

5 sleutelprojecten

In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de in de inleiding geformuleerde strategische vragen. Daarnaast wordt teruggegrepen op de in hoofdstuk 3 geformuleerde opgaven. In hoeverre voldoet de visie aan de opgaven? Waar blijkt dit moeilijk of zelfs onmogelijk? En wellicht het belangrijkste: welke projecten in en om de stad zijn van cruciaal belang om aan de gestelde opgaven te kunnen voldoen?

5.1 strategische vragen en antwoorden

In de aanloop naar deze ruimtelijke structuurvisie zijn door de gemeente vijf strategische vragen opgesteld. Op basis van de plankaart 2020 en de visiekaart 2030 worden deze vragen hier beknopt beantwoord in tekst en beeld. De antwoorden op de verschillende vragen zijn deels een samenvatting van zaken die al eerder zijn beschreven en die hier worden gebundeld bij het betreffende onderwerp.

hoeveel woningen kan gouda binnenstedelijk realiseren?

Het antwoord op deze vraag bestaat uit twee delen: een deel voor de periode tot 2020 en een deel voor de periode tussen 2020 en 2030. De insteek is in beide gevallen hetzelfde, namelijk dat Gouda moet blijven investeren in de bestaande stad. Tot 2020 is de aandacht vooral gericht op het vullen van 'gaten' in de stad en het herstructureren van delen van de bestaande woningvoorraad. De 'gaten' bevinden zich met name in de directe omgeving van de binnenstad, wat de mogelijkheid biedt te bouwen in centrumstedelijke woonmilieus en in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad draagvlak toe te voegen voor de verdere ontwikkeling van die binnenstad. De dichtheden op deze locaties zullen om verschillende redenen overwegend hoog zijn:

- Gouda heeft behoefte aan differentiatie van woonmilieus binnen de bestaande stad. En juist aan centrumstedelijke woonmilieus (met dichtheden rond de 50 woningen per hectare) en groenstedelijke milieus (met dichtheden van circa 25 woningen per hectare) is een tekort.
- Het duurt nog even tot Gouda met de bouw van Westergouwe kan beginnen. De verschillende locaties binnen de stad moeten daarom optimaal worden benut (en lenen zich veelal ook voor bouwen in hoge dichtheden).

woningen periode 2005-2030	in voorbereiding/planning tot 2020	ruimtelijke structuurvisie tot 2020	ruimtelijke structuurvisie na 2020
binnenstad & randen	700	250	
spoorzone	400	80	
westergouwe	3.300		500
wijkontwikkeling	300		0*
overig bestaand stedelijk gebied	1.050		100
oostpolder		20	20
totaal	5.750	350	620
gouweknoop	1.500		2.500

*) verdichten/verdunden levert per saldo geen extra nieuwe woningen op
 → verdeling tussen plan- en visieperiode kan variëren

inventarisatie mogelijkheden voor woningbouw op basis van situatie 08-2005

- Bovendien is het zinloos om te gaan concurreren met de woonmilieus die in grote aantallen in Westergouwe en later in de Zuidplas zullen worden gerealiseerd. Gouda moet in de bestaande stad juist voor een afwijkende insteek kiezen. Wel kan buiten de bestaande stad een deel van de Goudse behoefte aan groenstedelijke woonmilieus worden gerealiseerd.

Na 2020 zijn de relatief grote, braakliggende terreinen in de stad bebouwd, wellicht met uitzondering van het terrein van de Willem Alexanderkazerne of onvoorziene zaken als het vertrek van een groot bedrijf uit de stad. De bouwopgave zal daarom nog meer verschuiven richting herstructurering van de woningvoorraad. Enerzijds door te verdichten op plekken die zich daarvoor lenen, bijvoorbeeld door hun goede bereikbaarheidsprofiel. Anderzijds door juist te verdunden op plekken waar de kwaliteiten van het onderliggende landschap kunnen worden benut en in beeld gebracht (zie kaart 5.1).

welke voorzieningen kan gouda aanbieden voor de stad en de regio?

Het eerste waarop Gouda moet inzetten is het behoud en de versterking van voorzieningen die nu al in de stad aanwezig zijn. Het gaat dan vooral om de binnenstad - met daarbinnen het complete pakket van culturele-, uitgaans- en winkelvoorzieningen - en voorzieningen op het gebied van onderwijs en zorg. Dit is de basis waarop elke stad draait en dit zijn tevens de voorzieningen die interessant zijn voor de toekomstige bewoners van de Zuidplas. Er zijn verschillende plannen in gang gezet om de positie van deze binnenstadsvoorzieningen te versterken, uitbreidingsmogelijkheden aan te bieden en meerwaarde te genereren door clustering. Met name de Spoorzoneplannen zijn in dit verband cruciaal, omdat ze mogelijkheden bieden voor clustering van onderwijs- en zorgvoorzieningen rond de RijnGouweLijn. Dit biedt uitbreidingsruimte én ruimte voor aanvulling.

Daarnaast kan Gouda een belangrijke slag slaan door op een hoogwaardige manier ruimte te bieden aan grootschalige, of steeds grootschaliger wordende detailhandelsvoorzieningen. Ook hiervan is een deel al in de stad te vinden, maar het gaat zeker ook om nieuwe vestigingen. Hierbij kan een aantal stappen worden onderscheiden, waarbij conditieplanning op basis van maat, schaal en bereikbaarheid(sprofiel) een belangrijke rol speelt:

- In de randen rond de binnenstad is ruimte voor functies die te groot zijn, of zijn geworden om in de binnenstad onder te brengen. Vooral in de noordelijke rand is ruimte voor megawinkels als de Media Markt of warenhuizen die in de binnenstad te klein behuist zijn. Daarnaast is in de randen van de binnenstad ruimte voor uitgaansvoorzieningen. De schouwburg bevindt zich al op een dergelijke plek en kan worden aangevuld met andere voorzieningen.
- Verspreid over Gouda is perifere detailhandel (pdv) te vinden. Te vaak zijn Goudse bouwmarkten en woonwinkels nu gesitueerd op rommelige, verspreid liggende locaties. Door deze voorzieningen op een hoogwaardige manier te clusteren in Goudse Poort ontstaat meerwaarde en kan het pakket verder worden aangevuld. Voor de lange termijn kan wellicht ook op Kromme Gouwe plaats worden gevonden voor pdv.
- Op de Gouweknoop is ruimte voor detailhandel die nog een maat groter is. Gedacht moet worden aan (boven)regionale vestigingen op het gebied van bijvoorbeeld wonen en interieur (bijvoorbeeld Ikea) en sport en recreatie. Een dergelijk pakket van grootschalige detailhandelsvoorzieningen (gdv) is volledig nieuw voor Gouda.

Eveneens volledig nieuw is de mogelijkheid om in de Spoorzone grootschalige uitgaansvoorzieningen te realiseren. Het Hamstergat is hiervoor de aangewezen plek, gekoppeld aan een nieuwe RijnGouweLijnhalte. Voor de lange termijn biedt de Spoorzone overigens nog een mogelijkheid voor het realiseren van een cluster van voorzieningen. Dat kan door ook ter hoogte van de Burgemeester Mijssingel een halte te openen. Deze plek wordt in de ruimtelijke structuurvisie vooral als langetermijn reservering of schuifruimte gezien en wordt daarom bewust (nog) niet bestemd voor een specifieke functie (zie kaart 5.2).

welke bedrijvigheid kan gouda accommoderen?

