

Onderwerp: Zienswijze op Bestemmingsplan PWA Kazerne
Gouda, 23 januari 2024

Inleiding

We hebben als afdelingen voor Midden-Holland van Fietsersbond en Reizigersvereniging Rover het bestemmingsplan PWA-Kazerne bekeken. We zien dat de openbare ruimte rond het terrein te weinig aandacht krijgt terwijl elke verandering zorgvuldige afweging met alle stakeholders eist voor de toekomstbestendigheid van het plan. Want met die openbare ruimte moeten we het eeuwig doen. Veel inrichtingsdetails kunnen later besproken worden maar het ontbreken van ruimte is nooit meer op te lossen. En die ruimte ontbreekt in het plan.

Ondanks dat wij ook de druk voelen van de woningbehoefte, zijn essentiële veranderingen in de openbare ruimte nodig. Deze veranderingen vragen geen of weinig aanpassingen aan de woningen, maar wel in verkeersbestemmingen. Wat dat betekent voor de procedure, is aan de gemeente. Wij verwachten dat de Gemeente insteekt op afgewogen doordachte veranderingen voor het openbaar gebied, waarmee ook bewoners in omliggende buurten, voetgangers, fietsers en reizigers met openbaar vervoer uit de Goudse regio, blij zullen zijn.

Enige jaren terug hebben wij tijdens de participatie vanuit de projectontwikkelaar zowel mondeling als schriftelijk ideeën aangereikt om de Groen van Prinsterersingel (verder verkort tot Gvp-singel) als onderdeel van de nieuwbouw op de PWA-Kazerne, te verbeteren. Hierop is nooit reactie gekomen of een uitnodiging tot participatie. Voor participatie is het nu erg laat, maar niet te laat. Vandaar dat we onze wensen inbrengen met een zienswijze. In deze zienswijze op het bestemmingsplan PWA-kazerne lichten we eerdere schriftelijke en mondelinge inbreng in het kader van de hoofdfietsroute en busroutes toe. Deze inbreng bouwen voort op het door de Raad aangenomen Verkeerscirculatieplan (VCP). Dat kan de basis zijn voor overleg of voor aanpassing van het plan aan onze wensen. We willen drie aanpassingen aan het bestemmingsplan. Allereerst schetsen we de toekomst van de Gvp-singel.

Toekomst Groen van Prinsterersingel

Op termijn wordt de Gvp-singel een hoofdfietsroute tussen Plaswijckweg en Haastrechtsebrug, dat is onderdeel van het Mobiliteitsplan. Of de Gvp-singel een fietsstraat wordt is nog niet besloten terwijl dit wel in de toelichting bij 4.10 staat. Dit is dus een fout in de toelichting van dit plan. Op een hoofdfietsroute is het uitgangspunt, dat de weginrichting het gebruiken van de fiets stimuleert. Dit betekent: waar mogelijk voorrang op kruisingen, voldoende breedte voor de te verwachten intensiteiten, de route veraangemen door hier groen langs aan te leggen, de route sociaal veilig maken door hier voorkanten van woningen of voorzieningen langs te leggen, en waar mogelijk het ontlasten van druk of zwaar verkeer. De Gvp-singel is de busroute voor zowel buslijn 178 tussen station Gouda, MBO Rijnland en Reeuwijk-Bodegraven als voor buslijnen 1 en 4 tussen station NS en Plaswijck/Groenhoven.

Sinds de behandeling van de wijkmobiliteitsplannen (maart 2023) draagt Rover uit: “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 die geen afbreuk doet aan de doorstroom. Maar ook: Investeer als wegbeheerder in OV-infrastructuur, opdat de vervoerder meer van het stedelijk gebied ontsluit. De uitwerking van het VCP biedt toekomstbestendige kansen looproutes

