zou kunnen doen. Een bovenlandreservaat dus als levende herinnering aan de Goudse ontstaansgeschiedenis.



kaart 4.4 voorbeelduitwerking Goudse Westflank

referentiebeelden goudse westflank



stationsomgeving Gouweknoop



Oostpolder, recreatie en landelijk wonen



zicht op Gouweknoop vanuit Oostpolder: grote contrasten tussen bebouwd en onbebouwd

4.5 water, natuur en milieu

de goudse wateropgave

Stedelijke ontwikkelingen dienen in samenhang met de gevolgen voor de waterhuishouding te worden gezien. Gezien de grondslag geldt dat uitgangspunt in extreme mate voor Gouda. Op watergebied worden in de ruimtelijke structuurvisie de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De conclusies uit het Goudse Waterplan. Hierin worden vooral uitspraken gedaan op wijkniveau, bijvoorbeeld met betrekking tot het vergroten van het percentage open water. Het waterplan bevat geen voorstellen tot ingrepen op structuurplanniveau.
- Voor de nieuwe verstedelijkingslocaties die in deze structuurvisie worden genoemd lopen reeds uitvoerige waterstudies. Dat geldt voor de Zuidplaspolder en zeker ook voor Westergouwe. Hier wordt dan ook volstaan met het verwijzen naar deze studies.
- Uitzondering op het voorgaande vormt de Oostpolder. Hoewel het de intentie is het gebied open te houden kunnen vooral aan de randen enkele stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Daarbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat minimaal 'waterneutraal' moet worden gebouwd⁸. De inzet is één integrale visie op het gebied te ontwikkelen, waarin dit kan worden vastgelegd en uitgewerkt.

⁸ Onder waterneutraal bouwen verstaan we dat eventueel verlies aan open water binnen het gebied minimaal moet worden gecompenseerd. Extra verharding, in de vorm van wegen en daken, zal eveneens in de vorm van extra open water moeten worden gecompenseerd.



provinciale ecologische hoofdstructuur, aangevuld met locaties windenergie, (bron: provincie en windconvenant Midden-Holland)

natuur in en om gouda

Zoals al eerder werd opgemerkt, ontleent Gouda veel kwaliteit aan haar landschappelijke ligging. Dat komt ook tot uitdrukking in specifieke natuurwaarden. De belangrijkste (bestaande en geplande) natuurgebieden liggen aan de noord- en zuidzijde van Gouda: het open weidegebied ten noorden van de A12 en het open weidegebied van de Krimpenwaard. Op het grondgebied van de gemeente Reeuwijk zijn de plassen uiteraard van grote betekenis. De geluidwal en de daarop aansluitende parkstrook aan de noordzijde van Bloemendaal vormt een ecologische verbinding. Deze gebieden vormen samen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur rondom Gouda. Ook de Hollandsche IJssel maakt hier deel van uit. Tot aan Gouda is de getijdenwerking van deze Delta-arm merkbaar (vandaar ook de naam 'zeedijk'). Fraaie gebieden als de Goudse Hout, 't Weegje en de Oostpolder zijn allereerst uit recreatief oogpunt van betekenis. Op lokaal niveau kunnen deze gebieden - we noemen hier met name 't Weegje - over bijzondere natuurwaarden beschikken. Er zijn op het grondgebied van de gemeente Gouda geen gebieden die als Vogel- en of Habitatricht-lijngebied kunnen worden aangemerkt.

milieuaspecten

Inwoners van Gouda gaven hun stad in het provinciale Milieubelevingsonderzoek 2003 een 7,1. Daarmee scoort Gouda gunstig in vergelijking met andere onderzochte steden in Zuid-Holland, zoals Dordrecht en Rotterdam:

- Uit het onderzoek blijkt ook dat er relatief veel hinder is door stank (van industrie en verkeer) en verkeerslawaaï.
- Bij de Milieudienst Midden-Holland komen jaarlijks enkele honderden klachten binnen. De meeste klachten hebben betrekking op geluid- en geurhinder. Deze klachten worden vooral veroorzaakt door horecabedrijven. Daarnaast is er sprake van stofoverlast door industriële activiteiten.
- Uniqema, Koudasfalt en enkele bedrijven op industrieterrein Kromme Gouwe veroorzaken relatief veel milieuoverlast. De bedrijven zitten dicht tegen de woonbebouwing aan en leggen beperkingen op aan ruimtelijke ontwikkelingen. Omgekeerd beperken andere functies de ontwikkeling van de bedrijven.
- Uit de verkeersmilieukaart blijkt dat Gouda zeer veel woningen telt met een geluidbelasting hoger dan 65 dB(A). Door plaatsing van geluidschermen langs de A12 en toepassing van stijl asfalt kan het aantal overschrijdingen worden teruggebracht.
- In 2002 werd op een aantal locaties in Gouda de grenswaarden voor luchtkwaliteit van stikstofdioxiden en fijn stof overschreden. De problematiek wordt veroorzaakt door hoge achtergrondconcentraties in combinatie met een hoge lokale verkeersintensiteit. De knelpunten zijn in 2010 vermoedelijk opgelost. De luchtsituatie kan bij nieuwe ontwikkelingen beperkingen opleggen bij het realiseren van woonbebouwing en andere luchtgevoelige bestemmingen. Ook zal bij verkeerskundige maatregelen ter dege rekening gehouden moeten worden met de effecten op geluid en luchtkwaliteit.
- Uit de risico-inventarisatie externe veiligheid blijkt dat Gouda geen grote knelpunten heeft. Gouda heeft geen bedrijven die vallen onder het besluit risico zware ongevallen (brzo). Wel moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met mogelijke risico's door vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Rotterdam-Utrecht.
- Vanuit het gemeentelijk klimaatbeleid wordt gestreefd naar reductie van de CO₂-uitstoot en toepassing van duurzame energie. Er is een regionaal windconvenant dat voorziet in plaatsing van een aantal windmolens langs de A12 en de A20. Bij nieuwe ontwikkelingen (Westergouwe, Goudse Poort, Spoorzone) wordt gestreefd naar een duurzame energievoorziening.

Bij toekomstige ontwikkelingen zal de MILO-werkwijze centraal staan. MILO staat voor milieukwaliteit in de leefomgeving. Vanuit het MILO-gedachtegoed hoeft niet elk gebied dezelfde leefomgevingskwaliteit te hebben. Voor een centrumstedelijk gebied kunnen andere milieunormen gelden dan voor een groenstedelijk woongebied. Ook bestaat de mogelijkheid van milieucompensatie. Er kan bijvoorbeeld in een bepaald gebied een hogere geluidbelasting worden toegestaan onder de voorwaarde dat in een ander deel van de gemeente de geluidbelasting wordt gereduceerd. Ook compensatie door andere aspecten is mogelijk, bijvoorbeeld door de aanleg van een park of speelplaats. Het gebiedsgericht milieubeleid zal verder vorm krijgen met gebiedstyperingen en gebiedsprofielen. Voor ontwikkelingslocaties wordt gebiedsgericht beleid op maat opgesteld op basis van een milieuanalyse en een gebiedsvisie.