De structuurvisie biedt op het gebied van werkgelegenheid een aantal nieuwe mogelijkheden voor Gouda. Er komt met name meer ruimte voor kantoren gericht op de landelijke en regionale markt. Het totale pakket aan economische functies wordt daarmee behoorlijk compleet. Wel is in Gouda een ontwikkeling zichtbaar die zich ook in veel andere steden voordoet; hinderveroorzakende bedrijvigheid en industrie komt steeds meer onder druk te staan. Dit komt door aangescherpte milieuwetgeving én door de toenemende bebouwendichtheden in de steden. Het is een proces dat al jaren aan de gang is in bijvoorbeeld Rotterdam, op de grens van stad en haven, of het Haagse Laakhavengebied. In Gouda gaat het vooral om bedrijventerrein Kromme Gouwe en de industrie langs de Hollandsche IJssel. Deze gebieden, die vroeger aan de rand van de stad lagen, komen steeds centraler te liggen. Voorlopig zal Gouda zeker terreinen blijven behouden waar ruimte is voor watergebonden bedrijvigheid, maar de discussie over de hinder die dergelijke terreinen veroorzaken binnen de stad blijft onvermijdelijk op de agenda.

	in bestaande plannen tot 2020	ruimtelijke structuurvisie tot 2020	ruimtelijke structuurvisie na 2020
kantoren periode 2005-2030			
diverse kleine locaties	10.000	5.000	5.000
spoorzone	95.000		
goudse poort	95.000		
gouweknoop			40.000
totaal m ² bvo	200.000	5.000	45.000
pdv / gdv			
goudse poort	20.000	20.000	
gouweknoop			40.000
totaal m ² bvo	20.000	20.000	40.000
bedrijven			
gouwepark	65		
totaal hectare	65		

→ verdeling tussen plan- en visieperiode kan variëren

inventarisatie mogelijkheden voor kantoren, pdv/gdv en bedrijven op basis van situatie 08-2005

In het kader van deze structuurvisie heeft een nadere verkenning plaatsgevonden van het terrein Kromme Gouwe. Hieruit blijkt dat de qua werkgelegenheid grootste drie bedrijven alle ook watergebonden zijn en zich in de hogere milieucategorieën bevinden. Mocht in de toekomst overwogen worden bedrijven te verplaatsen, dan zal met name voor de watergebonden bedrijven gezocht moeten worden naar geschikte uitplaatsingslocaties.

In en om Gouda zijn dergelijke locaties niet meer beschikbaar; uitplaatsing en herschikking zal daarom op provinciale schaal moeten en kunnen plaatsvinden. Tot 2030 zal de gemeente echter geen actief beleid voeren om bedrijven uit te plaatsen. Vertrek van grote bedrijven die nu midden in of aan de rand van stedelijk gebied liggen, zal echter wel worden aangegrepen voor verbetering van leefbaarheid of ruimtelijke kwaliteit en stedelijke herstructurering.

Opgepast moet worden dat er op Goudse Poort ook ruimte overblijft voor hoogwaardige stedelijke bedrijvigheid. Het is het enige terrein in die soort dat Gouda in de aanbidding heeft. Dat geldt vooral voor de zuidelijke rand van het gebied. Er is tevens ruimte voor regionale kantoren, maar dat programma is niet onuitputtelijk en is - in tegenstelling tot Goudse Poort - wél cruciaal voor het functioneren van de Spoorzone. Ook op andere gebieden blijft afstemming tussen de verschillende locaties van het grootste belang (zie kaart 5.3).

welke ontwikkeling staat gouda voor aan de westzijde van de stad?

Tot 2020 zijn de ontwikkelingen aan de westzijde van de stad vooral op de stad zelf gericht. Gouda bouwt Westergouwe, dat via een nieuwe route over het Gouwekanaal voor fietsers en voetgangers aan de stad wordt gekoppeld. Dit is tevens een eerste stap in het ontwikkelingsproces dat de Oostpolder zal gaan doormaken. Tot 2020 kunnen in aansluiting op de zojuist genoemde route stedelijke sportvoorzieningen worden gerealiseerd. Ook de Gouweknoop zelf bevindt zich in het eerste ontwikkelingsstadium. Er wordt een nieuw station gerealiseerd, dat de eerste jaren vooral gericht zal zijn op Westergouwe. Na 2020 krijgt de westzijde van de stad steeds meer betekenis voor Gouda en de regio. Het gebied wordt langzaam maar zeker ontwikkeld tot een nieuwe stadsentree vanuit de Zuidplaspolder. Door de aanleg van een nieuwe oeververbinding over de Gouwe en een weg langs de rand van de Oostpolder kunnen hier verschillende zaken in onderlinge samenhang in gang worden gezet:

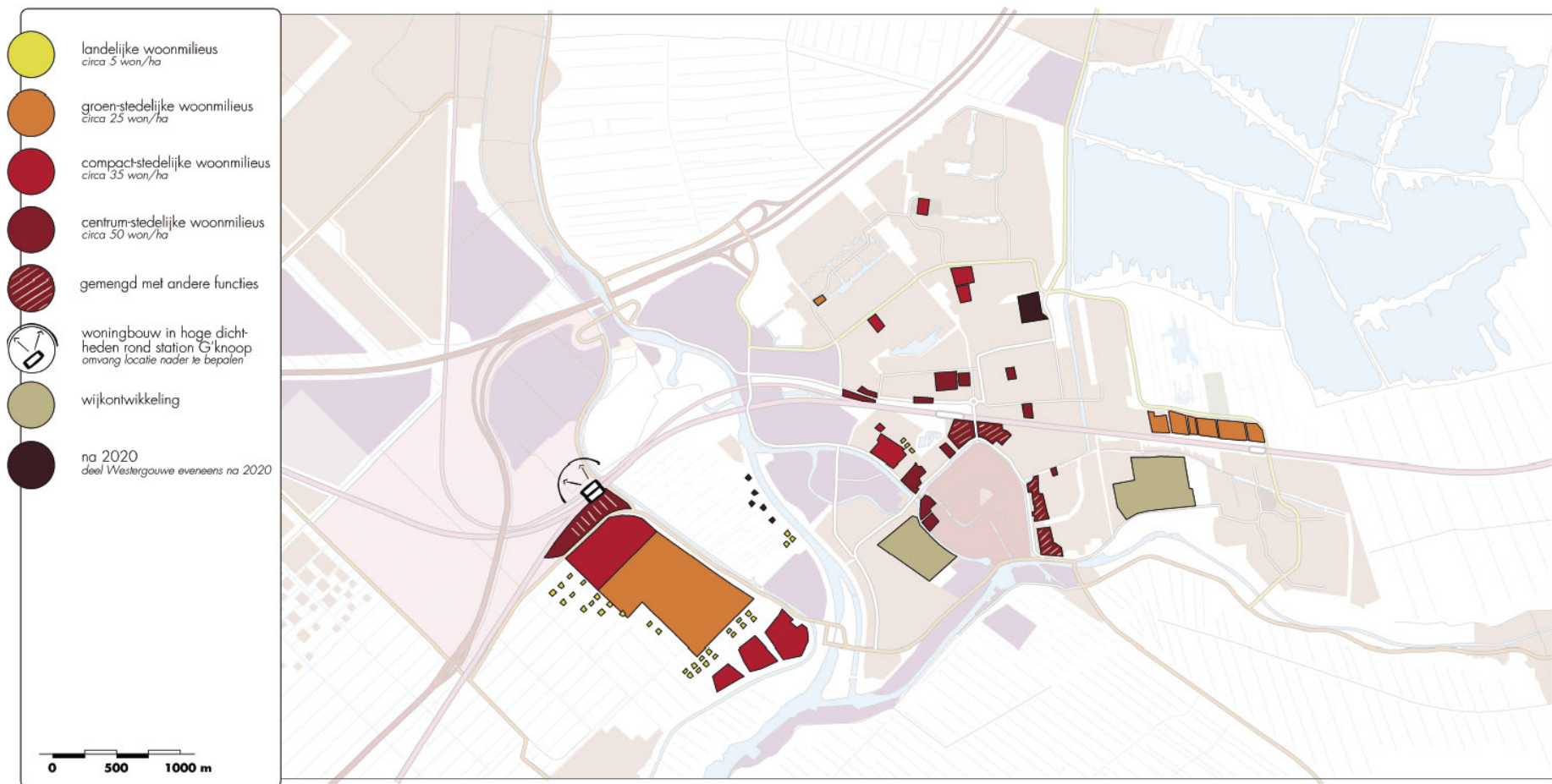
- De Gouweknoop ligt niet langer aan de rand van de stad én de Zuidplas, maar centraal tussen beide gebieden. Dit biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van de knoop op randstedelijk niveau.
- Ook de Oostpolder komt steeds centraler te liggen en kan - in combinatie met 't Weegje - worden ontwikkeld tot een centraal gelegen landschapspark. Gezien de extra barrière die de westelijke stadsentree zou kunnen opwerpen is het realiseren van een goede verbinding voor fietsers en voetgangers tussen beide gebieden daarbij een voorwaarde. Binnen het landschapspark is ruimte voor een beperkt aantal voorzieningen met een groenrecreatief karakter in de nabijheid van station Gouweknoop.
- Wat de Spoorzone is binnen de stad is de westelijke stadsentree daarbuiten; een kra-lensnoer waaraan al deze gebieden zich kunnen ontwikkelen.