naar OV ook in Gouda Noord te verkorten door busroutes te verleggen. In relatie tot het VCP ziet Rover de lijnen 1 en 4 het liefst gaan over heel de Willem de Zwijgersingel, de Bodegraafsestraatweg, Burgemeester van Reenensingel, naar de Plaswijckweg v.v.; lijn 178 vanaf het plein Breevaartbrug over: Burgemeester van Reenensingel, Ridder van Catsweg, Büchnerweg, Bleulandweg v.v. en lijn 726 kan over: Graaf Florisweg, Van Beaumontstraat, Willem de Zwijgersingel v.v. De wens tot verleggen van lijn 178 over heel de Thorbeckelaan en Bodegraafsestraatweg, staat in het vervoersplan 2021 van Arriva, maar is door de Gemeente niet vastgelegd en opgepakt. Zowel het rapport Toekomstbestendig busvervoer als de notitie Verkeer en parkeren gaan uit van behoud van de lijnbussen over de Gvp-singel. De visie van Rover is allerm minst gerealiseerd. De Fietsersbond ondersteunt de visie van Rover om de busroutes te verleggen, want het ontlast de hoofdfietsroute Plaswijckweg - Haastrechtsebrug van alle busverkeer. Vooralsnog houden we rekening met de bestaande routes.

Uitgangspunt van de zienswijze

Deze zienswijze is erop gericht om vermijdbaar verkeer te weren bij de combinatie van fiets, bus en auto op een hoofdfietsroute. Dat geldt vooral voor de auto. In onze analyse kunnen auto's voor de nieuwe woningen en veel van die voor de sportvoorzieningen geweerd worden van de Gvp-singel. Dat maakt het veiliger voor alle deelnemers aan het verkeer. Maar het samengaan van fiets en bus vergt meer ruimte dan nu beschikbaar is.

Onze zienwijze -Wat is er nodig voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan?

- A. Doe een maximale onderzoeksinspanning om de extra auto's naar en van het PWA-terrein niet via de Groen van Prinsterersingel te ontsluiten maar via de Bodegraafsestraatweg, met inrit en wegdek voor motorvoertuigen tussen Bodegraafsestraatweg, PWA-locatie en de nauwelijks gebruikte parkeerplaatsen langs het sportcomplex en wel zodanig dat dat onderzoek kan dienen als onderbouwing voor de veiligste verkeersafwikkeling voor de auto. Dit betekent dat richting de Bodegraafsestraatweg een verkeersbestemming nodig is ten behoeve van deze aansluiting.

Toelichting zienswijze

De notitie Verkeer en parkeren bij het bestemmingsplan bevat onvoldoende onderzoek dat kan dienen als onderbouwing voor de veiligste verkeersafwikkeling voor de auto. Het meest gewenste alternatief om verkeer door de woonwijken of nabij scholen te voorkomen, is voor deze situatie ontsluiting via de Bodegraafsestraatweg en niet via de Gvp-singel. Deze mogelijkheid wordt in de genoemde notitie als onmogelijk gekwalificeerd omdat verkeer uit het PWA-terrein niet de Bodegraafsestraatweg op kan rijden in noordelijke richting tijdens de avondspits en dus "het terrein niet af kan". In de avondspits staat in deze richting een lange wachtrij auto's waar de toekomstige bewoners niet tussen komen. Deze conclusie is onjuist: het verkeer kan in deze situatie het terrein wel af door in zuidelijke richting te rijden naar de Olympiarotonde en daar elke gewenste, waaronder ook de noordelijke, richting te kiezen. Deze route is 550 m langer dan de directe route en leidt tot overkomelijk tijdverlies. Als het niet druk is, kan men gewoon direct via de aansluiting op de Bodegraafsestraatweg in noordelijke richting rijden. Eventueel kan de aansluiting van het terrein in noordelijke richting met bebording of fysiek worden geblokkeerd tijdens de avondspits, mocht dat vanuit verkeersveiligheid nodig zijn. Bewoners kunnen te allen tijde via deze aansluiting het terrein op rijden. De onjuiste conclusie over de ontsluiting voor auto's via de Bodegraafsestraatweg dient door

nader onderzoek beter te worden onderbouwd. Wij zien geen enkel verkeerskundig beletsel voor een volledige aansluiting van het PWA-terrein op de Bodegraafsestraatweg en verwachten dat u tot dezelfde conclusie komt. Daarmee is het verkeerskundig hoofddoel van dit project, het vermijden van autoverkeer door de wijk Gouda Noord en op de hoofdfietsroute ter hoogte van MBO Rijnland en Carmel College (met veel overstekende scholieren) voorkomen en wordt autoverkeer direct afgewikkeld op een hoofdroute voor auto's.

