

1 Inleiding

Dit is de nota van beantwoording op zienswijzen ingebracht tegen het bestemmingsplan “PWA kazerne”. Dit bestemmingsplan lag ter inzage van 24 december 2023 tot en met 24 januari 2024. In deze inleiding krijgt de lezer een indruk van de zienswijze beantwoording. De hoofdstukken die daarop volgen, gaan dieper in op de inhoud en alle zienswijzen.

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
2 Ambtshalve wijzing	2
3 Zienswijze reacties	3
3.1 Parkeren in het algemeen	4
3.2 Indiener 1	8
3.3 Indieners 2	9
3.4 Indiener 3 Fietzersbond & Rover	15
3.5 Indiener 4	17
3.6 Indiener 5 Oasen	19
3.7 Indiener 6 Stedin	19

Samenvatting

Deze samenvatting geeft kort en bondig een indruk van de belangrijkste punten uit de zienswijzen. De onderstaande punten zijn een samenvoeging van diverse zienswijzen. Ze geven alleen de strekking van de belangrijkste punten aan.

Verkeer en parkeren

Een deel van de zienswijzen gaat over de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen en voorzieningen in het PWA bestemmingsplan gebied en de effecten daarvan op de omliggende wijk. De indieners van de zienswijzen betwijfelen of de onderzoeken juist zijn op het gebied van de parkeertellingen, de berekening van het aantal benodigde parkeerplekken en het effect van het extra verkeer dat komt van de woningen en voorzieningen in het PWA bestemmingsplan gebied op de omliggende straten.

Als reactie op deze zienswijzen wordt toegelicht hoe het onderzoek door Goudappel (adviesbureau gespecialiseerd in mobiliteit) is gedaan en opgebouwd. De gemeente heeft dit onderzoek inhoudelijk en vanuit het gemeentelijk beleid getoetst. Er is in het onderzoek rekening gehouden met o.a. dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies (zoals woningen en het gezondheidscentrum) op verschillende momenten in de week, deelmobiliteit, en een onderzoek naar daadwerkelijk autobezit in de omgeving. Op basis van dit onderzoek is de parkeeropgave bepaald. Uit het onderzoek blijkt dat de parkeeroplossing voldoende is om de parkeeropgave op te vangen.

Het aantal parkeerplaatsen bepaalt ook in belangrijke mate het aantal verkeersbewegingen dat verwacht wordt. Het effect van extra verkeer is ook door Goudappel onderzocht. Het extra verkeer past binnen de normen voor de omliggende straten en verspreid zich door de splitsing van het noord- en zuiddeel van het plangebied over de omgeving. Daardoor is er niet één specifieke straat met een piekbelasting.

De parkeerbehoefte van voetbalvereniging Olympia, vooral in de weekenden, is bekend bij de gemeente en wordt nader toegelicht. De ontwikkeling van het PWA gebied is echter verantwoordelijk voor haar eigen parkeeroplossing en niet voor die van Olympia.

Fietsstraat

Vanuit de Fietzersbond en Rover is er een zienswijze waarin zij betogen dat het extra verkeer van de noord ontsluiting van het PWA plangebied, een te negatief effect heeft op de Groen van Prinsterersingel als toekomstige fietsstraat. Een directe ontsluiting op de Bodegraafsestraatweg had deze problemen kunnen voorkomen.

In reactie hierop laat de gemeente zien dat er heel bewust niet voor een directe ontsluiting op de Bodegraafsestraatweg gekozen is. Dit geeft teveel kans op problemen in de verkeersafwikkeling van het kruispunt met de burgemeester van Reenen singel en dit gaat over grond die niet in eigendom is bij de initiatiefnemer of de gemeente.

Leidingen

Door Oasen en Stedin wordt middels een zienswijze aandacht gevraagd voor leidingen in het plangebied liggen.

2 Ambtshalve wijzing

Na controle van de ingetekende bouwvlakken in het bestemmingsplangebied is geconstateerd dat deze ter plaatse van het noordelijk bouwvlak ontoereikend zijn voor het beoogde plan.

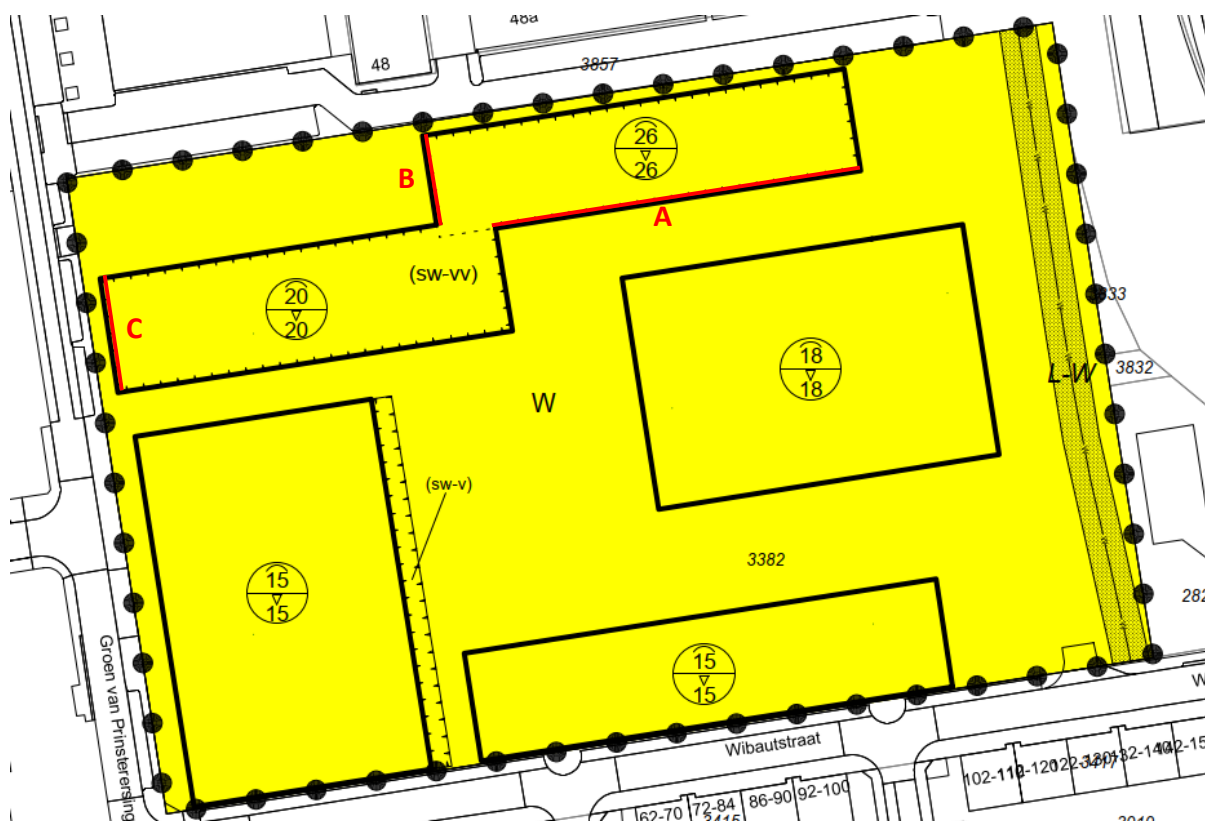
- A. Langs het BN blok ontbreekt ruimte om een woongalerij te kunnen toepassen voor de woningen bij transformatie. Daarom is dit bouwvlak 90 centimeter in zuidelijke richting verlegd (zie rode lijn A in de onderstaande afbeelding).
- B. Tussen blokken BN en BZ is per abuis een stuk van de bestaande kopgevel niet meegenomen bij de bepaling van het bouwvlak. Bij transformatie wordt de bestaande constructie ingepakt met

isolatie en een nieuwe gevel, vandaar dat dit bouwvlak met 150 centimeter in westelijke richting is verlegd (zie rode lijn B in de onderstaande afbeelding).

- C. Aan de kopgevel van blok BZ ontbreekt bij transformatie ruimte om de beukmaat van de bestaande constructie door te kunnen zetten. Dit gaat ten koste van de programmatische invulling van dit bouwvlak. Daarom is dit bouwvlak met 160 centimeter in westelijke richting verlegd (zie rode lijn C in de onderstaande afbeelding).

De aangepaste verbeelding is hieronder weergegeven met aanduiding van de wijzigingen.

Gelet op de gering verschuiving van het bouwvlak is er geen invloed op de uitgevoerde (milieu)planologische onderzoeken, zoals op het gebied van geluid.