Wat betreft de verstedelijking in de Zuidplaspolder zelf zet Gouda in op clustering van een belangrijk deel van het programma rond station Doelwijk. Gouda onderschrijft het uitgangspunt dat hier geen nieuw voorzieningencentrum zal worden gerealiseerd. De spoorlijn en de geplande weginfrastructuur in de Zuidplas garanderen een goede bereikbaarheid van voorzieningen in de omliggende steden (zie kaart 5.4).

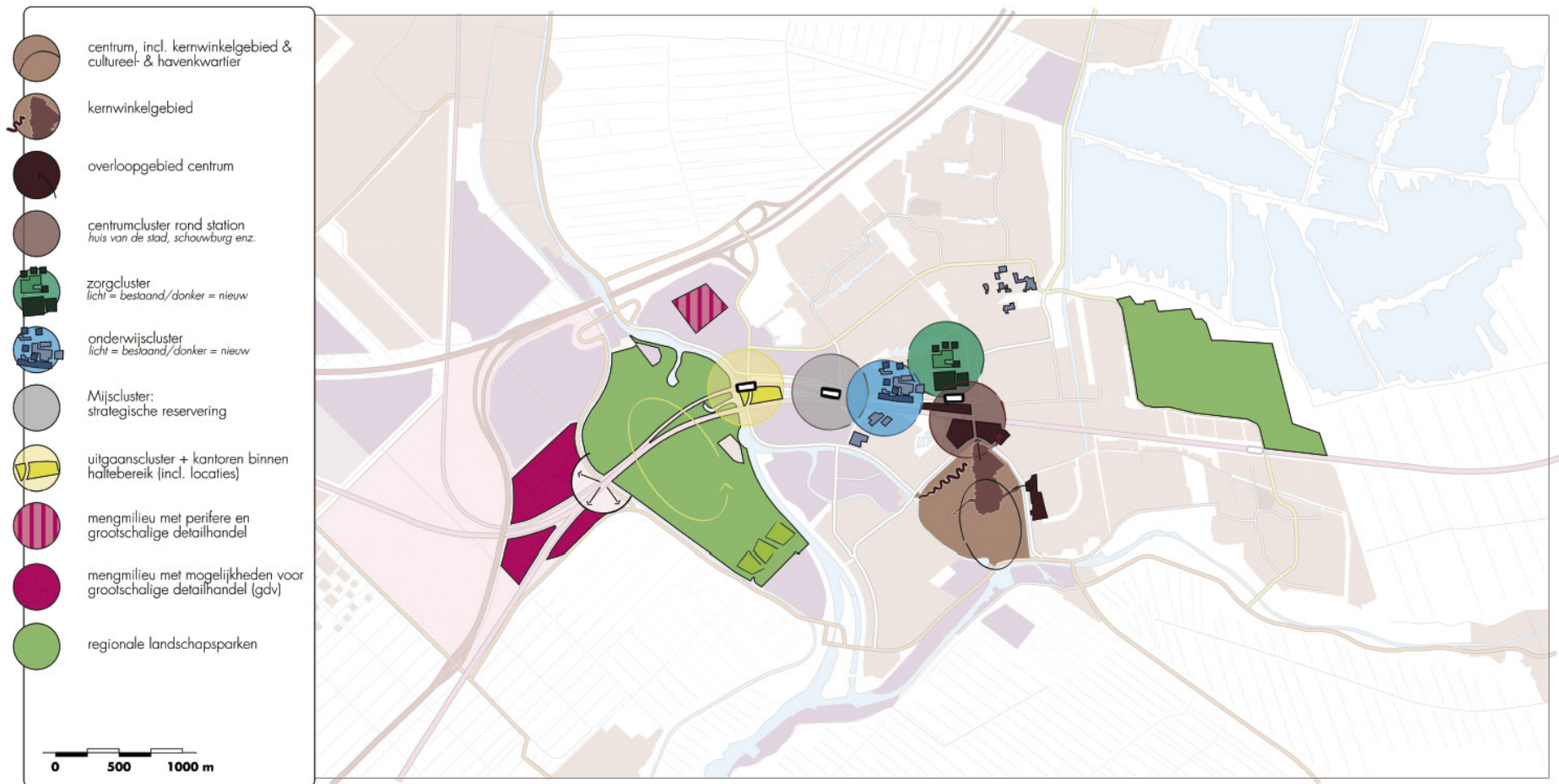
welke infrastructuur hoort bij deze ontwikkelingen?

Gouda heeft een duidelijke opgave op het gebied van stedelijke infrastructuur. Daarnaast moet worden (voor)geïnvesteed in regionale infrastructuur. De meeste infraprojecten vallen daarom in de planperiode:

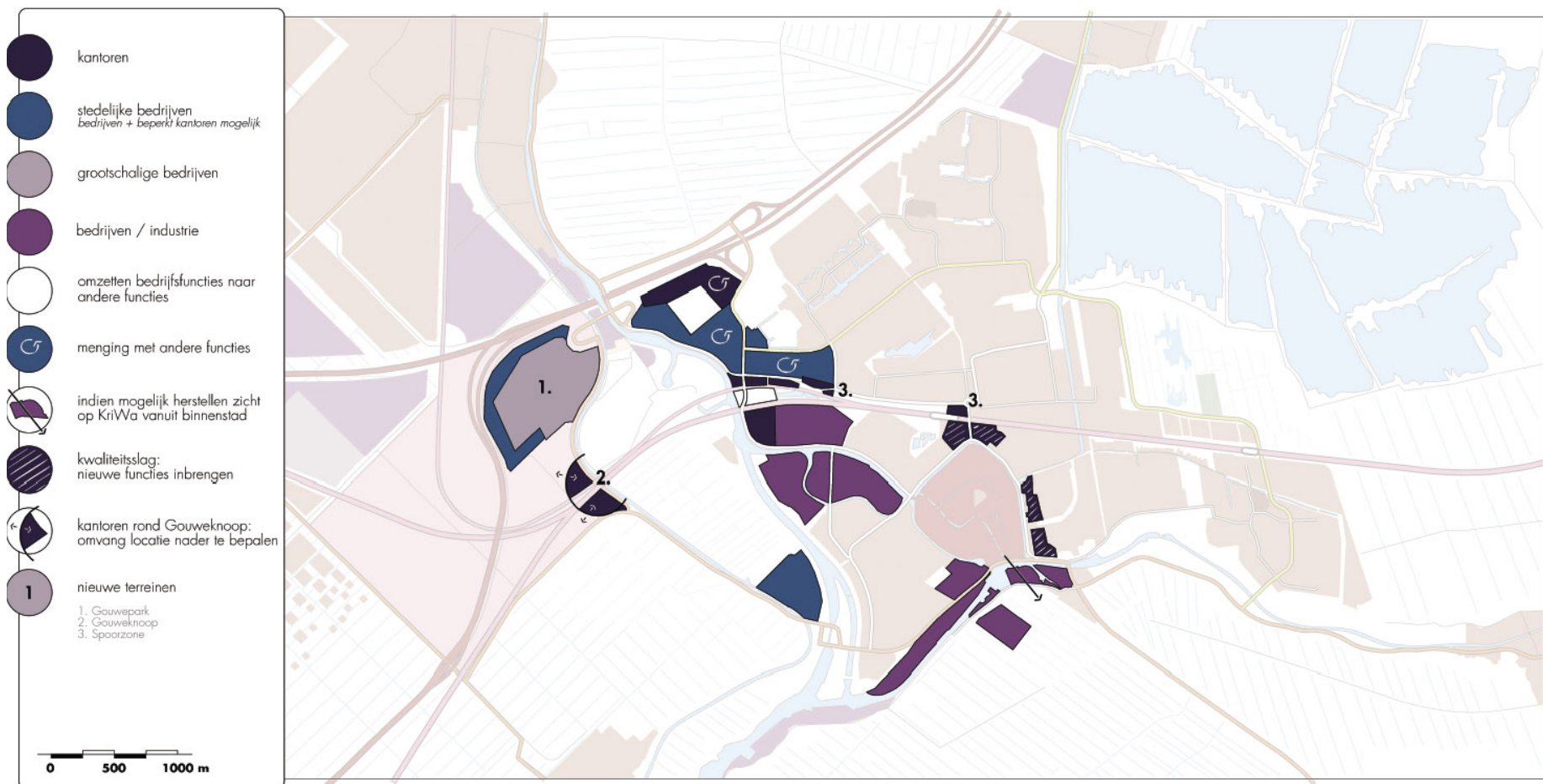
- De ontwikkeling van een stadsring en een binnenring, door de aanleg van de zuidwestelijke randweg en het opwaarderen van het Hamstergat en de Burgemeester van Reenensingel tussen Goudse Poort en Burgemeester Mijsingel. Daarnaast is er een opgave op het gebied van wegprofilering, benuttingsmaatregelen en bewegwijzering.
- Voor de Mijstunnel wordt een tracéreservering gemaakt. Aanleg komt in beeld als doorgangen onder het spoor elders in de stad om wat voor reden dan ook in capaciteit worden teruggebracht.
- De RijnGouweLijn en de bijbehorende hov-haltes maken de realisatie van een aantal voorzieningenclusters mogelijk. Op termijn wordt ingezet op het verlengen van de lijn richting de binnenstad, eventueel aangevuld met een aftakking in noordelijke richting (Mammoet).
- De ontsluiting van bedrijventerrein Goudse Poort moet worden verbeterd. In ieder geval door opwaardering van de interne ontsluitingsstructuur en de aansluiting van de Hanzeweg op de Nieuwe Gouwe O.Z. Opwaardering van de Shell-entree vormt een kwaliteitsslag voor Goudse Poort en is voorwaarde voor het filevrij houden van de doorgaande route naar de binnenstad. Bij volledige benutting van het programma moet deze ontsluitingsstructuur worden aangevuld met een nieuwe verbinding richting de Henegouwerweg.
- Rond de binnenstad is behoefte aan grootschalige gebouwde parkeervoorzieningen. De randen van de binnenstad bieden hiervoor de benodigde ruimte. Een parkeeroute via de singels zorgt voor de afwikkeling van het verkeer.
- De ontwikkeling van station Gouweknoop.
- Ontwikkeling van een westelijke stadsentree. De belangrijkste ingreep is de aanleg van de ontbrekende regionale schakel door de Oostpolder, inclusief een nieuwe oeververbinding over de Gouwe. Naar de aansluiting op de N456 en de Nieuwe Gouwe O.Z. moet nog nader onderzoek worden verricht (zie kaart 5.5).