- B. **1.** Verbreed de bestemming verkeer/verblijf c.q. het openbaar gebied van de Gvp-singel ter hoogte van het PWA-terrein vanaf de westrand van de rijbaan van 9 m naar 12,5 m ten behoeve van het veilig samengaan van bus, fiets, auto en voetganger en de aanleg van een strook groen met bomen. Dit betekent dat de bestemming wonen vanaf de westelijke grens met 3,5 m moet worden verkleind (zie afbeelding 1a en 1b).
- 2.** Regel dat alleen een minimaal deel (bijvoorbeeld 20%) van de woningen en voorzieningen) in het PWA-terrein en in de sportstrook tussen dit terrein en het Omlooppad via de Groen van Prinsterersingel ontsloten mag worden.

Toelichting zienswijze B1 en B2

Een fietsstraatrichting voor bus en fiets is voor de fietser geen probleem. De bus zal zich aan moeten passen aan de fietser door langzamer te rijden. Voor de buspassagier is dit wel een probleem: dit betekent een langere reistijd en in geval van vertraging geen mogelijkheid tot versnellen en stress als gevolg. Voor de fietser is het ook geen probleem als de fietsstraatrichting wordt losgelaten en vervangen door een bus-/autorijbaan met fietsstroken. Deze inrichting is er al ter hoogte van het PWA-terrein, alleen voldoen de breedtes van fietsstroken en bus-/autorijbaan niet aan wettelijke normen (zie ook afbeelding 4, het huidige straatbeeld ter hoogte van het PWA-terrein). Daarom moet het openbare gebied van de Gvp-singel waar mogelijk worden verbreed. Bij de PWA-kazerne gaat de situatie veranderen en kan de situatie worden verbreed. Als daar tot verbreding wordt besloten, ligt het voor de hand de kans te grijpen ook op andere delen van de gecombineerde hoofdfiets- en OV-route de stroken te verbreden.

De verbreding naar 12,5 m is nodig voor de volgende indeling:	breedte in m
- Twee fietsstroken met de wettelijke breedte van 1,75 m, totaal	3,5
- Een auto-/busrijbaan van 3,5 m waardoor er enige afstand is tussen bus en fietser	3,5
- Een trottoir van 2,5 m breed voor alle voetgangers naar de voorzieningen, gelijk aan de breedte van het trottoir tussen tafel-tennis-GSG-sportzaal en Van Reenensingel	2,5
- <u>Groenstrook met bomen</u>	<u>3,0</u>
Totaal	12,5

De bovengenoemde groenstrook is nodig omdat een hoofdfietsroute aantrekkelijker is als deze langs groen is gesitueerd. Daarnaast zijn schaduw (voorkomen van hitte) en natuur, waarden, waaraan een groenstrook bijdraagt. De groenstrook is ook nodig om het gebrek aan groen aan de oostzijde van de Gvp-singel ter hoogte van het bestaande PWA-terrein aan te vullen. Thans is deze terreinrand ingericht met een kale betonvlakte. In figuur 2.4 van het bestemmingsplan, zie bijlage onder deze

brief, is te zien dat deze vlakte niet wordt vergroend¹. De rest van de oostzijde van de Gvp-singel beschikt over een groenstrook dan wel over groene voortuinen. Ook zullen de nieuwe woningen profiteren van deze groen-/bomenbuffer tussen de busroute en hun woning. Voor een rij bomen is voor zover onze kennis strekt, 3 m wortelruimte nodig.

We gaan ervan uit dat de bestaande parkeerplaatsen langs de Gvp-singel ter hoogte van het PWA-terrein en de sportaccommodaties vervallen ter verhoging van de veiligheid op deze drukke vooralsnog gecombineerde fiets/bus-stroken. Indien deze parkeerstroken niet vervallen komt er 2 m bij, totaal 14,5 m.

Een en ander betekent dat minimaal 3,5 m van de 4,5m van de bestemming wonen tussen het meest westelijke bouwblok en de bestemmingsgrens de bestemming verkeer of verblijf, met aandacht voor groen moeten krijgen (zie ook afbeelding 1 b).

Mocht de ontsluiting over de Bodegraafsestraatweg niet mogelijk zijn, dan rest ontsluiting via de Thorbeckelaan, waar de toekomst voorziet in éénrichtingsverkeer. Ook in dat geval moet onderzocht worden of de rijbaan verbreed moet worden ter plaatse van de aansluiting van de PWA Kazerne.

C. Verplaats de bussluis niet of zorg voor niet meer autoverkeer in het drukste fietsers-wegvak tussen de Van Reenensingel en het Omlooppad. Bepaal de locatie van de bussluis pas als besloten is over zienswijze A.

De bussluis wordt, zo is beschreven in paragraaf 4.10.1. van de toelichting van het bestemmingsplan, verplaatst naar een locatie juist ten noorden van de Heemskerkstraat. Het verplaatsen van de bussluis is in combinatie met het ontsluiten van het grootste deel van de PWA-Kazerne naar de Van Reenensingel is zeer onwenselijk in verband met de veiligheid voor fietsers, halterende bus, in- en uitstappende passagiers en passerende voetgangers. Op de Gvp-singel tussen Van Reenensingel en het Omlooppad (verder te noemen Gvp-singel-Noord) zijn de meeste verkeersbewegingen, met name van fietsers vanwege de toevoer van en naar twee richtingen van het Omlooppad. Hier liggen ook meerdere scholen, die vanuit dit wegvak ontsluiten: MBO Rijnland, Carmel College, ISK en Al Qalam. Wij vinden het wenselijker dat de auto's richting de Thorbeckelaan (verder te noemen Gvp-singel-Zuid) ontsluiten dan richting de Van Reenensingel omdat Gvp-singel-Zuid minder druk is met fietsers en overstekende leerlingen. Het verplaatsen van de bussluis moet bijdragen aan de geringste toename van verkeer over de Gvp-singel-Noord.

De voorgenomen verplaatsing van de bussluis maakt dat het voor autoverkeer aantrekkelijker is om de tennis-, handboogschiet- en tafeltennishal te bereiken vanaf de Van Reenensingel. Dit veroorzaakt onnodig en ongewenst extra verkeer over de Gvp-singel-Noord.

¹ Overigens, langs de Wibautstraat wordt het bestaande uitzicht op groen ook tenietgedaan door een woningblok tussen de bestaande woningen en de bomen te bouwen. Ook hier is toevoeging van groen gewenst. Wij menen dat dit vooral een zaak is tussen de buurt Gouda Noord, de corporatie als woningeigenaar en de gemeente. Echter hier fietsen ook velen, en dat fietsen wordt aantrekkelijker met uitzicht op groen in plaats van op beton of baksteen.