3 Zienswijze reacties

In dit hoofdstuk staan alle zienswijzen die de gemeente Gouda ontving op het bestemmingsplan PWA kazerne inclusief een reactie. Die reactie is een juridisch verweerschrift. Dat is iets anders dan een participatieverslag die veel betrokkenen eerder ook ontvingen. Waar in een participatieverslag en -traject er meer sprake is van een dialoog waarin je samen naar oplossingen zoekt, is een juridisch verweerschrift zakelijker. Dat wil dus niet zeggen dat de toon van de participatie is veranderd. Een verweerschrift is namelijk een document dat ook bij een eventuele rechtsgang onderdeel uitmaakt van de zaak. Daarmee kan de toon anders zijn dan wat betrokkenen in de participatie gewend zijn.

Voordat er op individuele zienswijzen ingegaan wordt vangt dit hoofdstuk aan met een algemene onderbouwing en toelichting op het onderdeel parkeren. Dit omdat hier veel zienswijzen over gingen. Op die manier houden we de zienswijze beantwoording per indiener compact en overzichtelijk.

3.1 Parkeren en verkeer in het algemeen

Bij de parkeer- en verkeersanalyse in de toelichting op het bestemmingsplan hoort een uitgebreid onderzoek. Dat onderzoek staat in bijlage 1 van de toelichting. In deze paragraaf zijn de berekeningen en onderbouwing samengevat.

De uiteindelijke rekensom voor de parkeer vraag in stappen

Bij het bepalen van een passende parkeernorm voor het PWA gebied is rekening gehouden met: het geldende Goudse beleid, de tellingen, dubbelgebruik, een onderzoek naar de lokale situatie en deelmobiliteit. De uiteindelijke rekensom bestaat uit de volgende stappen:

1. *Het standaard parkeerbeleid*

Op basis van de standaard normen uit het gemeentelijk beleid is er sprake van een parkeerbehoefte van 370 parkeerplaatsen.

Er is daarbij echter geen rekening gehouden met dubbelgebruik. Niet alle parkeerders kennen op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Voor bewoners is het maatgevende moment de nacht, terwijl dit voor het gezondheidscentrum de werkdag overdag is. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Wanneer rekening wordt gehouden met dubbelgebruik dan is op het maatgevende moment (werkdagavond) sprake van een parkeerbehoefte van 298 parkeerplaatsen.

We gaan nu naar stap 2, met daarin de passende parkeernom. Alle informatie uit stap 1, 2 en ook stap 3 en 4 komt daarna samen in stap 5.

2. *Parkeeronderzoek voor een passende norm*

Vervolgens is de daadwerkelijke parkeerbehoefte onderzocht van het te ontwikkelen programma. Doel hiervan is geweest om passende parkeernormen vast te stellen voor het beoogde plan, zodat niet te veel en niet te weinig parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Hiervoor is onderzoek gedaan naar wat de Goudse parkeerbehoefte is voor de te bouwen woningtypen. Want er moet genoeg ruimte voor parkeren zijn, maar ook genoeg ruimte voor groen, waterberging, buitenruimte om in te kunnen wonen en leven, enzovoorts. Op bladzijde 13 tot en met 18 van bijlage 1 van de toelichting staat hoe de passende parkeernormen tot stand zijn gekomen. Op basis van de passende parkeernormen, zonder dubbelgebruik, zijn bruto op het drukste moment 205 parkeerplaatsen nodig voor bewoners.

Ook is er gekeken naar de inzet van deelmobiliteit. Wanneer er voldoende deelmobiliteit beschikbaar is, neemt het autobezit af. Daardoor hoeven minder parkeerplaatsen aangelegd te worden. Volgens de rekenregels van de gemeente mag bij de inzet van vijf deelauto's aangenomen worden dat deze 25 privéauto's vervangen. Wel nemen de deelauto's zelf vijf parkeerplekken in. De parkeerbehoefte voor bewoners bedraagt dan $205 - 20 = 185$ parkeerplaatsen.

Een deel van de bewoners is echter overdag niet thuis (bijvoorbeeld vanwege werk), waardoor de parkeervraag varieert van moment tot moment. Het totaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor bewoners en deelauto's varieert wanneer met aanwezigheid van bewoners wordt rekening gehouden: 185 parkeerplaatsen in de nacht, 171 parkeerplaatsen overdag op werkdagen en 180 parkeerplaatsen op zaterdagavond.

Stap 2 laat zien dat een passende parkeernorm voor de Goudse situatie afwijkt van de landelijke norm uit stap 1. Het piekmoment is daarbij de zaterdagavond. Dan ligt de parkeerbehoefte op 185 parkeerplaatsen voor bewoners.

3. *Parkeervraag bezoekers*

De parkeervraag van bezoekers varieert ook van moment tot moment. Overdag op werkdagen is er een parkeervraag door met name bezoekers van het gezondheidscentrum en museum. 's Avonds en in het weekend is er een parkeervraag door met name bezoek aan de woningen. De parkeervraag door bezoekers varieert van 44 overdag op werkdagen, 0 in de nacht en 48 op zaterdagavond.

4. *Dubbelgebruik bewoners en bezoekers samen*

We weten uit stap 2 de parkeervraag en het piekmoment van bewoners. In stap 3 berekenden we dit voor bezoekers. In deze stap vergelijken we deze piekmomenten met elkaar door te kijken naar dubbelgebruik. Oftewel wanneer vallen pieken achter elkaar.

Wanneer weer rekening wordt gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers dan leidt dit tot een efficiënter gebruik van parkeerplaatsen.

Bezoekers kunnen overdag parkeerplaatsen gebruiken die 's avonds en 's nachts door bewoners worden gebruikt. Daardoor zijn in totaal minder parkeerplaatsen nodig, wat per moment echter kan verschillen:

- Op de zaterdagavond zijn 180 parkeerplaatsen nodig voor bewoners en 48 parkeerplaatsen voor bezoekers. Totaal = 228 parkeerplaatsen.
- Op werkdagen overdag is de parkeerbehoefte lager. Dan zijn 171 parkeerplaatsen nodig voor bewoners en 44 voor bezoekers. Totaal = 215 parkeerplaatsen.
- In de nacht is de parkeerbehoefte het laagst. Dan zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor bewoners. Totaal = 185 parkeerplaatsen.

5. De maatgevende parkeerbehoefte wordt dus bepaald door het piekmoment: de zaterdagavond. Dan zijn 228 parkeerplaatsen benodigd voor zowel bewoners en bezoekers.

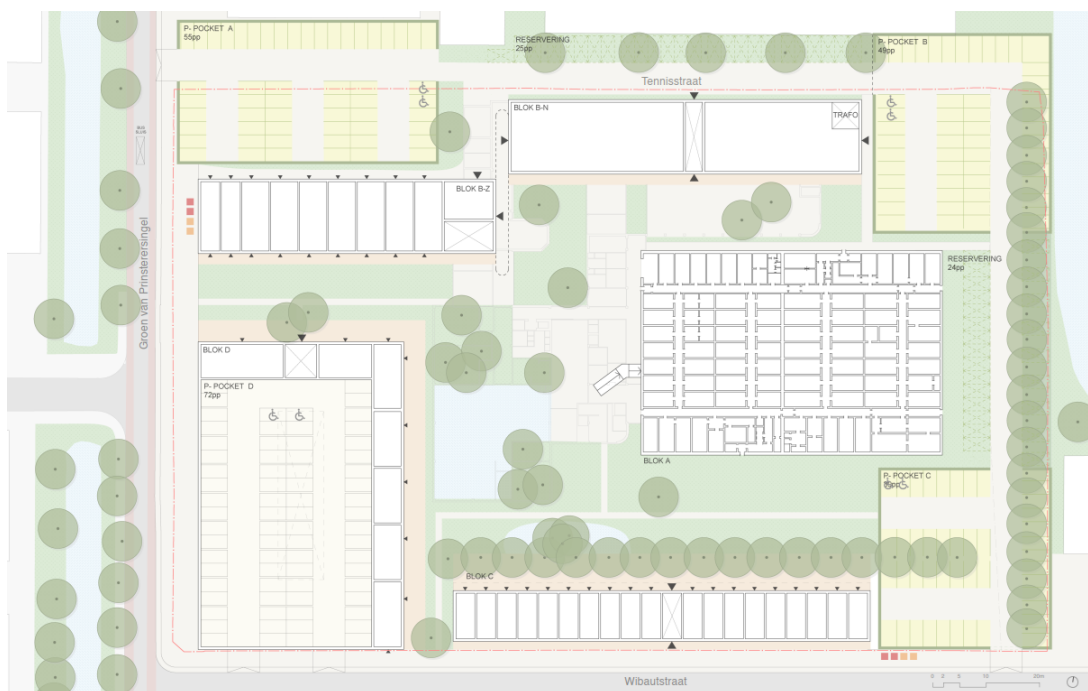
Het standaard beleid vraagt dus om 298 parkeerplaatsen (Stap 1). Kijken we naar de PWA locatie specifiek dan laat het parkeeronderzoek (stap 2 tot en met 5) zien dat de vraag op 228 parkeerplaatsen ligt. Onderstaand kijken we hoe dit terug te zien is in het ontwerp van het gebied waarop het bestemmingsplan gebaseerd is. Zo zien we of de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar overeenkomen.