kaart 5.1 Wonen



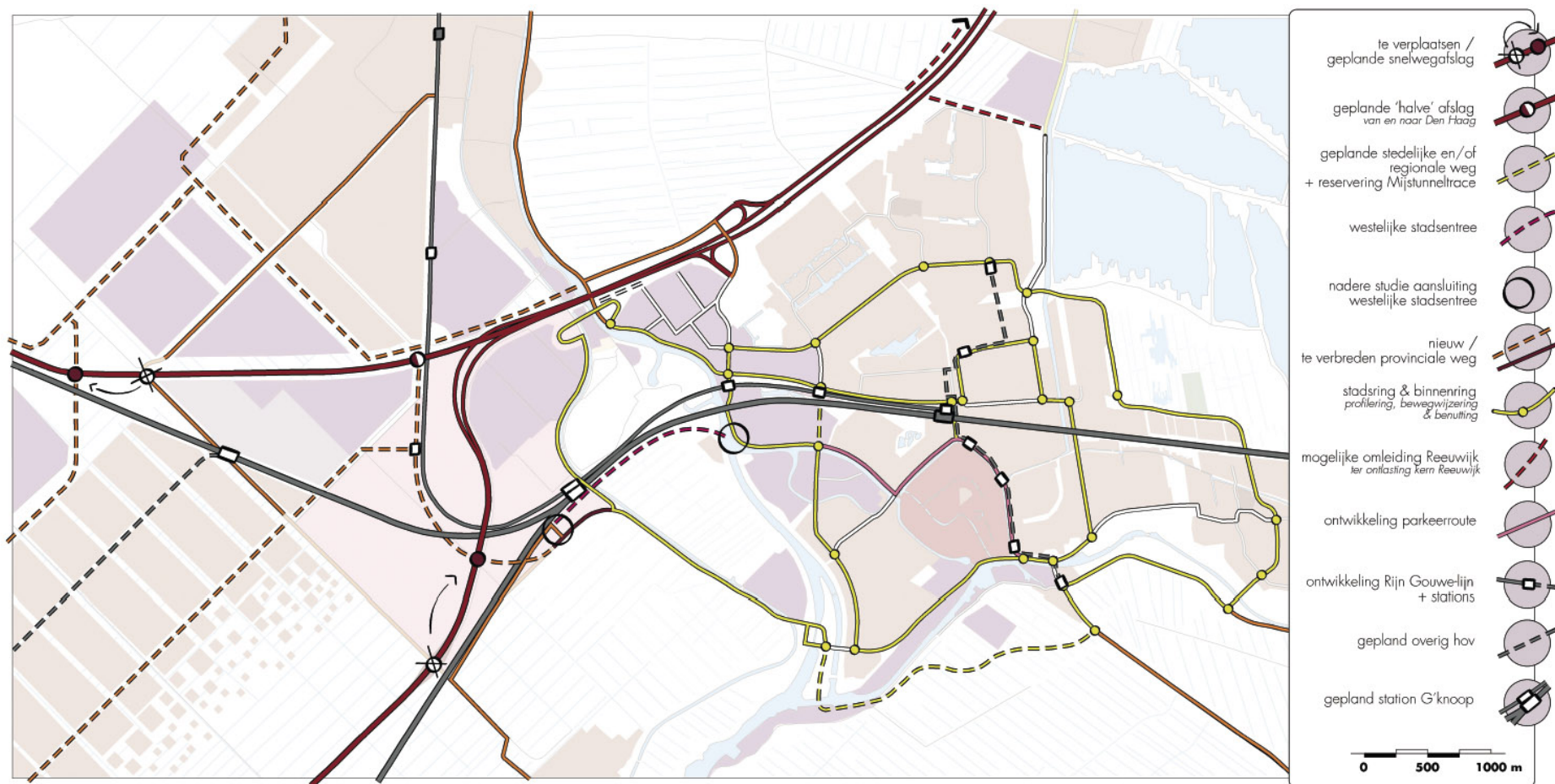
kaart 5.2 Voorzieningen



kaart 5.3 Bedrijvigheid



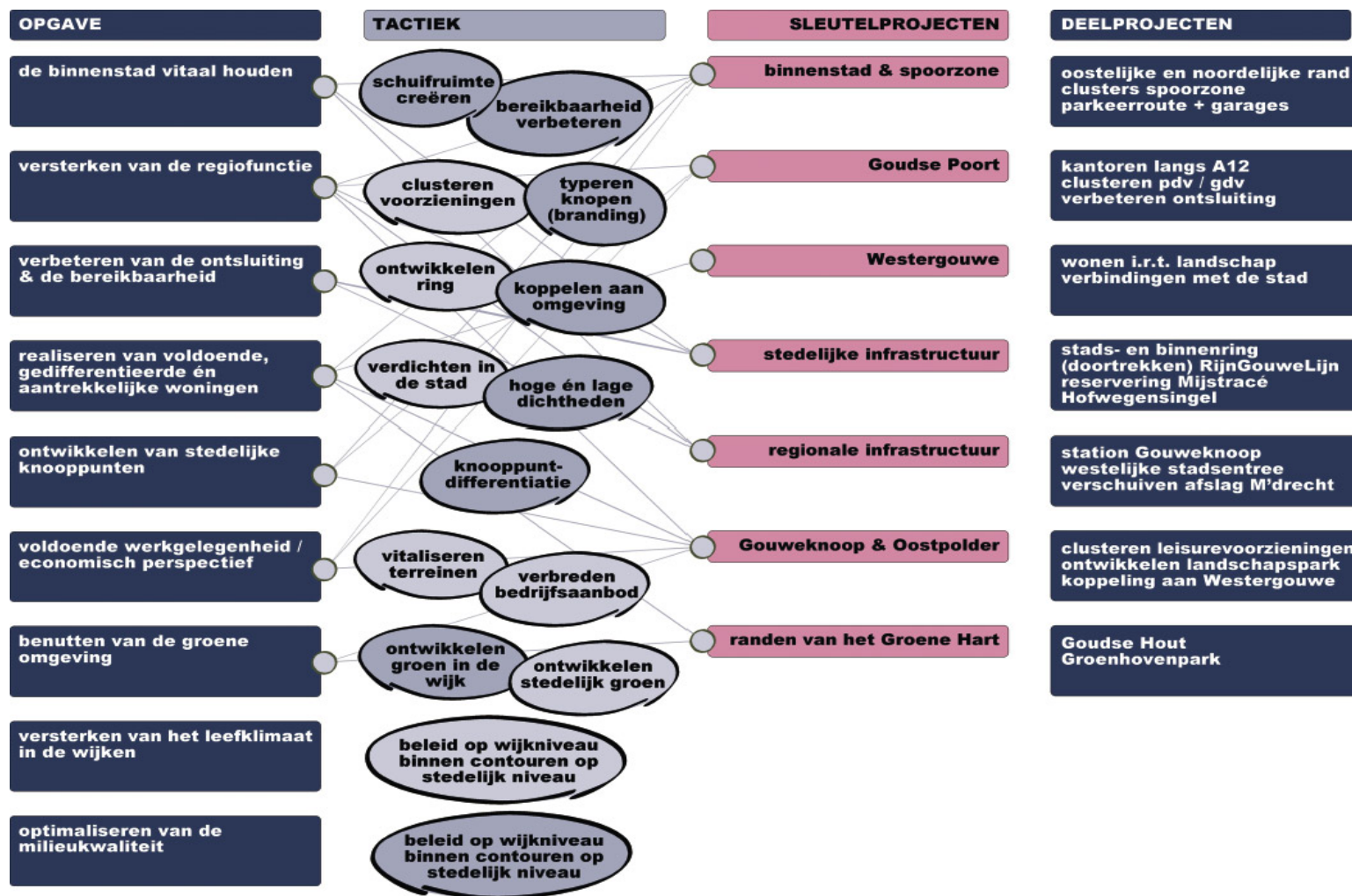
kaart 5.4 Ontwikkelingen aan de westflank van de stad



kaart 5.5 Infrastructuur

5.2 terug naar de opgaven

De vijf strategische vragen hebben veel raakvlakken met de opgaven die in hoofdstuk 3 voor de ruimtelijke ontwikkeling van Gouda zijn geschetst. Met het beantwoorden van de vijf vragen is dan ook al voor een groot deel beschreven hoe aan deze opgaven kan worden voldaan. In deze paragraaf benaderen we de opgaven daarom op een andere manier. In het bijgevoegde stroomschema wordt per opgave aangegeven welke tactiek is toegepast en welke gebieden ervoor in aanmerking komen.



realities tussen opgaven, tactiek, sleutelprojecten en deelprojecten

5.3 sleutelprojecten

Op de plan- en visiekaart zijn tientallen projecten aangegeven die belangrijk zijn voor de ontwikkeling van Gouda. Een aantal ervan is zo belangrijk dat ze als sleutelproject zijn aangemerkt. Dat kan zijn omdat ze direct voortkomen uit een van de gestelde opgaven. Een project kan echter ook een sleutelproject zijn omdat het de weg vrijmaakt voor andere projecten.



sleutelprojecten

De reeks ‘investeren in de stad’, ‘ontwikkelen van knopen’, ‘(voor)investeren in infrastructuur’ en ‘de brug naar de Zuidplas’ is ook binnen de sleutelprojecten duidelijk herkenbaar. In totaal kunnen zeven sleutelprojecten worden onderscheiden:

1. Binnenstad en Spoorzone: wonen, werken en voorzieningen
2. Goudse Poort: kantoren en detailhandel
3. Westergouwe
4. Investeren in stedelijke infrastructuur: stads- en binnenring, (doortrekken) RijnGouwe-Lijn, reservering Mijstracé, Hofwegensingel, parkeerroute en parkeergelegenheid
5. Voorinvesteren in regionale infrastructuur: westelijke stadsentree, station Gouweknoop, verschuiven afslag Moordrecht en Zuidplasinfrastuctuur.
6. Gouweknoop en Oostpolder: stedelijk knooppunt gekoppeld aan landschapspark
7. Ontwikkelen van de randen van het Groene Hart.

De uitvoering van sleutelprojecten heeft vanzelfsprekend prioriteit. Dat geldt voor de verdeling van tijd en middelen, maar bijvoorbeeld ook voor de toewijzing van programma. Indien nodig krijgen sleutelprojecten voorrang boven andere projecten of kan benodigd programma richting een sleutelproject worden ‘geschoven’. Ook tussen de sleutelprojecten onderling is afstemming van groot belang.

6 positionering en vervolg

6.1 positionering

De komende jaren worden er in de Zuidplaspolder 15 tot 30.000 woningen gebouwd. Dat betekent - samen met de in het voorwoord geschetste trends - dat de positie van Gouda verandert: van een centrale kern in het Groene Hart (met het bijbehorende voorzieningenniveau) naar een kern op de overgang van een verstedelijkte zuidvleugel en het Groene Hart. De kunst zal zijn om de kwaliteiten (bereikbaarheid, cultuurhistorie, groene omgeving), die Gouda tot zo'n aantrekkelijke woongemeente maken, te handhaven en te versterken en tegelijkertijd het voorzieningenniveau en het vestigingsklimaat te behouden. Het sleutelwoord hier is positionering, of - om een modieuze term te gebruiken - branding.

Daarbij gaat het zowel om de stad als geheel als om strategische plekken in de stad. De positie die Gouda zou kunnen gaan innemen laat zich goed vergelijken met de positie, die de Drechtsteden momenteel innemen op de zuidvleugel: een historische kern met hoogstedelijk wonen, omgeven door rustige groene woongebieden en open landschap. Een complete stad met werk en voorzieningen. En de nodige evenementen in een historische omgeving.

Zo'n rol kan Gouda gaan spelen; een belangrijk onderdeel van het zuidvleugelnetwerk, inclusief een verstedelijkte Zuidplaspolder. Het gaat allereerst om de kwaliteit van groen en water en van bereikbaarheid. Daarom is het landschap - in de vorm van een 'Groen Raamwerk' - het eerste uitgangspunt bij toekomstige ontwikkelingen. Verbetering van de bereikbaarheid - onder andere in de vorm van de RijnGouweLijn - is een tweede uitgangspunt. Op deze manier blijft Gouda beschikken over een uniek woon- en vestigingsmilieu in de zuidvleugel.