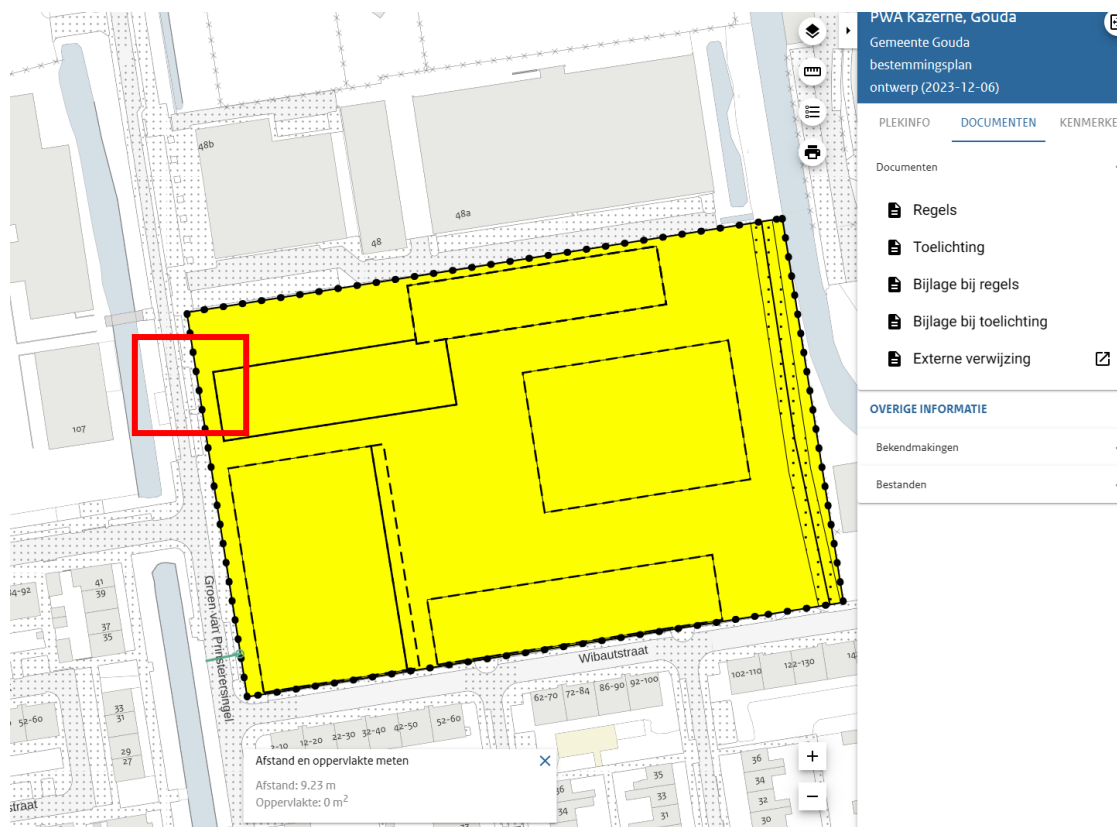


Fietsersbond en Rover adviseren eerst te besluiten over zienswijze A en vervolgens de verplaatsing van de busluis te onderbouwen.

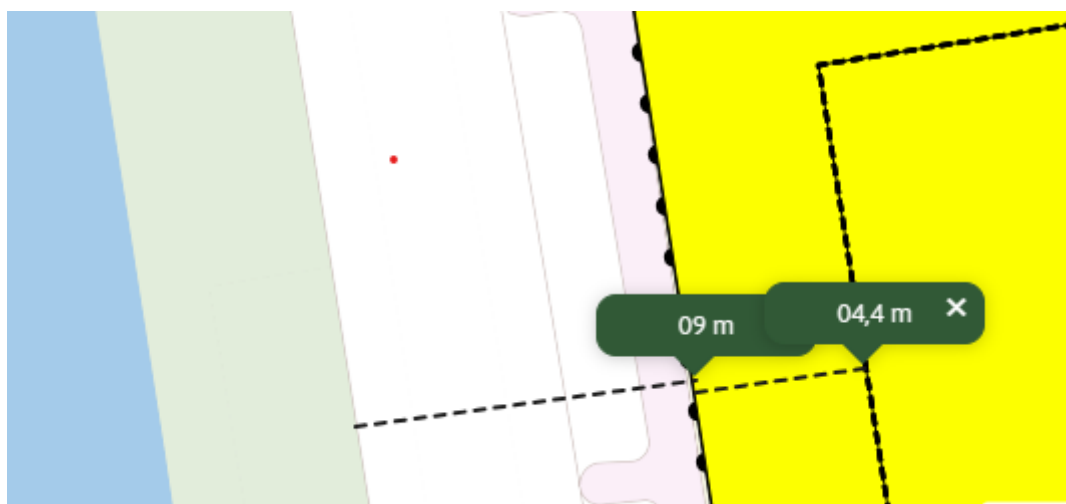
Met vriendelijke groeten, Peter Bos
namens Fietsersbond Gouda Midden Holland

Jan Willem Fortuin
namens Reizigersvereniging Rover Gouda

Afbeeldingen



Afbeelding 1a verbeelding bestemmingsplan PWA Kazerne met de uitsnede van afbeelding 1b



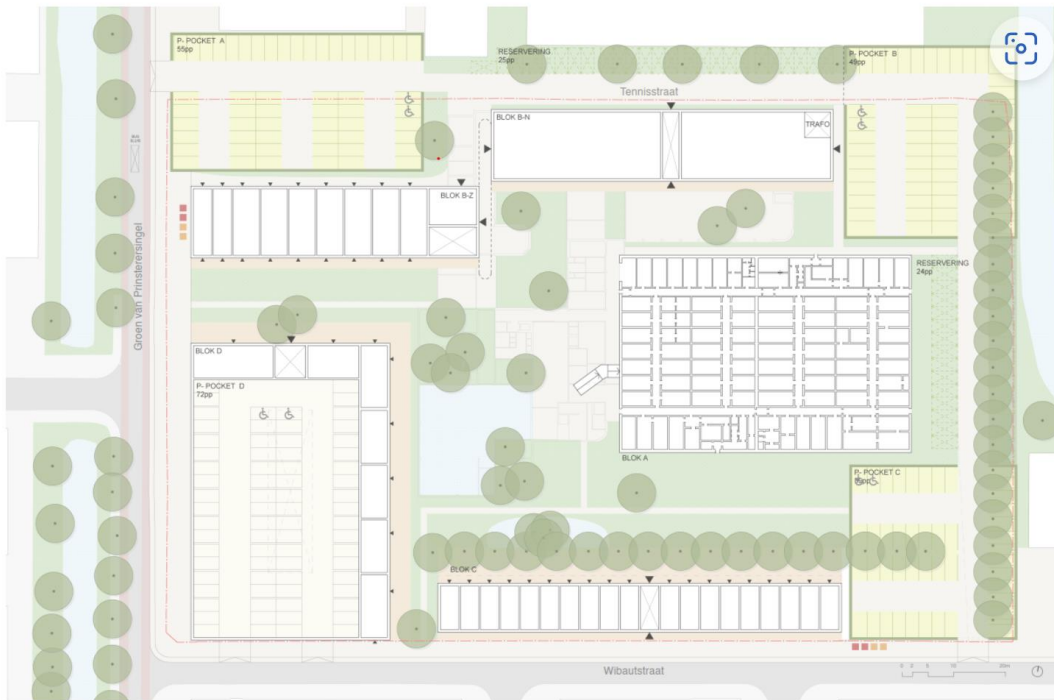
Afbeelding 1b: een fragment van het bestemmingsplan ter hoogte van het PWA-terrein; de afstand tussen de westrand van de rijbaan en het westelijke bouwblok van het PWA-terrein is circa 13,5 (9+4,5). Van deze maat is 12,5 m nodig voor het openbaar gebied. Van de 4,5 m tussen bouwblok en westelijke bestemmingsgrens moet tenminste 3,5 worden herbestemd tot verkeer-/verblijf, met aandacht voor openbaar groen.