6. Tot slot zijn er parkeertellingen gedaan om een beeld te hebben van de huidige parkeerdruk in de buurt en om te kijken hoe de bovenstaande berekeningen effect hebben op de buurt. Hieruit zijn mede de 45 parkeerplaatsen voor de slagboom gekomen die toegankelijk zijn voor bewoners van de buurt.

Het parkeer aanbod in het plan

Bij de ontwikkeling van de PWA-kazerne wordt de openbare ruimte deels heringericht. Tevens worden extra parkeerplaatsen gerealiseerd om te voorzien in de parkeerbehoefte. In tekening op de volgende bladzijde is dit te zien.

In totaal worden door de ontwikkeling PWA Kazerne 196 parkeerplaatsen netto toegevoegd. Een deel van deze parkeerplaatsen (151) worden achter een slagboom geplaatst en zijn bedoeld voor de nieuwe bewoners. De parkeerplaatsen worden niet exclusief toegewezen, maar bewoners krijgen een parkeerrecht. De andere 45 parkeerplaatsen worden openbaar toegankelijk en zijn ook door bezoekers van de woningen, de buurt en niet-woonfuncties te gebruiken.



Figuur: Impressie beoogde situatie met situering parkeerplaatsen in de gele vlakken

Vraag en aanbod naast elkaar gelegd

Op het maatgevende moment, de zaterdagavond, moet rekening worden gehouden met een parkeerbehoefte van 228 parkeerplaatsen. Er ontstaat dan een tekort van 32 parkeerplaatsen ten opzichte van de 196 parkeerplaatsen die netto worden toegevoegd. Op andere momenten is het tekort kleiner, dit blijkt uit tabel 4.3 van het rapport van Goudappel (bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan).

Voor het tekort is een oplossing gevonden door onderzoek te doen of hiervoor gebruik kan worden gemaakt van de reeds bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling. Die moeten dan ongebruikt zijn op het piekmoment van de parkeervraag van de PWA ontwikkeling. Dit noemen we restcapaciteit. Het onderzoek naar de restcapaciteit is uitgewerkt in paragraaf 4.7 van het rapport van Goudappel.

Bij het bepalen van de restcapaciteit die beschikbaar is om de parkeeropgave van de PWA-kazerne op te vangen is ook rekening gehouden met een acceptabele parkeersituatie voor de huidige parkeerders. Er is sprake van een acceptabele parkeersituatie als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Daarom is rekening gehouden met een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85% voor de huidige parkeerders.

Op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek en rekening houdend met een acceptabele parkeerdruk blijkt dat op het maatgevende moment, de zaterdagavond, een restcapaciteit van 49 parkeerplaatsen beschikbaar is. Ook op andere momenten is voldoende restcapaciteit aanwezig om de parkeeropgaven van de PWA-kazerne op te vangen.

Conclusie van de rekensom parkeren

De conclusie is dat er een parkeervraag is van 228 parkeerplekken (zie stap 5). In het plan zitten 196 extra parkeerplekken. Op het piekmoment geeft dat een tekort van $228 - 196 = 32$ parkeerplekken. Tijdens dat piekmoment blijkt op basis van de tellingen (stap 6) dat er 49 parkeerplekken in de openbare ruimte beschikbaar zijn. Een groot deel daarvan ligt tussen de Tennishal en de noordkant van de PWA ontwikkeling. Dit betekent dat er nog $(49 - 32 =) 17$ parkeerplekken over/ extra beschikbaar zijn. Er zijn ook andere kleinere piekmomenten. Ook dan zijn er parkeerplekken over. Daarmee voldoet het plan aan de parkeereis en het beleid van de gemeente Gouda.

Olympia

Het parkeren van Olympia in de wijk heeft ook de aandacht van de gemeente, ondanks dat de PWA ontwikkeling dat probleem niet hoeft op te lossen. De parkeerdruk die er vanuit Olympia ontstaat in de wijk is in beeld bij de tellingen voor dit bestemmingsplan. Deze tellingen vonden plaats op diverse momenten, zoals een werkdagavond en zaterdagmiddag. Dat zijn momenten waarop bezoekers van Olympia geparkeerd kunnen hebben in de wijk.

De ontwikkeling van het PWA gebied is echter verantwoordelijk voor haar eigen parkeeroplossing en niet voor die van Olympia. In de aanloop naar dit bestemmingsplan is er door de gemeente wel gesproken met Olympia en omliggende locaties waar wellicht in het weekend extra parkeren op gronden van derden mogelijk te maken is. Kansrijke locaties zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen van het MBO of aan de Calslaan. Dit heeft helaas nog geen resultaten opgeleverd. Wat ook samenhangt met het vinden van goede parkeeroplossingen voor wedstrijddagen is een goede looproute naar die parkeeroplossingen. De parkeeropgave van Olympia is daarmee niet eenvoudig. Het heeft ondanks dat het geen deel uitmaakt van dit bestemmingsplan zeker de aandacht bij de gemeente.

Met deze uitgebreidere zienswijze reactie over het parkeren in het algemeen, gaan we naar de individuele zienswijzen.

Verkeersontsluiting Bodegraafsestraatweg alternatief

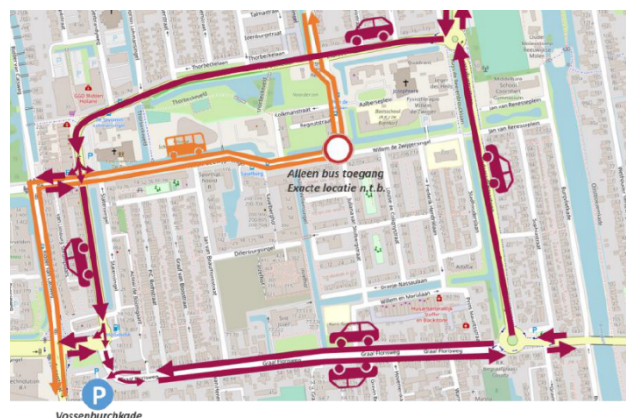
Een aantal zienswijze geven aan dat de noordontsluiting van het PWA bestemmingsplangebied niet via de Groen van Prinsterersingel moet lopen maar via een directe aansluiting op de Bodegraafsestraatweg. Ook hier gaat deze zienswijze reactie eerst in zijn algemeenheid op in.

Een extra toerit op de Bodegraafsestraatweg maakt dat de doorstroming extra belast wordt door extra in- en uitvoegend verkeer. Daardoor kunnen andere aanliggende gebieden minder goed ontsloten worden. Voor de doorstroming is het belangrijk dat er niet teveel kleine toeritten zijn. Een extra toerit op de Bodegraafsestraatweg beperkt op dit moment de doorstroming teveel.

Bijkomend speelt dat de voorgestelde toerit deels over privé grond gaat, wat aankoop of onteigening van deze grond essentieel maakt.

De in de zienswijzen voorgestelde toerit zou gaan bestaan uit een rechtsaf toerit. Dat heeft als gevolg dat een aanzienlijk deel van het verkeer op de zuidelijk gelegen rotonde met de Torbeckelaan, de rotonde volledig rondrijdt. Dit om weer naar het noorden toe te kunnen. Dit rondrijden verkleint de doorstroomcapaciteit van deze rotonde. De doorstroming op deze rotonde mag zeker in de spits niet onnodig verder belast worden. Bijkomend kan extra belasting van de rotonde bij de Torbeckelaan in de spits zoveel filevorming kunnen geven, dat invoegen vanaf de PWA kazerne op de Bodegraafsestraatweg niet meer gaat.

In het VCP staat tevens het voornemen om in de toekomst de zuidelijke Torbeckelaan rotonde, onderdeel te laten uitmaken van een éénrichtingsstructuur (zie tevens de rechter afbeelding die komt uit bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Deze eenrichting structuur loopt tegen de klok in, van de graaf Florisweg en de Bodegraafsestraatweg terug naar de Rotonde met de Torbeckelaan. Dit rondje maken om vanaf de PWA naar het noord te rijden met de auto, geeft teveel onnodige verkeersbelasting van de eenrichting structuur en de omgeving.