De ingrepen die deze structuurvisie voorstelt omvat een viertal stappen:

- Allereerst wordt geïnvesteerd in de bestaande stad.
- Parallel daaraan en in vervolg daarop wordt een drietal stedelijke knooppunten ontwikkeld.
- Er vinden (voor)investeringen in infrastructuur plaats.
- Zo kan vervolgens de brug naar de Zuidplas worden gemaakt.

6.2 planperiode tot 2020

stedelijke knooppunten

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) worden in de directe omgeving ondergebracht, hetzij in de randen om de binnenstad, hetzij in de Spoorzone. In deze gebieden zit de nodige 'schuifruimte'. In de Spoorzone maakt de aanleg van de RijnGouweLijn (op de langere termijn verder door te trekken naar de binnenstad) het mogelijk een langgerekte zone langs het spoor te herontwikkelen voor woningbouw en kantoren. Rondom de nieuwe stations kan een viertal voorzieningencusters worden gerealiseerd.

Goudse Poort is een moderne stadsrandknoop, die ruimte biedt aan kantoren en (perifere en grootschalige) detailhandel. 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. Centraal in Goudse Poort is ruimte voor een omvangrijke cluster van voorzieningen. Daarbij moet onder andere gedacht worden aan winkels als bouwmarkten, grootschalige meubelzaken, eventueel binnen nieuwe voorzieningconcepten. Op het zuidelijke deel van Goudse Poort blijft ruimte voor stedelijke bedrijven en een beperkt aantal kleinschalige kantoren.

De **Gouweknoop** is vooral een grootschalige voorzieningen- en leisureknoop, die alleen gereserveerd moet worden voor grootschalige functies en voorzieningen die moeilijk elders in de stad zijn onder te brengen, maar in het grootschalig (infra)landschap van de Zuidplas juist goed tot hun recht komen. De Gouweknoop is daarmee een knoop voor alle gemeenten in en rond de Zuidplas, die dan ook in nauwe samenwerking met deze gemeenten moet worden ontwikkeld. De periode tot 2020 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 tussen het spoor en de toekomstige woonwijk Westergouwe kan al in de periode tot 2020 worden ontwikkeld voor woningbouw in hoge dichtheden, voorzieningen en op termijn kantoorontwikkeling. Gelet op de onderlinge samenhang is programmatische afstemming en differentiatie tussen deze drie knopen van groot belang. De schaal of omvang van functies en voorzieningen én het bereikbaarheidsprofiel van de locaties vormen de belangrijkste selectiecriteria.

verkeer en vervoer

Investeren in de bestaande stad betekent ook investeren in bereikbaarheid. De aanleg van de zuidwestelijke randweg maakt het mogelijk een volwaardige stadsring te ontwikkelen en een autoluwere binnenring. De binnenring is bedoeld voor bestemmingsverkeer, onder andere gericht op bestaande en nieuwe parkeergarages in de randen van de binnenstad. Beide ringen hebben vooral een functie als verdeelsysteem.

woningbouw

Het aantal nieuw te bouwen woningen (exclusief Westergouwe) bedraagt tot 2020 in totaal ruim 2.000. Met de bouw van woningen in de duurdere segmenten moet de doorstroming op gang worden gebracht en een meer gedifferentieerd woningaanbod worden bereikt. Tot 2020 is de aandacht vooral gericht op de randen van de binnenstad, waar centrumstedelijke woonmilieus in overwegend hoge dichtheden gerealiseerd zullen worden.

6.3 doorkijk tot 2030

Hoewel er al voor 2020 ontwikkelingen in de Zuidplas plaatsvinden, zal met name in de periode na 2020 de ontwikkeling van woningbouw in de Zuidplaspolder een zodanige omvang bereikt hebben dat de invloed hiervan in Gouda voelbaar wordt. Een nieuwe wegverbinding vanaf de Gouweknoop tot aan de Nieuwe Gouwe O.Z. voorziet in de ontbrekende schakel tussen de Zuidplas en de binnenstad. Voor de manier waarop deze westelijke stadsentree aansluit op het stedelijk wegennet van Gouda zijn twee varianten geschetst. In het kader van het voorinvesteren in infrastructuur is deze route overigens al op de plankaart 2020 opgenomen. Gekoppeld aan deze ingreep zijn de volgende ruimtelijke ontwikkelingen denkbaar:

- *Gouweknoop voorzieningen- en leisureknoop*

Uit een schetsverkenning van de ruime omgeving van de Gouweknoop blijkt dat de directe stationsomgeving de meeste potentie heeft voor intensieve verstedelijking.

- *Landschapspark Oostpolder/t Weegje*

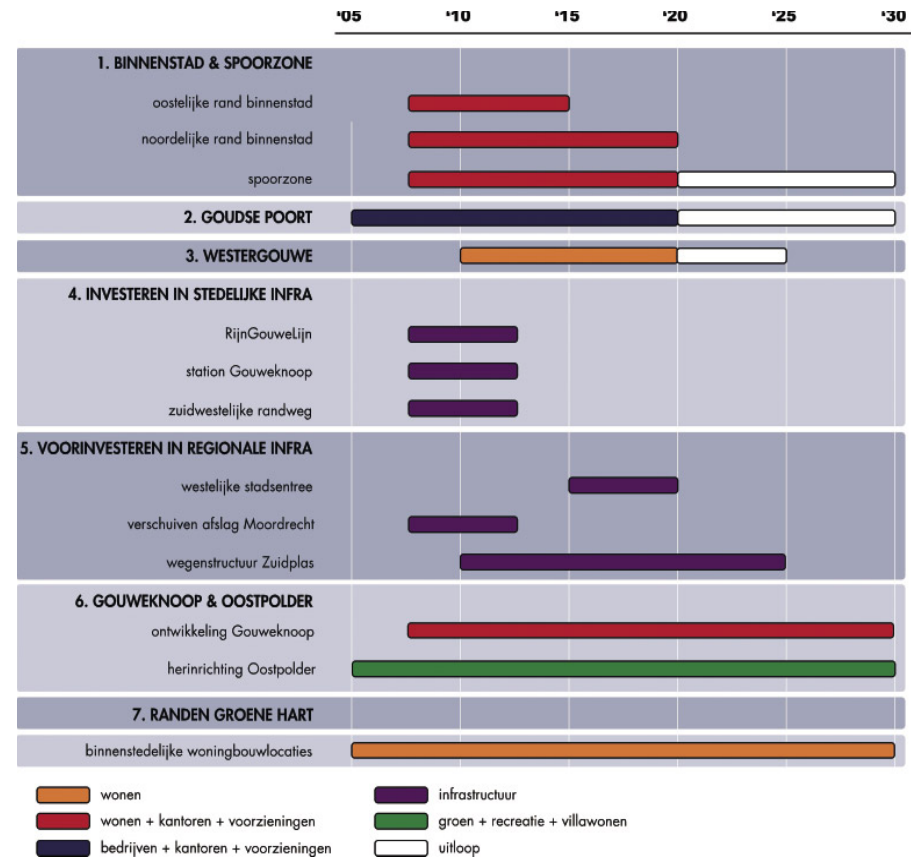
De Oostpolder krijgt een centrale positie tussen Gouda en de Zuidplas en wordt ontwikkeld tot een waterrijk landschapspark.

6.4 sleutelprojecten

De structuurvisie bepleit een reeks van ingrepen in en om de stad die oploopt van 'investeren in de stad', 'ontwikkelen van knopen', '(voor)investeren in infrastructuur' tot 'de brug naar de Zuidplas'. Een achttal ervan is zo belangrijk dat ze als sleutelprojecten zijn aangemerkt.

Ze hebben prioriteit bij de verdeling van tijd en middelen, maar bijvoorbeeld ook bij de toewijzing van programma. Ook tussen de sleutelprojecten onderling is afstemming van groot belang.

Het volgende schema maakt het onderscheid helder tussen sleutelprojecten op korte termijn (die voor 2015 tot een afronding komen en waarover vaak al besluitvorming heeft plaatsgevonden) en dito projecten op langere termijn (die vaak pas starten na 2020). Ruwweg valt dat onderscheid samen met kortetermijningrepen in de bestaande stad en langetermijningrepen die er op zijn gericht de stad te verbinden met de dan in ontwikkeling zijnde Zuidplaspolder.



fasering sleutelprojecten op basis van gegevens 08-2005

6.5 hoe nu verder?