Fietsersbond

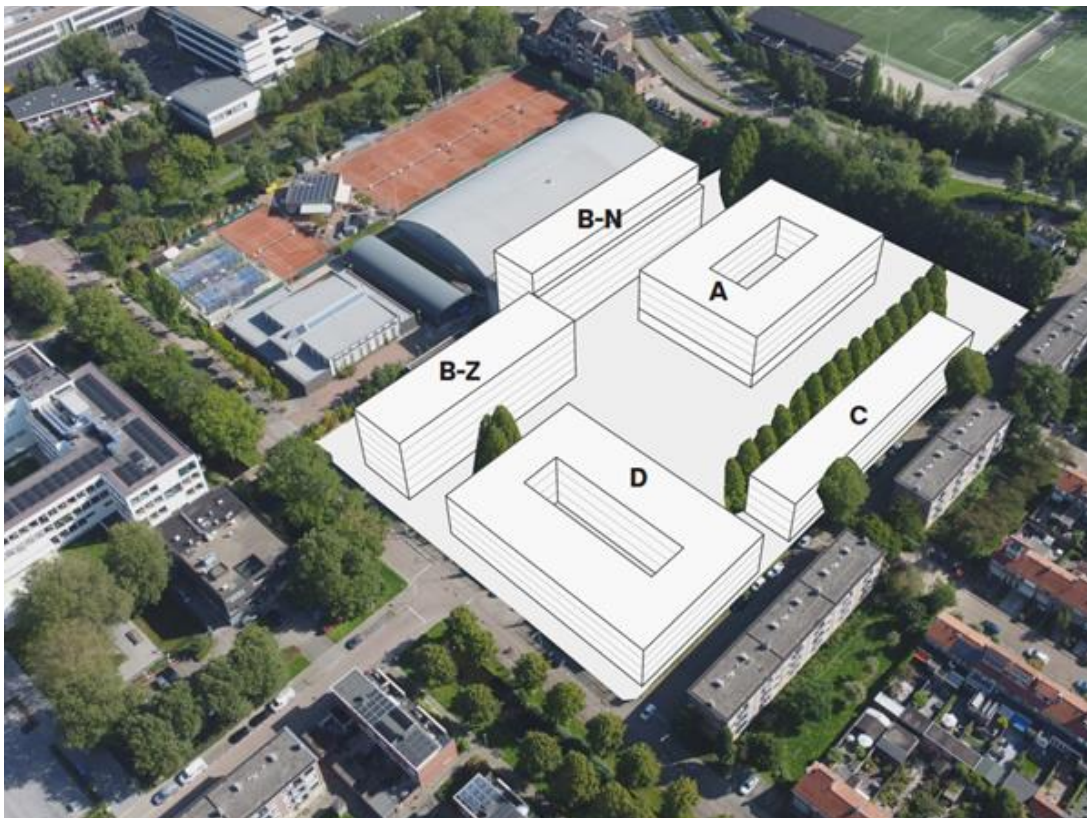


ROVER



Figur 2.4: Overzichtstekening (bron: PWA Gouda BV, d.d. 01-10-2023)

Afbeelding 2



Afbeelding 3 (Figuur 2.3. uit bestemmingsplan): ruimtelijke weergave bouwplan.



Afbeelding 4: situatie smal deel Groen van Prinsterersingel ter hoogte van PWA Kazerne

4.10.1 Verkeer

De planlocatie wordt ontsloten op de Groen van Prinsterersingel. De huidige bussluis wordt naar het zuiden verplaatst, waardoor verkeer van/naar de planlocatie via het noordelijk deel van de Groen van Prinsterersingel gaat rijden in plaats van het zuidelijk deel. Daarmee wordt het zuidelijk deel 'gespaard' van extra verkeersbewegingen, en ontstaat een snellere aantakking op de stedelijke randweg (Burgemeester van Reenensingel) wat past bij de visie van het Verkeerscirculatieplan.

De herontwikkeling zorgt voor ongeveer 1.150 motorvoertuigbewegingen per dag extra. Het verkeer verspreidt zich over verschillende wegen. Hoe verder weg van de planlocatie hoe kleiner de verkeerseffecten zijn. Het grootste verkeerseffect vindt plaats op het noordelijk deel van de Groen van Prinsterersingel. Dit is een erftoegangsweg 30 km/u met een gemengd profiel waar diverse scholen aan gelegen zijn. Op deze straat rijden meer fietsers dan auto's. Op termijn wordt de Groen van Prinsterersingel een fietsstraat. Daarvoor is het wenselijk zo min mogelijk autoverkeer te hebben, en zijn maximaal acceptabele intensiteiten opgesteld. De verkeersdruk op de Groen van Prinsterersingel voldoet hier ruimschoots aan. Enkel het meest noordelijke stukje richting de Burgemeester van Reenensingel waar al het wijkverkeer samenkomt is net te druk voor een fietsstraat. Gezien de beperkte lengte en de ligging nabij de verkeerslichten met daar invloed van, wordt deze overschrijding van de richtlijn niet onoverkomelijk geacht.