Een variant met een rechtsaf toerit op de Bodegraafsestraatweg geeft tot slot kans op minder goede doorstroming op de Bodegraafsestraatweg zelf. Daardoor kan de kruising met de Burgemeester van Reenensingel (op een afstand van 90 meter) in niet alle gevallen snel genoeg leeglopen voor de wisseling van de verkeerslichten.

De conclusie van de voorgaande analyse is dat een directe ontsluiting op de Bodegraafsestraatweg niet wenselijk is.

3.2 Indiener 1

Deze indiener woont in het buurtje direct ten zuiden van het plangebied.

3.2.1 Zienswijze: Vrees dat 68 openbare parkeerplaatsen verdwijnen.

- **Reactie:** In paragraaf 3.1 is het parkeeronderzoek toegelicht. Hieruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om de parkeeropgave van de PWA kazerne op te vangen. Alle huidige 68 openbare parkeerplaatsen (in de direct aanliggende wegvakken rondom de planlocatie) worden opnieuw teruggebracht in de nieuwe situatie en blijven beschikbaar voor bestaande gebruikers. Een deel van de restcapaciteit wordt benut om de parkeeropgave van de PWA kazerne op te vangen. Daarbij is rekening gehouden met een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%. Er worden meer openbare parkeerplaatsen teruggebracht in de parkeerpocket aan de Wibautstraat dan dat er op dit moment aanwezig zijn.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.2.2 Zienswijze: te weinig aandacht voor parkeerdruk die ontstaat door Olympia.

- **Reactie:** Om te bepalen of de parkeerdruk niet verslechterd is er bij het project onderzoek uitgevoerd naar de parkeersituatie, dit is opgenomen in bijlage 1 van de toelichting op het bestemmingsplan. Tellingen zijn uitgevoerd op diverse momenten, zoals werkdagavond en zaterdagmiddag, momenten waarop bezoekers van Olympia geparkeerd kunnen hebben in de wijk. De berekende parkeervraag is vertaald in het aantal extra benodigde parkeerplaatsen. Die zijn in het ontwerp opgenomen waarop het bestemmingsplan gebaseerd is.
- **Reactie:** Ondanks dat Olympia geen onderdeel van de conclusie van het parkeeronderzoek is, is het nog steeds wel een probleem waar de wijk mee te maken heeft. Paragraaf 3.1 van deze zienswijze reactie gaat hier dieper op in. Daaruit blijkt dat de opgave van Olympia niet eenvoudig is. Het heeft ondanks dat het geen deel uitmaakt van dit bestemmingsplan wel degelijk de aandacht bij de gemeente.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.2.3 Zienswijze: Tegenvoorstel parkeerdruk oplossing in de Wibautstraat zelf

Context zienswijze: Indiener 1 doet een tegenvoorstel om de parkeerdruk op te lossen. Dit door openbare parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Wibautstraat te maken en niet in een pocket bij PWA. Dit zou volgens indiener 1 de voorkeur hebben van de huidige bewoners en een ruimer straatbeeld geven.

- **Reactie:** We waarderen het feit dat mensen denken in alternatieven. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in openbare parkeerplaatsen direct gelegen aan de Wibautstraat. Dit wel op een andere manier dan in de huidige situatie, omdat het plan ook in een groene openbare ruimte voorziet en parkeren daarvoor meer geclusterd wordt. Het inpassen in een zogenaamde pocket maakt dat auto's minder direct in beeld staan, dit draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte. De parkeerpockets zijn voldoende verlicht. Door lagere beplanting zijn mensen die parkeren en in- en uitstappen vanaf de straat goed in beeld wat bijdraagt aan de sociale veiligheid.
- **Reactie:** Het maken van parkeerplaatsen aan de zuidkant van de Wibautstraat is niet mogelijk omdat hier ook garageboxen gelegen zijn die toegankelijk moeten blijven. Met het gekozen plan krijgt de Wibautstraat een aantrekkelijkere inrichting omdat er minder parkeren direct aan de straat is. Ook voorkomt het dat er extra parkeerdruk ontstaat in de straten ten zuiden van de Wibautstraat.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.2.4 Zienswijze: Handhaven van eenrichtingsverkeer Wibautstraat is noodzakelijk.

Context zienswijze: Indiener 1 spreekt verder de waardering uit voor de overweging en onderbouwing van de ontsluiting van een deel van het plangebied via de noordzijde.

- Reactie: Allereerst willen we indiener 1 danken voor de steun voor het basis idee van de gekozen ontsluiting. Deze keuze hangt samen met het tweede punt, het tweerichtingsverkeer van de Wibautstraat.
- Reactie: Het is wenselijk dat alle parkeerplaatsen op de planlocatie bereikbaar zijn vanaf de Groen van Prinsterersingel. Daardoor zijn alle parkeerplaatsen zo goed mogelijk te gebruiken. Ook biedt deze ontsluiting een goed alternatief voor een aan- of afrijdroute via de Troelstralaan, Vliegenstraat of Domela Nieuwehuisstraat. De verkeersstroom in deze straten blijft beperkt door de Wibautstraat tweerichtingsverkeer te maken.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3 Indienen 2

Dit zijn twee indieners die beide wonen in het buurtje direct ten zuiden van het plangebied.

3.3.1 Zienswijze: Natuurwaarde bomen en krap straatprofiel Wibautstraat

Context zienswijze: Indienen wensen het vervangen van de bestaande rij Metasequoia's door inheemse soorten die een hogere natuurwaarde hebben. Hierdoor kunnen de woningen ten noorden van de Wibautstraat tevens verder van de straat kunnen komen te staan met meer ruimtelijke kwaliteit in de Wibautstraat tot gevolg.

- Reactie: De Metasequoia is inderdaad geen inheemse soort maar zij hebben zeker wel enige natuurwaarde, mede door hun aanzienlijke omvang. Ze bieden daardoor een goede nestgelegenheid. Daarnaast geven ze een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied. Niet alleen in de beleving maar ook in schaduwwerking voor in de zomer. Bij nieuwe bomen duurt het veel langer voordat dit punt bereikt is. Om die reden is er gekozen voor het behoud van de bestaande bomen.
- Reactie: Het voorstel van de indieners van de zienswijze is om in het ruimere profiel aan de noordzijde mogelijk ook extra parkeren te maken. Er is bewust voor een andere aanpak gekozen. Door aan de noordzijde geen parkeren te maken maar dit in een zogenaamde met groen omzoomde parkeerzone aan de noordoosthoek van de Wibautstraat te maken, zijn de geparkeerde auto's minder in het zicht. Daarmee is er tevens een betere verbinding tussen de bestaande buurt en de groene binnenruimte in het plangebied zelf.
Indienen 2 hebben daarmee een min of meer zelfde doel, namelijk ruimtelijke kwaliteit alleen realiseert het plan die kwaliteit bewust op een andere manier.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

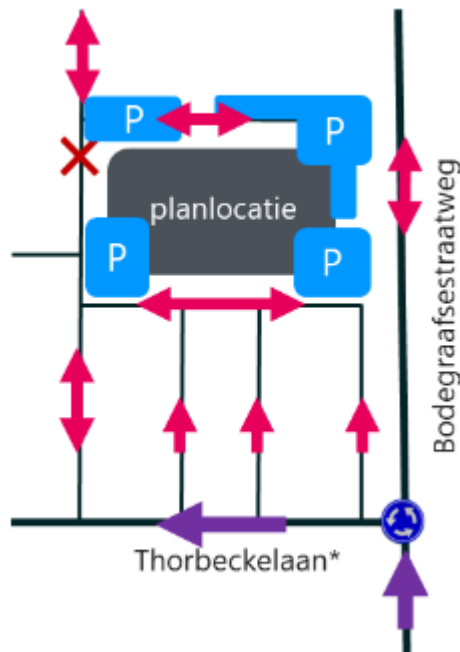
3.3.2 Zienswijze: Meer verkeer door Troelstralaan en Vliegerstraat is voor bewoners onacceptabel.

Context zienswijze: Deels wordt verkeer via het noorden en deels via het zuiden ontsloten. Aan de zuidzijde wordt een extra verkeersbelasting van 460 autoritten verwacht via onder andere de Troelstralaan en de Vliegerstraat.

- Reactie: Wij begrijpen dat de indieners een woonstraat met weinig verkeersbewegingen prettig vinden. Het is alleen niet te voorkomen dat er iets extra verkeer door deze straten

gaat rijden richting de planlocatie. Door de Wibautstraat tweerichtingsverkeer te maken, en juist veel parkeerplaatsen aan de noordzijde te alloceren wordt de verkeersstroom door het plan op deze straten zoveel mogelijk beperkt.