Deze structuurvisie kan niet zonder een vervolg blijven. Bij een aantal zaken is aangegeven dat deze verdere uitwerking behoeven. Zonder uitputtend te zijn, valt daarbij met name te denken aan:

- In de randen van de binnenstad moet voorgesorteerd worden op herstructurering, gericht op wonen, overloop van (winkel)voorzieningen en parkeren.
- Planvorming op en om de Gouweknoop gericht op de opening van een station rond 2010. De planvorming in Westergouwe zal hiermee moeten worden afgestemd. Dat geldt uiteraard ook voor de planvorming in het kader van het Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder.
- Een nadere verkenning naar uitvoerbaarheid van cruciale infrastructurele ingrepen zoals de westelijke stadsentree en het doortrekken van de RijnGouweLijn naar de binnenstad is nodig. In deze reeks horen ook de beoogde profilerings- en benuttingsmaatregelen op de stadsring en de binnenring, gericht op verbetering van de doorstroming van het autoverkeer.
- Gouda stelt zo spoedig mogelijk een nieuw bestemmingsplan op voor de Oostpolder om de functie als landschapspark mogelijk te maken en daarmee tegelijkertijd ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

bijlage

kaders bij sleutelprojecten

denken vanuit de plek

In deze bijlage is een aantal schema's opgenomen, waarin randvoorwaarden en uitgangspunten worden geschetst voor de uitwerking van strategische plekken in de stad. Daarbij is getracht steeds vanuit de plek te redeneren. Op de schaal van de stad zijn zaken als ligging en aanwezige infrastructuur bepalend voor het programma dat aan een locatie wordt gekoppeld. Op locatieniveau is dat programma nu aangescherpt en nader ingevuld. Daarbij spelen vooral ruimtelijke aspecten een rol, zoals de maat van de aanwezige of omliggende bebouwing en de identiteit van het betreffende gebied. Zo wordt duidelijk wat waar kan en wat niet. Daarbij is uitdrukkelijk gekeken naar de maat van verschillende functies en de mogelijkheden die de omgeving biedt om deze in te passen.

De schema's die op de volgende bladzijden staan afgebeeld moeten vooral gezien worden als handreiking bij de uitwerking van de verschillende plekken en uitdrukkelijk niet als keurslijf.

FUNCTIE

WONINGEN

KANTOREN

VOORZIENINGEN

PARKEREN

PROFIEL

- centrum-stedelijk, in directe invloedssfeer binnenstad
- gebouwd parkeren
- RijnGouweLijn is aanvullend

- kleinschalig, op de stad gericht
- gecombineerd met wonen
- gebouwd parkeren
- RijnGouweLijn is aanvullend

- ruimte voor grote (winkel)voorzieningen
- 'rand kernwinkelapparaat'
- aanlooproutes ('broedplaats')

- voor ostrand én binnenstad
- mikken op dubbele benutting
- gebouwd parkeren
- koppelen aan ontwikkeling p-route

VORMGEVING

- aansluitend op historische kwaliteiten Singel en binnenstad
- goede overgang naar achterliggende woongebieden

- idem

- idem

- hoogwaardig en veilig
- niet zichtbaar vanaf de Singel

MAATVOERING

- max. 4 lagen aan de Singel
- max. 6 lagen op binnenterrein
- aansluitend op omgeving

- woningopp. variërend

- max. 4 lagen aan de Singel
- max. 6 lagen op binnenterrein
- aansluitend op omgeving

- tot 25 werkplekken of 500 m² bvo

- enkele winkels van max. 5000 m² bvo

- max 3 lagen, waarvan 1 verdiept

- mogelijkheden max. benutten

VOORBEELDEN

- .. herenhuizen, stadsappartementen enz.
- Maliesingel, Utrecht
- Nieuwe Laan, Delft

- .. advocatenkantoren, architectenbureaus enz.
- idem

- .. warenhuis, grote electronica- en modewinkels enz.
- Dordrecht, Delft



oostelijke rand binnenstad

FUNCTIE

WONINGEN

KANTOREN

GROOTSCHALIGE VOORZIENINGEN

PARKEREN

PROFIEL

- centrum-stedelijk, benutten nabijheid binnenstad en station
- 2 gezichten: noord- en zuidzijde spoor
- gebouwd parkeren

- gericht op stad en regio
- duidelijk ov-profiel
- 2 gezichten: noord- en zuidzijde spoor
- gebouwd parkeren

- grootschalige winkels bij voorkeur hier concentreren
- behorend bij de binnenstad, maar daarvoor te grootschalig (geworden)

- voor binnenstad en randen
- inzetten op dubbele benutting
- gebouwd parkeren
- koppelen aan ontwikkeling p-route

VORMGEVING

- zuidzijde spoor:
- aansluitend op historische kwaliteiten en maatvoering binnenstad, Singel, IJzendoornpark en Kort Haarlem
 - ontwikkelen hoogwaardige route tussen station en binnenstad

- noordzijde spoor:
- grootschaliger
 - losse bebouwing

- hoogwaardig en veilig
- niet zichtbaar vanaf de historische randen

MAATVOERING

- zuidzijde spoor: max. 6 lagen
- noordzijde spoor: max. 15 lagen
- woningopp. variërend

- zuidzijde spoor: max. 6 lagen en 25 tot 100 werkplekken
- noordzijde spoor: max. 15 lagen en >100 werkplekken (ook bedrijfsverzamelgebouwen)

- zuidzijde spoor: max. 7.500m² bvo (per voorz.)
- noordzijde spoor: max. 20.000m² bvo (per voorz.)

- zuidzijde spoor: max 3 lagen, waarvan 1 verdiept
- noordzijde spoor: max. 5 lagen, waarvan 1 verdiept

VOORBEELDEN

- .. zuidzijde spoor: stadsappartementen, herenhuizen, regionale (hoofd)kantoren, warenhuizen, grote winkels, bioscoop enz.
- de Resident, Den Haag (route)
- in de veste, Delft

- .. noordzijde spoor: appartementen in woontorens, landelijke en regionale hoofdkantoren, bioscoop, huis van de stad enz.
- de Boogaard, Rijswijk
- Laakhavens, Den Haag



noordelijke rand binnenstad en centrumdependence Spoorzone

FUNCTIE

WONINGEN

KANTOREN

ZORGINSTELLINGEN

ONDERWIJSINSTELLINGEN

UITGAANSVOORZIENINGEN

PARKEREN

PROFIEL

- hoogstedelijk, benutten nabijheid binnenstad en stations + goede wegontsluiting
- gebouwd parkeren

- gericht op stad, regio en Randstad
- ov-profiel + relatief goede auto-ontsluiting
- gebouwd parkeren

- gericht op stad en regio
- nabijheid RijnGouweLijn en goede wegontsluiting
- gebouwd parkeren / parkeren onder gebouwen

- idem

- idem

- gebouwd parkeren
- parkeren per gebouw oplossen
- bij station ruimte voor openbare garage

VORMGEVING

- variërende hoogte, met uitschieters rond stations
- modern, maar met aansluiting op omliggende wijken
- onderzoeken mogelijkheden overkluisen weg- en light-rail
- waar mogelijk openbare functies in de plint

MAATVOERING

- max. 20 verdiepingen rond centraal station, elders max. 15 verdiepingen
- woonoppervlak variërend

- max. 20 verdiepingen rond centraal station, elders max. 15 verdiepingen
- variërende hoogte, met uitschieters rond stations

- max. 20 verdiepingen rond centraal station en Jamessingel, max. 15 verdiepingen richting Groene Hart ziekenhuis
- variërende hoogte
- opp. max. 20.000 m² (m.u.v. huidige ziekenhuis)

- max. 4 verdiepingen
- opp. max. 10.000 m²

- max. 4 verdiepingen
- opp. max. 5.000 m²

- maximaal 5 lagen, waarvan 1 verdiept

VOORBEELDEN

.. moderne appartementen in woontorens:
- Erasmusweg, Den Haag
- Alexanderlaan, Rotterdam
- Maasboulevard, Rotterdam (route)

.. (hoofd)kantoren van stedelijke en regionale bedrijven
- brainpark, Rotterdam

.. ziekenhuis, (poli)klinieken, privé-klinieken, zorgwoningen enz.
- ...

.. middelbare scholen, beroepsonderwijs enz.

.. disco (tomorrowland) + aanverwante functies



Spoorzone: zorg-, onderwijs-, en uitgaansclusters

FUNCTIE

KANTOREN

PERIFERE & GROOTSCHALIGE
DETAILHANDEL

STEDELIJKE BEDRIJVEN

PARKEREN

PROFIEL

- langs A12 gericht op regio, Randstad
én auto: zichtlocatie

- langs RijnGouweLijn gericht op stad,
regio, auto én ov.

- gericht op stad en regio
- clustering in hoogwaardige omgeving
- eigen parkeervoorziening

- gericht op stad en regio
- niet-hinder veroorzakende bedrijven
- parkeervoorziening op eigen terrein

- centraal parkeren in combinatie met
parkeren per gebouw
- gebouwd of overdekt parkeren
- dubbel gebruik parkeerterreinen
bevorderen: overdag voor kantoren,
's avonds voor winkels

VORMGEVING

- moderne gebouwen in een parkachtige
omgeving
- zichtbaar vanaf de snelweg

- aan zuidzijde gericht op spoor en
Jamessingel

- één gebouw, of verzameling gebouwen
die een eenheid uitstraalt
- parkeervoorziening is mee-ontworpen,
waar nodig onder de gebouwen

- losse gebouwen langs stedelijke route
- aandacht voor vormgeving hoofdroutes
en voorterreinen

MAATVOERING

- langs A12: hoogte en oppervlak
onbeperkt

- langs RijnGouweLijn: max. 15
verdiepingen en > 100 werkplekken
(ook bedrijfsverzamelgebouwen)

- max. vier lagen
- afzonderlijke winkels max. 7.000 m² vvo
- totaal minimaal 25.000 m² vvo en
maximaal 50.000 m² vvo

- max. 4 lagen in westelijk deel
- max. 4 lagen in zuidelijk deel
- max. 10.000 m² bvo

VOORBEELDEN

.. (hoofd)kantoren van landelijke,
regionale en stedelijke bedrijven:

.. bouwmarkten, sanitair, keukens,
woninginrichting enz.:
- meubelboulevards Woerden, Delft,
Utrecht enz.

- delen van Antwerpseweg, Gouda

- Transferium, Utrecht
- Alexandrium II & III, Rotterdam
- de Boogaard, Rijswijk



Goudse Poort

FUNCTIE

KANTOREN

WONINGEN

BIJZONDERE VOORZIENINGEN

GROOTSCHALIGE
DETAILHANDEL

PARKEREN

PROFIEL

- gericht op regio en Randstad
- hoogwaardige auto- en ov-ontsluiting

- hoogstedelijk, goed bereikbaar wonen, centraal in de Randstad
- hoogbouw

- gebaat bij centrale ligging in Randstad en goede ontsluiting per auto en ov
- meerwaarde i.r.t. overige functies

- gericht op regio en Zuidvleugel
- aanvulling op Alexandrium, geen concurrentie
- vooral autobereikbaarheid

- gebouwd parkeren
- oplossen per gebouw of voorziening
- onderzoeken mogelijkheden voor dubbele benutting i.v.m. p&r

VORMGEVING

- moderne torens in openbare ruimte
- relatie met Oostpolder en infrastructuur tot uitdrukking laten komen
- uitzicht is meerwaarde
- menselijke maat langs hoofdroute richting Westergouwe

- losse gebouwen aan interne 'Gouweknoop-verdeelweg'
- zorgvuldige inrichting buitenruimte, volgens één, herkenbaar concept

hoogwaardig en veilig
p&r zichtbaar vanaf de weg en het spoor

MAATVOERING

- de Gouweknoop mag opvallen in het landschap: onbepaalde bouwhoogte direct rond station, richting Westergouwe max. 15 verdiepingen

- onbepaalde bouwhoogte direct rond station, richting Westergouwe max. 15 verdiepingen

- idem

- minimaal 5.000 m² (anders Goudse Poort), geen maximum
- dubbel grondgebruik en gestapeld bouwen

- geen maximum

VOORBEELDEN

- Arenagebied, Amsterdam (route)
- Resident, Den Haag (looproute CS - stadhuis)
- Haagse Beemden Breda
- Boompjes, Rotterdam

- conferentie- en congrescentra

- grootschalige concepten, gericht op woning, tuin, recreatie en vrije tijd

- p&r Arena, Amsterdam



Gouweknoop (rond station Gouweknoop)

geraadpleegde literatuur

- AGV, Station Gouda-Westergouwe of Gouda-Gouweknoop, 2004.
- Bestuurlijk Platform zuidvleugel, De zuidvleugel van de randstad - Netwerkstad van bestuur & recht, kennis en logistiek, 2004.
- BRO, Gouda, visie op de ontwikkeling van de boodschappenstructuur, 2005.
- Ecorys-Kolpron, Structuurvisie detailhandel en leisure Midden-Holland, 2003.
- Gemeente Gouda, Aantrekkelijk ondernemen - veelzijdige werkgelegenheid, 2004.
- Gemeente Gouda, Ambitiedocument Gouda 2030, g.d.
- Gemeente Gouda, Autoverkeersstructuur Goudse Poort, g.d.
- Gemeente Gouda, Gouda gaat Westergouwe bouwen, feiten en cijfers over Westergouwe, 2005.
- Gemeente Gouda, Visie op Levensloopbestendig Gouda, 2004.
- Gemeente Gouda, Nadere Verkenning Kromme Gouwe, 2005.
- Gemeente Gouda, Nota hoogbouw - hoe hoger het bouwwerk, hoe mooier het moet zijn, 2004.
- Gemeente Gouda, Parkeerbeleidsplan, 2005.
- Gemeente Gouda, Project programma cultureel en haven kwartier, 2004.
- Gemeente Gouda, Spoorzone Gouda, stedenbouwkundig kader, 2003.
- Gemeente Gouda, Spoorzone Gouda, de verbindende schakel, 2004.
- Gemeente Gouda, Stad in beeld, signaleringssysteem buurtbeheer, 2003.
- Gemeente Gouda, Stadsplan Gouda - Gouda, knooppunt tussen Groene Hart en randstad, 1995.
- Gemeente Gouda, Stadsvisie 2010 - Gouda stad met hart en ziel, 1999.
- Gemeente Gouda, Stedenbouwkundige visie voor de binnenstad en haar randen - deel 1: visie op hoofdlijnen, 2004.
- Gemeente Gouda, Uitwerking plan van aanpak Ruimtelijke Structuurvisie, 2005.
- Gemeente Gouda, Verkeersstudie Spoorzone, 2003.
- Gemeente Gouda e.a., Waterplan Gouda, 2003.
- Gemeente Gouda, Waterstad Westergouwe - antwoord aan de minister van VROM, 2004.
- Gemeente Gouda, Woonvisie - Gouda, centrum in de Deltametropool, 2003.
- Gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel, Structuurvisie Nieuwerkerk aan den IJssel, 2004.
- Goudappel Coffeng, Route Zuidplas 2, 2004.
- Goudsche Courant.
- Grontmij, Parklandschap Oostpolder te Gouda, 2005.
- Holland Railconsult, Quick scan Gouda, doortrekopties RijnGouweLijn, 2004.
- Natura, Het ontstaan van het landschap rond Gouda, 2004/5.
- Stuurgroep driehoek RZG - Zuidplas, Interregionale structuurvisie (ISV), 2004.
- Stuurgroep driehoek RZG - Zuidplas, Projectenaanpak driehoek RZG - Zuidplas, 2003.
- www.google.nl