- Reactie: De Troelstralaan, Vliegenstraat en Domela Nieuwenhuisstraat betreft eenrichtingsverkeer, waardoor hier enkel aankomende verkeersbewegingen doorheen komen. Alle vertrekkende verkeersbewegingen vanaf de planlocatie dienen via de Groen van Prinsterersingel te rijden. De onderstaande afbeelding illustreert dit.



Door de planontwikkeling komen er daardoor in theorie maximaal 250 extra verkeersbewegingen bij door de zuidelijke eenrichtingsstraatjes. In de praktijk is het effect lager, omdat het kencijfer uitgaat van een vrij hoge verkeersgeneratie en omdat het verkeer zich verdeelt over de verschillende straatjes (aanrijdroutes). Bij een evenredige verdeling over de 4 aanrijdroutes zullen er zo'n 63 auto's per dag extra door de zuidelijke eenrichtingsstraatjes rijden. Niet alle auto's zullen via de eenrichtingsstraatjes aan komen rijden, door de Wibautstraat tweerichtingsverkeer te maken zal ook de Groen van Prinsterersingel een logische aanrijdroute worden.

- Reactie: De straatjes tussen de Groen van Prinsterersingel en de Bodegraafsestraatweg in, zijn vrij rustig qua autoverkeer. De huidige verkeersintensiteit op deze straten wordt per straat geschat op zo'n 100 – 200 verkeersbewegingen per dag en kunnen iets extra verkeer aan.

Volgens het CROW kunnen goed ingerichte erftoegangswegen 30 km/u maximaal 4.000 motorvoertuigbewegingen per dag op een veilige en acceptabele manier afwikkelen. Voor krappere vormgegeven straten wordt veelal een maximale grenswaarde van 2.500 mvt/etm gehanteerd. De verkeersintensiteiten op deze straten blijven – ook met de ontwikkeling van de PWA-kazerne – ruimschoots onder de grens van 2.500 mvt/etm. De straatjes blijven ook na realisatie van het plan relatief rustig.

De inrichting van deze straten (Troelstralaan, Vliegenstraat, Domela Nieuwenhuisstraat) voldoet aan de ontwerprichtlijnen van het CROW voor erftoegangswegen (gemengde rijbaan, apart voetpad, klinkers, snelheidsremming door asverspringing, etc.). De rijbaan van de straten is zo'n 3,5 meter breed, dit is passend voor éénrichtingsverkeer. Er is minimaal 3,4 m breedte nodig voor een straat met eenrichtingsverkeer auto + fiets (bron: ASVV). De ideale breedte voor deze straatjes is 3,85 m, maar gezien het beperkte gebruik (lage verkeers- en fietsintensiteiten) volstaat het minimale profiel.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.3 Zienswijze: Voorstel van omwonenden voor nieuwe ontsluitingsvariant

Context zienswijze: Met een nieuwe aansluiting op de Bodegraafsestraatweg, maar dan enkel rechts-af uit ontstaat er minder verkeer in de wijk. Dat kan op de bestaande duiker.

- Reactie: De impact van extra verkeer door de planontwikkeling op de Vliegerstraat, Troelstralaan en Domela Nieuwenhuisstraat blijft beperkt en valt binnen de acceptabele grenswaarde (zoals hiervoor toegelicht). Verder zijn in het plan diverse maatregelen getroffen om de impact van verkeer op deze straten zoveel mogelijk te beperken. Een nieuwe aansluiting op de Bodegraafsestraatweg is dan ook niet nodig en niet wenselijk. Dit omdat bij een variant met een rechtsaf toerit op de Bodegraafsestraatweg de doorstroming op de Bodegraafsestraatweg teveel onder druk zet. Daardoor kan de kruising met de burgemeester van Reenensingel in niet alle gevallen snel genoeg leegloopt voor de wisseling van de verkeerslichten. Ook geeft een directe toerit teveel kans op slechte doorstroming van de rotonde bij de Torbeckelaan. Dit zet de doorstroming van deze hoofd ontsluitingsroute teveel onder druk. In paragraaf 3.1 staat dit verder toegelicht.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.4 Zienswijze: Te weinig parkeerplaatsen conform gemeentelijk parkeerbeleid.

Context zienswijze: Indiener van de zienswijze geeft aan dat er 298 plaatsen nodig zijn volgens normen, terwijl er slechts 198 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

- Reactie: In paragraaf 3.1 is de parkeeropgave en oplossing toegelicht. Passende parkeernormen zijn vastgesteld zodat niet te veel en niet te weinig parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Er moet genoeg ruimte voor parkeren zijn, maar ook genoeg ruimte voor groen, waterberging, buitenruimte om in te kunnen wonen en leven, enzovoorts. Het parkeervraagstuk is dus zowel op zichzelf afgewogen maar ook integraal ten opzichte van de andere ruimtevragers. De passende parkeernormen zijn lager dan en wijken dus af van de standaard parkeernormen. De mogelijkheid om af te wijken wordt echter geboden in het gemeentelijk beleid. Uit het onderzoek blijkt de parkeeropgave opgevangen kan worden, gedeeltelijk door gebruik te maken van restcapaciteit in het openbaar gebied. Hiervoor zal het college van Burgemeester en Wethouders een ontheffing afgeven op grond van artikel 9.2 lid a van het bestemmingsplan, danwel artikel 3.1 lid e van het bestemmingsplan 'Paraplulherziening Parkeren Gouda'.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.5 Zienswijze: Berekening maakt een fout bij gereserveerde plekken, want hier wordt uitgegaan van 100% bezetting.

- Reactie: De berekening is omvangrijk en ook juist uitgevoerd. De parkeerplaatsen achter de slagboom worden zo logisch mogelijk toegewezen aan huishoudens. Deze huishoudens zullen dus veelal de voorkeur geven om hun auto op hun eigen parkeerplaats te parkeren. Daarom wordt en mag hier van 100% bezetting uitgegaan. De 85%-norm geldt enkel voor een groter gebied voor parkeren in de openbare ruimte, geredeneerd vanuit een parkeertelling omdat dat een momentopname is en daar fluctuaties in de parkeerbezetting kunnen optreden.

Omdat de parkeerplaatsen achter de slagboom zijn toegewezen aan vaste gebruikers, zal er nagenoeg geen zoekend verkeer op straat zijn. De gebruikers weten dat zij een eigen parkeerplaats hebben voor hun auto op het afgesloten gedeelte.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.6 Zienswijze: Geen onderbouwing voor aangepaste parkeernorm.

Context zienswijze: Het ontwerp stelt voor om maar liefst 40% onder de vigerende parkeernorm van Gemeente Gouda te realiseren. Het plan biedt geen onderbouwing waarom de algemene parkeernorm in dit specifieke geval niet van toepassing zou zijn en een afwijking in deze mate gerechtvaardigd is.

- Reactie: Het onderzoek voorziet juist wel in een onderbouwing waarom een afwijking van de standaard parkeernorm gerechtvaardigd is. De voorgaande zienswijze reactie gaat daar op in evenals bijlage 1 van de toelichting en paragraaf 3.1 van deze zienswijzennota. Bovendien varieert de mate van verlaging sterk per woningtype. Er dient dus niet sec naar de afzonderlijke normen gekeken te worden maar naar de gewogen parkeereis van de specifieke woningverdeling. Hierdoor ontstaat een veel genuanceerder beeld dan een algemene reductie van 40%.
- Reactie: Uit de parkeerberekening blijkt dat op het maatgevende moment 228 parkeerplaatsen benodigd zijn. Daarmee ligt de parkeereis ca 25% lager dan de standaard parkeernorm, door het meerekenen van dubbelgebruik en rekening houdend met de aantallen woningen per type (het verschilt per woningtype in welke mate de passende norm lager is dan de standaard parkeernorm).
- Reactie: Een groot deel van de parkeereis wordt opgevangen door toevoeging van extra parkeerplaatsen en een deel door gebruik te maken van restcapaciteit in de omgeving (ongebruikte parkeerplaatsen). Die restcapaciteit ligt aan de noordkant nabij de tennis en Groen van Prinsterersingel, daarbij is rekening gehouden met een acceptabele parkeerbezetting van maximaal 85% in de openbare ruimte. De hoeveelheid woningen en de hoeveelheid parkeerplaatsen die aan de noordzijde van het gebied ontwikkeld worden is groter. Nieuwe bewoners willen zo dicht mogelijk bij hun voordeur en waar de meeste parkeerplaatsen zijn gelegen, daarom zullen ze vooral op het noordelijk deel willen parkeren.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.7 Zienswijze: door te laag aantal parkeerplekken gaan de nieuwe bewoners in de wijk parkeren met extra parkeerdruk als gevolg.

Context zienswijze: Als de parkeervoorzieningen in het nieuwe plan voldoende zouden zijn, dan zouden er geen gereserveerde plekken nodig zijn. Dan gaan de nieuwe bewoners niet voor deze extra plekken betalen en de openbare plekken bezetten totdat daar krapte ontstaat.

- Reactie: De parkeerplaatsen achter de slagboom worden toegedeeld aan specifieke woningen. Bij de aankoop van deze woningen dienen nieuwe bewoners de parkeerplaats erbij te kopen. Er is dus achter het slagboom geen betaald parkeren mocht die indruk er zijn. Daarmee wordt een hoge bezettingsgraad behaald omdat de bewoners die achter de slagboom mogen parkeren een eigen parkeerplek hebben waar ze gegarandeerd kunnen parkeren dichtbij hun huis. Paragraaf 3.1 van deze zienswijze reactie gaat eveneens uitgebreid in op het parkeeronderzoek. Daaruit blijkt dat de parkeeropgave voldoende onderzocht is en er in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, rekening houdend met een acceptabele parkeerdruk van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.8 Zienswijze: Bestaande hoge parkeerdruk in de wijk is al goed zichtbaar

Context zienswijze: In de wijk zijn er veel bewoners die hun voortuin als parkeerplek hebben ingericht. Als er voldoende parkeerplekken zouden zijn, was die behoefte er niet geweest.

- Reactie: Wij begrijpen dat de huidige bewoners zich zorgen maken om parkeerdruk. Het verlagen van de bestaande parkeerdruk in de wijk is echter geen onderdeel van de ontwikkeling van de PWA-kazerne. Het niet laten toenemen van de parkeerdruk is dat wel. Er wordt ook niet ontkend dat de parkeerdruk in de Vliegenstraat en Troelstralaan hoog is, waardoor sommige bewoners al een eigen parkeerplek in de voortuin hebben ingericht. Maar in andere delen in de wijk is de parkeerdruk lager en is er zelfs sprake van onderbezetting. Van de parkeerplekken met een lage bezetting zoals bij de tennishal maakt de ontwikkeling op de PWA kazerne dan ook gebruik om een deel van de parkeervraag van bezoekers op te lossen. Omdat veel parkeerplaatsen en woningen juist aan de noordkant zijn gelegen is de verwachting dat nieuwe bewoners en bezoekers vooral aan de noordkant gaan parkeren, waardoor de impact aan de zuidkant beperkt is.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.9 Zienswijze: te weinig bezoekersparkeren

Context zienswijze: Paragraaf 2.1 lid E van het parkeer- en verkeersonderzoek stelt dat de belasting voornamelijk in het weekend zou zijn, maar ook op weekdays en -avonden zijn trainingen met veel parkerende bezoekers. Bezoekers van de voetbalvereniging moeten daarom ook meegeteld worden als bezoekers van de buurt, waardoor het kengetal van 0,2 bezoekersauto's per huishouden (paragraaf 4.2 van parkeer- en verkeersonderzoek) niet voldoende is.

- Reactie: De ontwikkeling van de PWA-kazerne is niet verantwoordelijk voor een oplossing voor het parkeren van voetbalvereniging Olympia. Voor de ontwikkeling van de PWA-kazerne is er op drie verschillende momenten in de week een telling uitgevoerd om de parkeerdruk in de omgeving vast te stellen, waaronder een werkdagavond en een zaterdagmiddag. De normale parkeerdruk van Olympia is daar in meegenomen, waardoor daar rekening mee gehouden is. De nieuwe woningbouw op de PWA-locatie zorgt niet ineens voor meer bezoekers aan Olympia, dus hoeft de PWA-locatie ontwikkeling niet extra rekening te houden met Olympia bezoekers. Paragraaf 3.1 van deze zienswijze reactie gaat eveneens uitgebreid in op het parkeeronderzoek en Olympia.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.10 Zienswijze: Noord-zuid knip via de bussluis geeft extra parkeerdruk

Context zienswijze: Het verkeer wordt gesplitst tussen een Noord- en een Zuid-ingang. Wanneer de parkeervraag niet in balans is, zal dat leiden tot extra parkeerdruk in de omliggende wijken, ook als binnen het plangebied ruimte "aan de andere kant" is.

- Reactie: De knip in parkeren is een ondergeschikt nadeel ten opzichte van het voordeel dat verkeer zo veel mogelijk via het noorden rijdt, en daarmee niet tot hinder is voor de woonstraten aan de zuidkant van de planlocatie. In de praktijk zal een natuurlijke verdeling ontstaan doordat bewoners het liefst zo dicht mogelijk bij de eigen woning parkeren, en lerend vermogen hebben en dus vrije parkeerruimte weten te vinden waardoor er automatisch een balans zal ontstaan tussen noord en zuid.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.11 Zienswijze: parkeervak verplaatsing in de parkeerpockets geeft extra parkeerdruk

Context zienswijze: De telling van het parkeeronderzoek (Tabel B2.1), laat grote verschillen zien tussen de Wibautstraat en de overige onderzochte locaties. Het verplaatsen van die parkeervakken naar het plangebied geeft een grote negatieve impact op de bestaande bewoners van de wijk.

- Reactie: Uit de telling blijkt enerzijds dat er bij de parkeerplaatsen in de straat langs de tennis en langs de GVP veel parkeerplaatsen nauwelijks gebruikt worden, en hier restcapaciteit is. Anderzijds blijkt dat de parkeerplaatsen aan de Wibautstraat veel gebruikt worden. De huidige parkeerplaatsen aan de Wibautstraat worden dan ook gecompenseerd en komen 1-op-1 terug in een nieuwe vorm aan de Wibautstraat. De afstand die de parkeerplaatsen verplaatsen is een reële afstand.
- Reactie: Sub paragraaf 3.2.3 in deze zienswijze reactie gaat hier eveneens op in.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.12 Zienswijze: Hogere werkelijke bezetting dan de tellingen uit het parkeeronderzoek

Context zienswijze: Wij hebben op een aantal avonden in december 2023 de bezetting van de parkeerplaatsen in de wijk tussen Thorbeckelaan, Wibautstraat, Groen van Prinsterersingel en Troelstralaan gemeten. De bezetting hier lag gemiddeld op $120/137=87.6\%$. Hier is dus zeer weinig ruimte om parkeerplaatsen van de Wibautstraat, die vrijwel volledig bezet zijn, weg te nemen.

- Reactie: Ja, in deze straten is de parkeerdruk geregeld hoog. Dat blijkt ook uit de gemeentelijke parkeerdrukmetingen die in september 2023 zijn uitgevoerd. Echter als naar een groter gebied rondom de planontwikkeling wordt gekeken, ligt de gemiddelde parkeerbezetting op alle weekmomenten onder de 85%-grens. Juist aan de noordkant van de locatie bij de tennis en de Groen van Prinsterersingel worden de parkeerplaatsen veel minder gebruikt en is hier sprake van restcapaciteit, zo blijkt uit de gemeentelijke tellingen en de parkeertelling in het kader van de PWA-ontwikkeling. Aangezien de parkeerplaatsen aan de noordzijde binnen een reële loopafstand voor PWA zijn gelegen (100-200meter) mag het project er gebruik van maken als restcapaciteit in de openbare ruimte. Paragraaf 3.1 van deze zienswijze reactie gaat eveneens uitgebreid in op het parkeeronderzoek waaronder de tellingen.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.13 Zienswijze: minder gebruik van de parkeerpockets waardoor er in de omliggende wijk geparkeerd wordt

Context zienswijze: Wanneer de bezetting van de parkeerpockets hoog is, zal verkeer dat door de omliggende wijk naar een parkeerpocket binnen het plangebied rijdt, de eerst vrije parkeerplek gaan innemen. Ook bewoners van de Wibautstraat zullen niet in de nieuwe parkeerpocket in het plangebied parkeren maar in de straten tussen Thorbeckelaan en Wibautstraat, wat daar de druk verhoogt.

- Reactie: De planontwikkeling voorziet in een verhoging van het aantal openbare parkeerplaatsen dat aan de Wibautstraat is gelegen. Ja, deze zijn in een pocket gelegen vanwege de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte, maar deze blijven ten allen tijden openbaar en kunnen door iedereen gebruikt worden. Verder zullen nieuwe bewoners vaak zo dicht mogelijk bij hun eigen woning willen parkeren, waardoor juist een evenwichtige spreiding van parkeerders wordt verwacht. Ook mag aangenomen worden dat nieuwe bewoners een lerend vermogen hebben en zelf ervaren waar zij een goede kans hebben op een vrije parkeerplek. Dat zal mede door de knip en de huidige parkeerdruk (met name aan de zuidkant hoog), aan de noordkant liggen.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.3.14 Zienswijze: Dubbelgebruik maatschappelijke functies onterecht

Context zienswijze: Het deel met maatschappelijke bestemming is voor gezondheidszorg en een museum. Van dit museum worden alleen voornamelijk overdag bezoekers meegerekend. Maar als er een andere bestemming komt, die ook 's avonds en in het weekend bezoekers trekt, zal dat direct de parkeervraag op het piekmoment laten toenemen.

- **Reactie:** Veel maatschappelijke functies kennen reguliere openingstijden en zullen in de avonden niet of nauwelijks activiteiten kennen en bezoekers aantrekken. Ook is het denkbaar dat maatschappelijke functies een buurtfunctie hebben waarbij veel mensen juist lopen en fietsend naar de locatie komen. Verder is de horeca ondergeschikt aan de hoofdfunctie, en betekent dit dat de openingstijden van de horeca de hoofdfunctie volgen en qua omvang en dus qua parkeerbehoefte zeer beperkt zijn. Binnen de verleende maatschappelijke functie kloppen de berekeningen.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4 Indiener 3 Fietzersbond & Rover

De Fietzersbond is een landelijk vereniging met lokale afdelingen waaronder Gouda en een Landelijk Bureau in Utrecht. Reizigersvereniging Rover zet zich landelijk en lokaal in voor goed openbaar vervoer, zo ook in Gouda.

3.4.1 Zienswijze: onvoldoende betrokken

Context zienswijze: De indieners geven aan in het verleden betrokken te zijn geweest bij participatie waarna er geen reactie of uitnodiging tot participatie meer is geweest.

- **Reactie:** Er is voor de PWA ontwikkeling in het verleden maar ook in de recente jaren uitgebreid geparticipeerd. Veel partijen deden daar aan mee. Die ruimte was er ook voor de Fietzersbond en Rover. Er is ook voldoende media en raadsaandacht geweest voor het plan naar aanleiding waarvan partijen contact hadden kunnen opnemen. Het college herkent zich niet in het beeld dat de participatie te laat of onvoldoende is geweest. Deze is juist zorgvuldig en uitgebreid geweest.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4.2 Zienswijze: besluit tot de fietsstraat Groen van Prinsterersingel is nog niet genomen

Context zienswijze: Groen van Prinsterersingel (GVP-singel) wordt op termijn een hoofdfietsroute. Of dit een fietsstraat wordt is nog niet besloten. Dat staat fout in de toelichting. Uitgangspunt op hoofdfietsroute is dat de inrichting het gebruik van de fiets stimuleert.

- **Reactie:** In het wensbeeld fiets van het VCP dat in 2021 is vastgesteld staat de Groen van Prinsterersingel als stedelijke fietsroute en niet als hoofdfietsroute aangemerkt. In het VCP staat in de projectenlijst bij project 49 de ambitie om de fietsroute Haastrechstebrug – Gouda Noord op te waarderen, door onder andere van de Groen van Prinsterersingel een fietsstraat te maken (overeenkomstig een deeluitwerking van deze route). Daarmee is het wel de ambitie van de gemeente om hier een fietsstraat van te maken, maar moeten de exacte maatregelen nog nader uitgewerkt worden en zal dat nog voor formele besluitvorming langs de gemeenteraad moeten.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie gegrond verklaard. Er zal een aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden door de expliciet aan te geven dat er het voornemen is de Groen van Prinsterersingel als fietsstraat aan te wijzen maar dat hierop nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden.

3.4.3 Zienswijze: inrichting fietsstraat en de bus

Context zienswijze: Creëer waar lijnbussen rijden veiligheid voor fiets en bus met apart gescheiden rijstroken in twee richtingen. Als dat onmogelijk is, biedt bus of fiets een alternatieve route.

- Reactie: Dit is een mooie ambitie, maar staat los van de ontwikkeling van de PWA-kazerne. De keuze voor de hoofdroutes voor fiets en openbaar vervoer en eventuele scheiding daarvan liggen in het verkeerscirculatieplan en het lijnvoeringsplan van de OV-concessie besloten.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4.4 Zienswijze: Maximale onderzoeksinspanning om PWA-locatie op Bodegraafsestraatweg te ontsluiten

- Reactie: Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de mogelijke en wenselijke ontsluiting van de planlocatie. Dit is nader toegelicht in de bijlage van het verkeersonderzoek. Als laatste onderdeel van paragraaf 3.1 van deze zienswijzereactie, staat tevens een algemene zienswijzereactie op dit onderdeel. Het resultaat daarvan is dat een nieuwe aansluiting op de Bodegraafsestraatweg niet nodig en niet wenselijk is, en dat ontsluiting van de planlocatie via de huidige straten op een goede en veilige manier kan. Natuurlijk geeft de gekozen ontsluitingsvariant naar het noorden en zuiden meer verkeer op de Groen van Prinsterersingel. Waar de zienswijze aan voorbij gaat is dat er gekozen wordt voor een integrale oplossing. Een oplossing waarbij de fietser en het ov en de auto ingepast zijn. Een directe ontsluiting via de Bodegraafsestraatweg geeft wel degelijk problemen voor de capaciteit voor de doorstroming en voor de kruising met de burgemeester van Reenensingel. De voorgestelde spitsmaatregelen die tijdelijke blokkades geven zijn onnodig complex, zowel technisch als voor de weggebruiker.
- Reactie: De grond waarover een desbetreffende aansluiting op de Bodegraafsestraatweg gerealiseerd zou moeten worden, ligt buiten het projectgebied. Deze grond is niet in eigendom van de gemeente of ontwikkelaar maar in privaat bezit. Dit zorgt dat een inrit realiseren via deze grond niet eenvoudig zal zijn. Ook op basis hiervan is gekozen om gebruik te maken van de bestaande wegstructuren waar nog voldoende capaciteit is.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4.5 Zienswijze verbrede Groen van Prinsterersingel voor veiligheid

Context zienswijze: Verbreed de GVP-singel ter hoogte van de planlocatie naar voldoende breedte voor het veilige samengaan van bus, fiets, auto en voetganger. Concreet van 9 m naar 12,5 m. Concreet stellen de indieners voor dat de huidige bestemming tussen het meest westelijke bouwblok en de bestemmingsgrens een verkeers- of verblijfsbestemming met aandacht voor groen moet krijgen.

- Reactie: Dit is geen vraagpunt voor de ontwikkeling van de PWA-kazerne, maar een vraagpunt bij de herinrichting van de Groen van Prinsterersingel zelf. Hierover is zoals de indieners zelf ook aangeven nog geen definitieve besluitvorming. Met name de combinatie van een busroute en hoofdfietsroute zal maatgevend zijn voor de inrichting van deze straat. Dat staat los van de planontwikkeling.
- Reactie: De voorstelde bestemmingsaanpassing tussen het meest westelijke bouwblok en de bestemmingsgrens is niet nodig. De indieners nemen als uitgangspunt een gedetailleerd bestemmingsplan met veel verschillende bestemmingsvlakken. De opzet van het bestemmingsplan is een meer globale invulling waar er binnen de bouwvlakken gebouwd kan worden en daarbuiten ligt juist al een openbare ruimte bestemming waaronder verkeer, verblijf en groen. Mochten er bouwvlakken verschoven moeten worden dan is dat altijd een combinatie van verschillende belangen. Ook die staan beschreven in het bestemmingsplan als randvoorwaarden.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4.6 Zienswijze: minder autoverkeer op de noordoentsluiting

Context zienswijze: Ontsluit alleen een minimaal deel van de woningen via de noordzijde van Groen van Pinsterersingel. Verplaats de busluis niet of zorg voor minder autoverkeer in het drukste wegvak tussen Burg. van Reenensingel en Omlooppad.

- **Reactie:** Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de ontsluiting van de planlocatie. Daaruit volgt dat ontsluiting via de Bodegraafsestraatweg niet wenselijk en niet nodig is. Het gemotoriseerd verkeer kan binnen de norm via de Groen van Pinsterersingel afgewikkeld worden. Doordat deze straat doodloopt voor normaal autoverkeer, is deze over een groot deel relatief rustig. Daar waar het drukste deel is zal, mits er tot een fietsstraat besloten wordt, op dat moment gekeken worden of er verkeerskundige aanpassingen nodig zijn. Op dit moment is de capaciteit echter toereikend.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.4.7 Zienswijze: ongewenst autoverkeer op het noordelijk deel van de Groen van Pinsterersingel

Context zienswijze: De verplaatsing van de busluis maakt dat het voor autoverkeer aantrekkelijker is om de tennis-, handboogschiet- en tafeltennishal vanaf de Burgemeester van Reenensingel te bereiken. Dit veroorzaakt onnodig en ongewenst verkeer over de GVP-singel-noord.

- **Reactie:** De sportverenigingen zullen dan inderdaad vanuit het noorden worden ontsloten, waarbij bezoekers van de sportverenigingen die met de auto komen over het noordelijk deel van de GVP-singel aanrijden en weer weg gaan. De sportclubs trekken met name bezoekers in de avonden en in het weekend. Dat zijn momenten dat het overige verkeer (zowel auto- als fietsverkeer) relatief rustig is, mede doordat de scholen dan niet open zijn (welke juist voor veel fietsverkeer zorgen). Ook valt op dat het aantal auto bewegingen door deze sportclubs op basis van de parkeerbezetting relatief laag is en veel bezoekers dus met andere vervoerswijze komen zoals de fiets. Hierdoor zal effect van het omdraaien van de ontsluiting van de sportverenigingen voor de verkeerssituatie op de Groen van Pinsterersingel beperkt zijn. Daarom zien we geen problemen in het afwikkelen van het verkeer van de sportverenigingen over het noordelijk deel van de Groen van Pinsterersingel.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.5 Indiener 4

Dit is een bewoner die direct tegen het plangebied aan woont.

De bezwaarpunten van deze inzender zijn vergelijkbaar met hiervoor behandelde punten. Dit bezwaar gaat voornamelijk over het tekort aan parkeren en de impact daarvan op de leefbaarheid voor bestaande bewoners.

3.5.1 Zienswijze: onvoldoende onderbouwing aantal parkeerplaatsen

Context zienswijze: De indiener stelt dat er onvoldoende parkeervoorzieningen zijn en trekt de afwijking van het Goudse parkeerbeleid in twijfel en mist onderbouwing hiervan. Daarbij komt ook de parkeerdruk die veroorzaakt wordt door Olympia. Samen heeft dit ook een negatief effect op de leefbaarheid.

- **Reactie:** In paragraaf 3.1 is het parkeeronderzoek nader toegelicht. Alle huidige 68 openbare parkeerplaatsen (in de direct aanliggende wegvakken rondom de planlocatie)

worden opnieuw teruggebracht in de nieuwe situatie en blijven ook beschikbaar voor bestaande gebruikers. Daar worden 196 extra parkeerplaatsen aan toegevoegd. Daarmee is er voldoende capaciteit om de parkeeropgave van de PWA kazerne op te vangen. Er wordt deels gebruik gemaakt van restcapaciteit in de openbare ruimte. Daarbij is rekening gehouden met de maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%.

- Reactie: De ontwikkeling van de PWA-kazerne is niet verantwoordelijk voor een oplossing voor het parkeren van voetbalvereniging Olympia. Voor de ontwikkeling van de PWA-kazerne is er op drie verschillende momenten in de week een telling uitgevoerd om de parkeerdruk in de omgeving vast te stellen, waaronder een werkdagavond en een zaterdagmiddag. De normale parkeerdruk van Olympia is daar in meegenomen, waardoor daar rekening mee gehouden is. De nieuwe woningbouw op de PWA-locatie zorgt niet ineens voor meer bezoekers aan Olympia, dus hoeft de PWA-locatie ontwikkeling niet extra rekening te houden met Olympia bezoekers. Paragraaf 3.1 van deze zienswijze reactie gaat eveneens uitgebreid in op het parkeeronderzoek en Olympia.
- Reactie: Het parkeer- en verkeersonderzoek laat zien dat het effect op de leefbaarheid van de omliggende wijken niet aanwezig of gering zal zijn. De toevoeging van het openbare groen en de voorzieningen op het terrein van de PWA kazerne vergroot aan de andere kant de kwaliteit van de openbare ruimte van de wijk, wat een positief effect op de leefbaarheid heeft.
- Reactie: Tot slot begrijpen wij dat de bestaande bewoners het liefst direct voor hun eigen deur parkeren maar dat is met openbaar straat parkeren nooit gegarandeerd.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.5.2 Zienswijze: Aangepast woningbouw programma vraagt om nieuwe parkeerberekening

Context zienswijze: Het programma/ het type woningen is veranderd. De eengezinswoningen zijn uit het plan gehaald met meer parkeerdruk voor de omgeving. Ook krijgen de nieuwe woningen eigen parkeerplaatsen en de omliggende bestaande woningen moeten in de openbare ruimte hun plek zien te vinden.

- Reactie: Het programma in het plan is zeker veranderd en kan ook nog veranderen binnen dit bestemmingsplan mits het blijft voldoen aan de uitgangspunten en het parkeerbeleid. De essentie blijft dat het plan in de eigen parkeerbehoefte moet en zal moeten voldoen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van restcapaciteit die beschikbaar is in de openbare ruimte. Dit is nader toegelicht in o.a. paragraaf 3.1 en 3.5.1.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.5.3 Zienswijze: Het is kwalijk hoe de gemeente en de ontwikkelaar met de buurtbewoners omgaan waarbij er onvoldoende informatie is over procedures en dergelijke

- Reactie: Het college herkent zich niet in de zienswijze. De participatie is juist heel goed verlopen. Dat de bestaande parkeerdruk waar ook in de participatie over is gesproken niet opgelost wordt met dit bestemmingsplan klopt, maar deze opgave is niet sec toe te rekenen aan de herontwikkeling van de PWA kazerne. Verder is dit een inhoudelijk vraagstuk met kijkend naar deze zienswijze een andere argumentatie. Dat verschil in inzicht zegt niets over het feit of er wel of geen goede participatie plaatsvond.
- Reactie: Deze ontwikkeling voorziet in haar eigen parkeervraag in combinatie met een aantal mogelijkheden die de bestaande omgeving biedt. De ontwikkelende partij kan kijkend naar de context van dit bestemmingsplan, niet verplicht worden ook parkeerproblematiek van bijvoorbeeld Olympia op te lossen. Wel kan de bestaande buurt van eventuele deelmobiliteit in het PWA plangebied gebruik maken wat in het voordeel kan zijn voor de parkeerdruk.

Dit deel van de zienswijze is met de voorgaande argumentatie verworpen. Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden.

3.6 Indiener 5 Oasen

Oasen is het waterleidingbedrijf dat zorgt voor schoon en voldoende drinkwater.

3.6.1 Zienswijze: belang van drinkwater in het vooroverleg

Context zienswijze: Oasen geeft aan belanghebbende te zijn en benadrukt het belang van gezond en goed drinkwater. Aan de hand van deze zienswijze is nader contact geweest tussen de gemeente en Oasen over dit belang en verbetering van hun positie rol in planprocessen in het algemeen. Daarbij gaf Oasen aan dat dit hun voornaamste doel was van de zienswijze. Er is wat betreft Oasen geen aanpassing nodig op het plan.

- Reactie: De zienswijze vraagt niet om een aanpassing van het plan.

De zienswijze vraagt niet om een aanpassing van het plan. Deze zal dan ook niet plaatsvinden.

3.7 Indiener 6 Stedin

Stedin is regionaal netbeheerder van elektriciteit en gas.

3.7.1 Zienswijze: belang Stedin en ligging gasleiding

Context zienswijze: Stedin benadrukt haar belang als netbeheerder. De bestaande gasleiding aan de oostzijde van het plangebied ligt parallel aan de waterleiding die in het bestemmingsplan een beschermingszone kent. Ook ten westen ligt een gasleiding. De beschermingszone rondom deze gasleiding moet 2 meter zijn. Dit staat nu niet expliciet in het bestemmingsplan genoemd.

- Reactie: Stedin is een belangrijke partner bij planontwikkeling. Dit (h)erkent de gemeente.
- Reactie: De gasleiding aan de westzijde ligt buiten het plangebied. De bouwvlakken voor de woningen (kwetsbare objecten) liggen meer dan de genoemde twee meter uit de grens van het plangebied en de gasleiding.
- Reactie: De gasleiding aan de oostzijde ligt parallel aan de waterleiding. De waterleiding kent een beschermingszone van 3 meter vanuit het hart van de leiding aan weerszijde. Aan gezien Stedin aangeeft dat de gasleiding een beschermingszone van 2 meter aan weerszijde kent, is deze met 1 meter speling, ook in het veld voldoende beschermd.
- Reactie: In de regels onder artikel 4 staat de gasleiding echter niet expliciet genoemd. Dezelfde leiding staat in aangrenzende bestemmingsplannen ook niet expliciet genoemd. Stedin vraagt om aandacht voor de leidingen. Deze aandacht maakt onderdeel uit van de wijze waarop de gemeente de aanleg of aanpassingen van de openbare ruimte organiseert.

Er zal geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden