



Nota van beantwoording zienswijzen ‘uitwerkingsplan supermarkt Fluwelensingel’

Datum: 11 januari 2019





Inhoud

1.	Uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Uitwerkingsplicht	5
1.3	Beantwoording zienswijzen	5
2.	Thematische beantwoording zienswijzen algemeen	6
2.1	Behoeft nieuwe supermarkt	6
2.2	Verkeerstoename en ontsluiting	7
2.3	Zienswijze 1	11
2.3.1	Verkeer	11
2.3.2	Supermarktbehoefte	12
2.4	Zienswijze 2	12
2.4.1	Luchtkwaliteit	12
2.4.2	Verkeer	13
2.4.3	Huizen	13
2.4.4	Conclusie	13
2.5	Zienswijze 3	14
2.5.1	Parkeren en groen	14
2.5.2	Verkeersontsluiting	14
2.6	Zienswijze 4	14
2.6.1	Verkeer en beschermd stadsgezicht	14
2.6.2	Noodzaak supermarkt ontbreekt	14
2.7	Zienswijze 5	15
2.7.1	Wensen (achteruitgang/laad- en losplaats/2 parkeerplekken voor privégebruik)	15
2.8	Zienswijze 6	15
2.9	Zienswijze 7	16
2.9.1	Supermarktbehoefte	16
2.9.2	Woonhuizen Fluwelensingel 58/59	16
2.9.3	Groenstructuurplan 2007-2015	17
2.9.4	Parkeren	17
2.9.5	Verkeersgeneratie	17
2.9.6	Luchtkwaliteit	17
2.9.7	Geluidshinder	18
2.9.8	Het te bouwen superFlucomplex	18
2.9.9	Alternatieven	19
3.	Bijlagen	19
3.1	Zienswijzen	19
3.1.1	Registratienummer zienswijzen	19
3.1.2	Unieke zienswijzen	20
	Zienswijze 1	21
	Zienswijze 2	24



Zienswijze 3.....	25
Zienswijze 4.....	26
Zienswijze 5.....	27
Zienswijze 6.....	29
Zienswijze 7.....	31



1. Uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel

1.1 Inleiding

Uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel is opgesteld met het oog op het realiseren van een supermarkt met parkeergelegenheid aan het bestaande parkeerterrein Klein Amerika. De supermarkt grenst ook met een gevel aan de Fluwelensingel. Het uitwerkingsplan biedt het juridisch kader waarmee de gewenste ontwikkeling planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Op 23 oktober 2017 heeft een informatieavond plaatsgevonden in de Chocoladefabriek te Gouda. Op deze informatieavond zijn tientallen (veelal direct) omwonenden gekomen. Tijdens deze avond is inhoudelijke informatie gegeven over het uitwerkingsplan, over de te volgen procedure en over de mogelijkheden om op dit plan te reageren.

Het ontwerp uitwerkingsplan heeft met ingang van 26 oktober tot en met 6 december 2017 (6 weken) ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn 43 schriftelijke zienswijzen ingediend.

Meerdere indieners hebben een zienswijze per e-mail verzonden binnen de termijn van ter inzagelegging. Formeel stond de digitale weg niet open voor het indienen van zienswijzen en dient het bevoegd gezag de reclamant in de gelegenheid te stellen om het gebrek te herstellen. Omdat de zienswijze maar net binnen de termijn is ingediend, is de per e-mail verzonden zienswijze aangemerkt als schriftelijke zienswijze en zodoende ontvankelijk.

1.2 Uitwerkingsplicht

Dit uitwerkingsplan is het resultaat van een uitwerkingsplicht die in het geldende bestemmingplan 'Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost' staat. Een uitwerkingsplicht is niet vrijblijvend, B&W zijn verplicht, met inachtneming van de randvoorwaarden uit het bestemmingsplan, de bestemming uit te werken middels een uitwerkingsplan.

1.3 Beantwoording zienswijzen

Er volgt een samenvatting van de ingediende zienswijzen, steeds in cursief gevolgd door de beantwoording. Indien de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt dit aan het einde van de zienswijzen als conclusie weergegeven. In verband met de privacy zijn de binnengekomen zienswijzen geanonimiseerd.

Omdat een groot aantal zienswijzen zich richt op dezelfde aspecten, wordt begonnen met een thematische beantwoording, vervolgens wordt per zienswijze ingegaan op de volledige zienswijze(n).



2. Thematische beantwoording zienswijzen algemeen

2.1 *Behoefte nieuwe supermarkt*

Er bestaan al jaren plannen voor een supermarkt op de locatie Klein Amerika, ook wel Fluwelensingel of Jan Verswollezone genoemd. Ook in de winkelvisie van de gemeente Gouda (2017-2025) wordt de ontwikkeling genoemd: *Wij werken mee aan de ontwikkeling van een supermarkt op Klein Amerika (Jan Verswollezone)*. Dit komt nog voort uit het beleid van 2009.

Momenteel is initiatiefnemer Timpaan bezig met de planontwikkeling van een supermarkt van circa 1.500 m² wvo op deze locatie. Klanten van de supermarkt kunnen (betaald) parkeren op de parkeerplaats die op eigen terrein naast de supermarkt wordt gerealiseerd. Het terrein grenst direct aan het reeds bestaande parkeerterrein van circa 250 plaatsen die toebehoort aan de gemeente Gouda. Dit gehele terrein, Klein Amerika, heeft en houdt een belangrijke functie als parkeerterrein voor binnenstad bezoekers. De verkeersafhandeling voor auto's loopt via het bestaande parkeerterrein Klein Amerika.

Zienswijzen

De rode draad van de zienswijzen die zich richten op de komst van een supermarkt is de vraag of er behoefte is aan een supermarkt op Klein Amerika/aan de Fluwelensingel. Dit in relatie tot de realisatie van supermarkten op de Sportlaan en met de mogelijke komst van een nieuwe stadssupermarkt in het centrum.

Behoefte supermarkt in relatie tot zienswijzen

De supermarktbehoefte voor Klein Amerika valt zowel kwantitatief als kwalitatief te verantwoorden. Ten eerste geeft een kwantitatieve behoefteberekening (onder andere door middel van dichtheden, een benchmark en een distributieve toets) een indicatie van wat de behoefte (aan supermarkten) binnen een bepaald gebied is. De huidige supermarktdkking in Gouda is laag, zowel in vergelijking met de provincie Zuid-Holland en met Nederland, als in vergelijking met de benchmarksteden. Daarnaast is het supermarktaanbod in het centrum van Gouda zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht beperkt. Sinds 2016 zijn er enkele supermarkten toegevoegd (of vernieuwd) binnen het aanbod van Gouda, zoals de Jumbo en Lidl op de Sportlaan. Deze waren echter reeds meegenomen als harde plannen in de distributieve berekening, waardoor dit geen invloed heeft op de uitkomst van de distributieve berekening. De ontwikkelingen op de locatie Klein Amerika en in de binnenstad van Gouda passen binnen de distributieve ruimte.

Met de voorziene ontwikkeling zal de supermarktdichtheid hoger worden. Deze ligt nu op 0,22 m² wvo per inwoner. Dit is hoger dan het gemiddelde in 2016, echter nog steeds duidelijk onder het landelijk gemiddelde (0,26 m² wvo per inwoner). Daarnaast geven de cijfers aan dat de dichtheid niet alleen in Gouda toeneemt, maar dat er in het gehele (verstedelijkte deel van ons) land sprake is van een toename van de supermarktdichtheid. Deels geschiedt dat door schaalvergroting, deels door de toevoeging van kleinere gemakssupermarkten op trafficlocaties.

Ook in kwalitatief opzicht valt de behoefte aan een supermarkt op Klein Amerika te verantwoorden. Tot de belangrijkste argumenten behoort het feit dat de structuur van het aanbod, maar ook de positie van het centrum van Gouda door de beoogde ontwikkeling wordt versterkt. Momenteel kent de binnenstad van Gouda zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht een beperkt supermarktaanbod. De bewoners van de binnenstad hebben daarmee te weinig keuze in de directe omgeving van hun woning. De supermarkten op de Sportlaan kunnen deze functie niet vervullen door de relatief grote afstand tot deze bewoners. Daarnaast betekent een situering van een trekker op deze locatie (die al als bronpunt dient) een versterking van de binnenstad van Gouda, doordat bezoekers hun niet-dagelijkse boodschappen (die ze in het centrum doen) kunnen combineren met hun dagelijkse boodschappen op Klein Amerika. Een goed supermarktaanbod in of aanpalend aan een centrumgebied is belangrijk voor het functioneren van de niet-dagelijkse winkels in het centrum. Gelet op de generieke ontwikkelingen vormen supermarkten steeds meer de dragers van centrumgebieden, ook die van Gouda.



Tot slot kan daarmee gesteld worden dat het initiatief de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking kan doorstaan. Er is voldoende kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan een supermarkt op Klein Amerika en de ontwikkeling heeft geen negatieve ruimtelijke effecten, niet in de vorm van onaanvaardbare aantasting van woon-, leef- en ondernemersklimaat via de weg van leegstand, en niet op het verzorgingsniveau van de bewoners van Gouda (geen structuur verstorende werking).

2.2 Verkeerstoename en ontsluiting

Het bestemmingsplan 'Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost,' is gebaseerd op het vorige Mobiliteitsplan 2007-2020. Ten tijde van het opstellen van dit mobiliteitsplan was er een andere economisch klimaat: veel uitbreidingsplannen en benodigde infrastructuur, zoals een westelijke stadsentree, een Mijstunnel, 2x2 rijstroken Van Reenensingel. Dit geeft een andere beeld van het verkeer door de stad, dan waar we nu mee te maken hebben. Over de Fluwelensingel en Blekerssingel is de volgende zinsnede opgenomen: *Op de singels zijn doserende maatregelen nodig om deze route voor doorgaand verkeer minder aantrekkelijk te maken. Dit kan alleen als er een alternatief beschikbaar is. Vandaar dat benutting van de stadsring en de binnenring als voorwaarde wordt gezien voor het kunnen doseren op de parkeerroute. Het doseren op de Blekerssingel en Fluwelensingel zou kunnen gebeuren door de inpassing van de RijnGouweLijn op de Blekerssingel en Fluwelensingel. Het gedeelde gebruik van het dwarsprofiel door Light- Rail, fiets en auto moet leiden tot een inrichting waarbij de auto ondergeschikt is en prioriteit wordt gegeven aan langzaam verkeer en de RijnGouweLijn.*

Vanuit dit perspectief is het bestemmingsplan Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost' met daarin als nader uit te werken de bijbehorende supermarkt opgesteld. Sindsdien is een ander ruimtelijk beleid ontstaan en veel infrastructuur niet aangelegd of niet meer nodig gebleken.

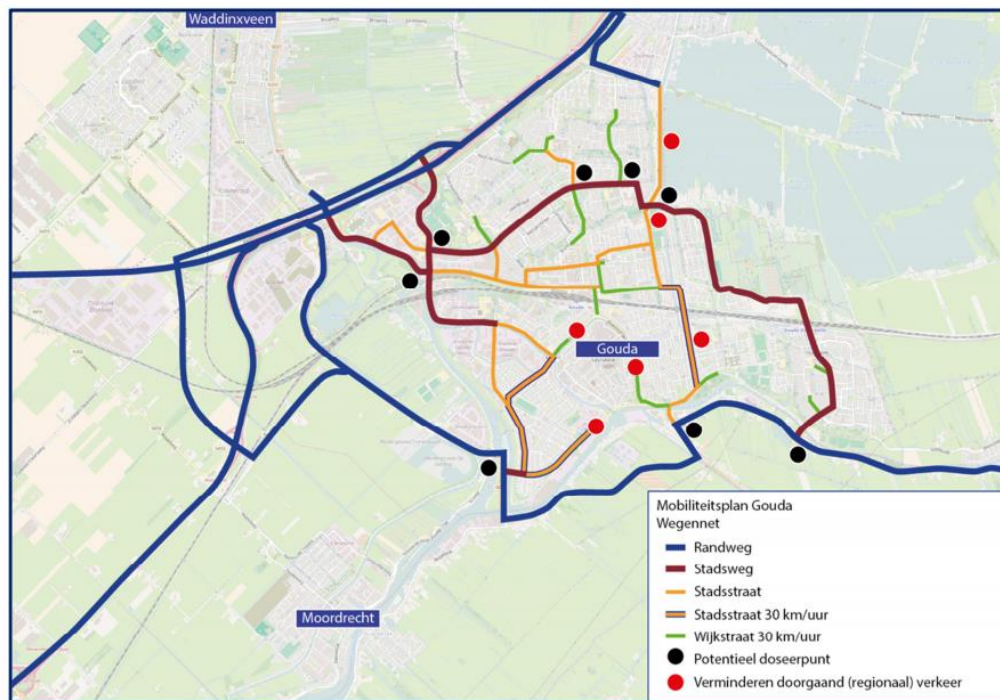
Zienswijzen

De rode draad van de zienswijzen die zich richten op verkeersaspecten is dat de schrijvers het opmerkelijk vinden dat de gemeente enerzijds de ambitie heeft om het verkeer op de Fluwelensingel en Blekerssingel te verlagen, en anderzijds een supermarkt op deze locatie toestaat, die zou resulteren tot extra verkeer.

Mobiliteitsplan in relatie tot zienswijzen

In het Mobiliteitsplan 2017-2026, vastgesteld op 20 september 2017, wordt ingezet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur. Uitbreiden van de infrastructuur voor de piekmomenten is nog maar beperkt mogelijk en niet kostenefficiënt. Alle vervoerwijzen hebben verkeersruimte nodig. Dat vraagt om keuzes. In het Mobiliteitsplan is een wensbeeld voor de verkeersnetwerken opgenomen, zie figuur 1. Daarbij is uitgegaan van de volgende principes:

1. We willen het gemotoriseerde verkeer bundelen op een (beperkt) aantal hoofdwegen. Deze wegen hebben de belangrijkste doorstroomfunctie, waarbij we ook moeten zorgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Dit kan mede bewerkstelligd worden door het doseren van verkeer of aanbrengen barrières in routes die minder belangrijk worden.
2. Het bundelen van het gemotoriseerde verkeer biedt mogelijkheden om op andere kwetsbare routes de verkeersdruk te verminderen en de kwaliteit voor de fietser te verhogen.
3. De belangrijkste fietsroutes lopen zo min mogelijk langs de hoofdwegen. Het fietsen moet vooral aangenaam zijn in een wat rustigere en leuke omgeving.



Doseerpunt: locatie waar verkeerslichten op een bepaald moment de capaciteit van een bepaalde richting van het gemotoriseerde verkeer beperken, zodat de doorstroming op het vervolg van het traject goed blijft. Het doseerpunt is een bewust gekozen locatie waar eventuele vertraging optreedt, waardoor de verkeers-hinder (auto, fiets) in andere delen van het netwerk verminderd wordt.

Figuur 1: wensbeeld wegenstructuur 2026

Om het verkeer naar de hoofdwegen te drukken, is de gedachte om diverse wegen te gaan afwaarderen naar 30 km/u wegen en het verkeer te gaan doseren en/of het doorgaand (regionaal) verkeer te verminderen. Voor de Blekerssingel/Fluwelensingel is de volgende maatregel genoemd: Afwaarderen naar 30 km/u weg en opheffen van de doorgaande (regionale) functie, verminderen van vrachtverkeer ten gunste van de fietskwaliteit en de bereikbaarheid van bestemmingsverkeer. Een van de zoekrichtingen is een uitbreiding van het parkeerterrein Klein Amerika tot op de singel, met een selecte doorgang (openbaar vervoer, langzaam verkeer en belanghebbenden). Dit betekent dat het parkeerterrein Klein Amerika nog wel bereikbaar moet zijn voor bezoekers en bewoners. Dit wordt onderstreept met het wensbeeld wegennet. Immers, de Fluwelensingel vanaf de Goejanverwelledijk is aangewezen als wijkstraat (30 km/u). Een dergelijke weg mag volgens het Mobiliteitsplan een maximum intensiteit van 8.000 mvt/etmaal hebben (zie bijlage 1 van het mobiliteitsplan). Voor de rest van de Fluwelensingel geldt een maximum gewenste intensiteit van 5.000 a 6.000 mvt/etmaal.

Met het regionale verkeersmodel is een eerste indicatie gegeven van de verwachte effecten van het doorvoeren van het wensbeeld van figuur 1.



Prognose intensiteiten gemotoriseerd verkeer (etmaal) 2025 zonder maatregelen en met maatregelen (structuuringrepen) exclusief effecten mobiliteitsmanagement en toename fietsverkeer

	A	B		A	B
Randwegen					
N207, Noord Ringdijk	15.500		Thorbeckelaan	4.750	
Zuidwestelijke Randweg	17.000		Bleulandweg – Dreef	9.750	
Provinciale weg west, ten oosten van Goej.dijk	10.500		Zwarteweg (spoorpassage)	10.500	
Goudse Poort bij B. v. Reenensingel	46.000		Joubertstraat	12.500	
Stadswegen					
B. van Reenensingel west	21.000		Brug B. Goejanverwelledijk	16.750	
B. van Reenensingel t.w.v. R.v.Catslaan	14.250		Wachtelstraat	7.250	
B. van Reenensingel t.w.v. Bodegraafsestraatw..	17.000		Nieuwe Gouwe oostzijde	10.250	
Goudse Houtsingel	8.750		KW-weg zuid	13.750	
Hamstergat (spoorpassage)	24.000		Industriestraat	12.000	
Brug B. Goverwellesingel	10.000		Wijkstraten		
Ridder van Catsweg (Plaswijck, zuid)	13.250		Graaf Florisweg	8.750	
Rotterdamseweg Stroomkanaal	21.000		Spoorstraat	13.500	
Stadsstraten					
Bodegraafsestraatweg noord	15.000		Fluwelensingel	7.500	
Bodegraafsestraatweg t.n.v. van G. Florisweg.	16.500		Kattensingel	8.000	
Bodegraafsestraatweg t.z.v. B.v.Reenensingel	11.000		Blekerssingel	9.500	
B. Jamessingel west	23.250		Plaswijckweg (zuid)	7.250	
B. Jamessingel station	19.250		Overig verblijfsgebied		
			IJsselkade/Nieuwe Veerstal	12.000	
			Turfsingel	3.000	

Kolom A: Prognose intensiteiten 2025 zonder maatregelen in wegnnet
 Kolom B: Verandering intensiteiten 2025 door veranderingen in het wegnnet conform de voorstellen van het Mobiliteitsplan (de kleuren geven de verschillen aan)

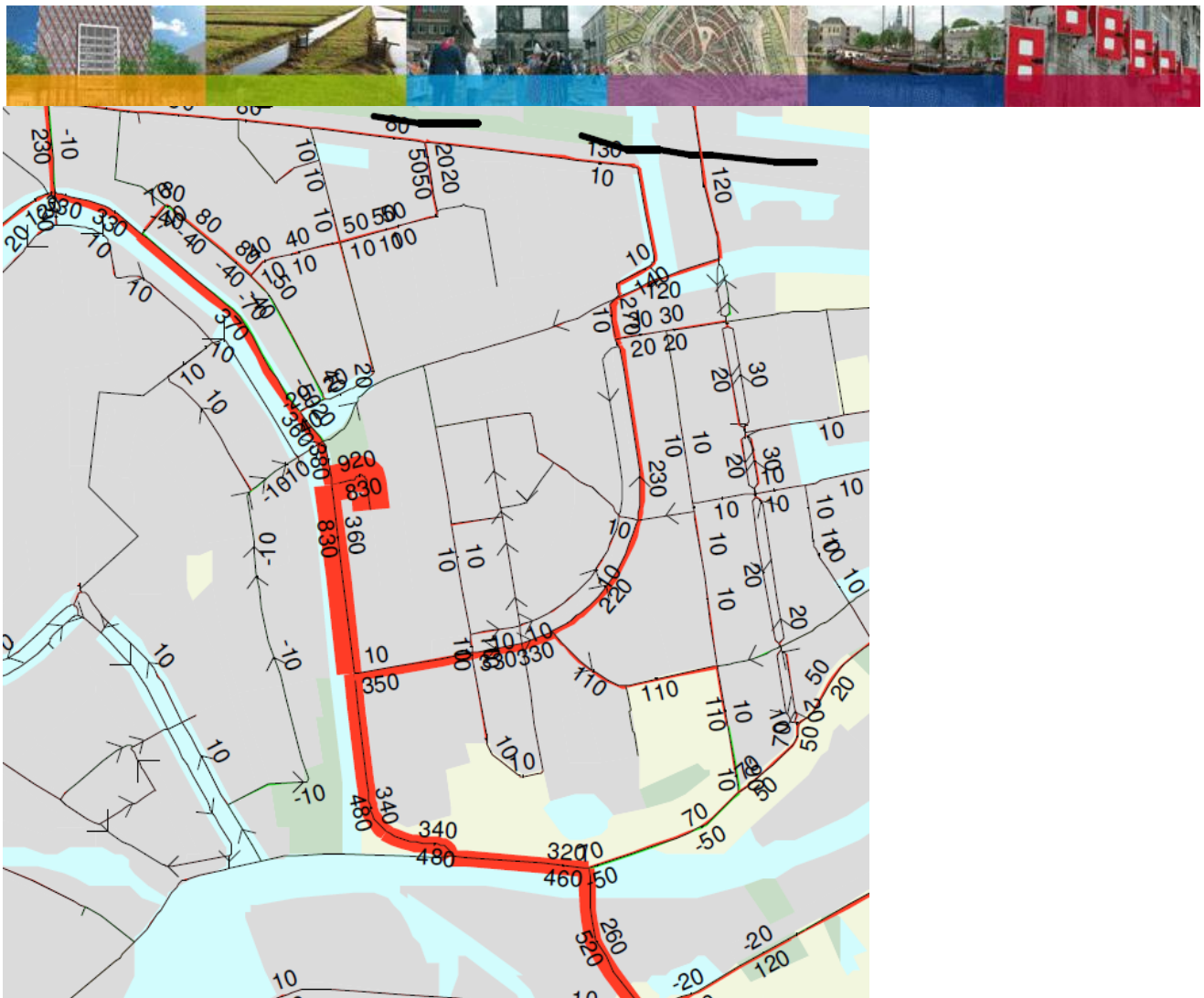
Afname > 20% op stadsstraat of wijkstraat	Wijziging	Toename 10-20% op stadsstraat of wijkstraat
Afname 10-20% op stadsstraat of wijkstraat	< 10%	Toename > 20% op stadsstraat of wijkstraat
Toename 10-20% op randweg of stadsweg		Toename >20% op randweg of stadsweg

Figuur 2: prognose intensiteiten Mobiliteitsplan (bron: Mobiliteitsplan 2017)

Te zien is dat zonder maatregelen de verwachte intensiteit op de Fluwelensingel 7.500 mvt/etmaal zal zijn en op de Blekerssingel 9.500 mvt/etmaal. Met het doorgevoerde wensbeeld van het Mobiliteitsplan is de verwachting dat het verkeer op zowel de Fluwelensingel als Blekerssingel met meer dan 20% afneemt. Voor dat Fluwelensingel is dat circa 1.500 tot 6.000 mvt/etmaal en voor de Blekerssingel circa 1.900 tot een intensiteit van 7.600 mvt/etmaal.

Effect verkeer supermarkt

Het blijkt dat de ontwikkeling van de supermarkt niet in het gebruikte verkeersmodel (van 2015) is opgenomen, terwijl dit al wel vaststaand beleid was, verankerd in het bestemmingsplan 'Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost'. De gevolgen van de supermarkt op deze plek, zijn in figuur 3 gevisualiseerd.



Figuur 3: invloed supermarkt op verkeersstromen

Te zien is dat de Fluwelensingel 820 – 1.190 auto's per etmaal meer te verwerken krijgt en de Blekersingel circa 300 auto's per etmaal. Dit betekent dat de "winst" van het maatregelpakket van het Mobiliteitsplan lager uitvalt indien rekening wordt gehouden met de komst van de supermarkt.

Nadere uitwerking

Het voorgestelde wensbeeld uit het Mobiliteitsplan vraagt echter een nadere uitwerking op zowel structuur- als straatniveau. De stap van wensbeeld naar concrete maatregel is op dit moment te groot. Kunnen we op bepaalde wegen de intensiteit van het verkeer omlaag krijgen, of zijn de bestaande fietsvoorzieningen op te waarderen? Om een goed inzicht te krijgen gaan wij het Goudse wegennet in een dynamisch verkeersmodel zetten. De voeding van dit model komt uit het regionale model, zodat een goede aansluiting blijft met regionale ontwikkelingen. Dit model simuleert verkeersstromen en effecten van aanpassingen aan de infrastructuur en verkeersmanagement. Bovendien maakt het effecten voor verkeersgeluid en luchtkwaliteit inzichtelijk, zowel voor de hele gemeente als op wegvakniveau. De uitkomsten van dit onderzoek zullen mede bepalend zijn voor:

- Benodigde maatregelen op het hoofdwegennet
- Knips of andere circulatiemaatregelen
- De wegcategorisering
- De (her)inrichting van een aantal wegen
- Prioritering van maatregelen na 2019

Hieruit wordt duidelijk wat de intensiteit gaat worden op de singels als de ambities uit het Mobiliteitsplan worden gerealiseerd en wat hiervoor nodig is.



Inmiddels is een kentekenonderzoek gedaan naar het aandeel regionaal doorgaand verkeer op de Fluwelensingel – Blekerssingel. Dit is circa 8% van het totaal (6.709 mvt/dag). Het betreft hier verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in Gouda. Het weren van dat verkeer levert een vermindering op van circa 550 mvt/dag.

Vooruitlopend op de grootschalige maatregelen op de Fluwelensingel/Blekerssingel, zijn we met bewoners in gesprek over korte termijn maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren. Ook denken wij na over gewenste profielen voor deze singels, passend bij bepaalde intensiteiten. Dit is weer input voor de scenario's die met het dynamische verkeersmodel worden doorgerekend.

Alles afwegend op de algemene beantwoording van het thema verkeer is het college van mening dat het toevoegen van een supermarkt op deze plek daarom passend is. Het plan past binnen de uitwerkingsregels (artikel 21 Gemengd – Uit te werken) van het geldende bestemmingsplan 'Kadebuurt, Kort Haarlem, Gouda Oost'. Geconstateerd wordt dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de supermarkt toeneemt, dit kan echter gezien de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan niet tot gevolg hebben dat het uitwerkingsplan niet wordt vastgesteld. Weliswaar is de toename van het aantal verkeersbewegingen niet optimaal, maar gezien het belang van de komst van de supermarkt en de meerwaarde daarvan voor de omgeving aanvaardbaar.

2.3 Zienswijze 1

De zienswijze ziet - kort samengevat - op de huidige verkeersdruk van de Blekers- en Fluwelensingel en de behoefte aan een supermarkt.

2.3.1 Verkeer

- Volgens de indieners van de zienswijze passeren er dagelijks duizenden voertuigen hun huizen, hetgeen tot gevolg heeft dat: - de singels dichtslibben, - de huizen als gevolg van fijnstof smoezelig worden, - het voor fietsers gevaarlijk wordt op de singels, - en dat de huizen niet geheel zijn (stammen uit tijdperk 'paard en wagen').
- De cijfers van de gemeente spreken over 9.500 verkeersbewegingen per etmaal. In het Mobiliteitsplan van Gouda staat het gemotoriseerd verkeer op de Blekers- en Fluwelensingel wil terugbrengen naar een intensiteit van 5000/5500 bewegingen per etmaal (ontwerp mobiliteitsplan 2017- 2026. Een reductie van 4.000 bewegingen per dag, hetgeen goed viel bij de bewoners.
- De verkeersdruk wordt verder gevoed door een toename van de busroutes vanuit de Krimpenervaard, afsluiting van de noord- en zuidroutes door de stad, en een toename van toeristen.
- Als klap op de vuurpijl, aldus indieners, is het plan opgevat om een supermarkt met een buurt- en regiofunctie naast/achter Fluwelensingel 55, in 'het gat van de Jong' te willen realiseren. Tijdens de inloopavond is beweerd dat dit 800 extra verkeersbewegingen per etmaal zou opleveren. In het uitwerkingsplan konden wij lezen dat rekening moet worden gehouden met 1.470 extra voertuigbewegingen.
- Dit is in tegenspraak met de intentie van de gemeente om de verkeersdruk te laten dalen. Een supermarkt met een geplande omvang van 1.500 m2 levert ca. 1.500 verkeersbewegingen per etmaal op, waardoor de Blekers- en Fluwelensingel op ca. 11.000 verkeersbewegingen per etmaal uitkomen.
- Indieners van de zienswijzen plaatsen vraagtekens bij de waarde van het Mobiliteitsplan als zij juist door haar besluiten meer verkeer veroorzaakt, en het beschermde stadsgezicht met zijn vele gemeentelijke monumenten.
- Indieners pleiten met het oog op leefbaarheid van hun woonomgeving voor een stuk groen naast het asfalt van Amerika. Maar denken tegelijkertijd ook mee - als het toch om geld mocht gaan doel is - waarom geen koopwoningen met een tuin kunnen worden gerealiseerd.



2.3.2 Supermarktbehoefte

- Indieners van de zienswijzen vragen zich ook af hoe de realisering van deze supermarkt zich verhoudt tot een op 5 minuten rijden gerealiseerde supermarkt (Lidl/Jumbo) aan de Sportlaan met een oppervlakte van 2.000 m², terwijl er ook nog plannen zijn om de binnenstad van Gouda (winkelvisie Gouda van november 2017, pagina 7) een kleine super te realiseren.
- Tot slot stellen indieners dat er geen behoefte is aan een supermarkt en voelen zij in hun belangen geschaad. Zij dagen de gemeente uit te werken aan verbetering van het leefklimaat, het verminderen van het verkeer op de singels, het verbeteren van het stadsbeeld en het tegengaan van trillingen.

Reactie gemeente:

Verkeer:

De intensiteit op de Fluwelensingel en Blekerssingel is te hoog en deze willen wij terugbrengen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen, conform het Mobiliteitsplan. Zoals in het algemene gedeelte omschreven, gaan we onderzoeken hoe dit het beste vormgegeven kan worden. We krijgen dan inzicht in hoeveel verkeer van de singels af kan en via routes kan rijden.

In 'Supermarkt Klein Amerika / Fluwelensingel in Gouda Akoestisch onderzoek uitwerking bestemmingsplan' (LBP\Sight, 24 november 2016) wordt uitgegaan van 1.470 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 5 trekkers met opleggers. Paragraaf 2.2 blz. 7 (LBP\Sight, 24 november 2016) "Daarbij wordt opgemerkt dat ondanks dat de locatie onderdeel uitmaakt van het centrum er voor gekozen is de locatie te kwalificeren als "schil centrum". Op basis van de landelijke gehanteerde kentallen van het CROW1 is de verwachting voor een centrumlocatie namelijk dat de supermarkt een verkeersaantrekkende werking heeft van ongeveer 980 motorvoertuigen per etmaal (hoog percentage bezoekers komt te voet, fiets of openbaar vervoer). Gezien de ligging aan het goed bereikbare parkeerterrein Klein Amerika achten wij een verkeersaantrekkende op basis van de kwalificatie "centrum schil" passender als uitgangspunt: ongeveer 1.470 motorvoertuigen per etmaal."

Er is reken-technisch dus bewust in het akoestisch onderzoek uitgegaan van een maximaal aantal mvt (worst case scenario) om de maximale milieutechnische consequenties in beeld te brengen. Dit zegt dus niet dat er daadwerkelijk 1.470 verkeersbewegingen per etmaal door de supermarkt worden opgewekt.

Wij achten het belang van de realisatie van de supermarkt zodanig groot, dat de toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de komst van de supermarkt geen aanleiding geeft om af te zien van vaststelling van het uitwerkingsplan.

Supermarktbehoefte:

De supermarktbehoefte voor Klein Amerika valt zowel kwantitatief als kwalitatief te verantwoorden. Daarmee staat de behoefteonderbouwing de vaststelling van het uitwerkingsplan niet in de weg.

Voor een inhoudelijk reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.4 Zienswijze 2

De indiener van de zienswijze heeft de drie navolgende thema's als onderwerp tegen het uitwerkingsplan supermarkt Fluwelensingel aangevoerd.

2.4.1 Luchtkwaliteit

Er is na onderzoek gebleken dat er sprake is van overschrijding van het toegestane fijnstofgehalte in de luchtkwaliteit. De gemeente heeft toegezegd tot verbetering van de luchtkwaliteit. Er is tot heden hierop geen actie ondernomen.



2.4.2 Verkeer

Uit onderzoek van de gemeente is gebleken dat de verkeersdruk op de Fluwelen- en Blekerssingel veel te hoog is. Er wordt gestreefd naar een reductie van 4.500 voertuigen. Hierop is geen actie ondernomen, en het reduceren van het aantal voertuigen wordt niet bereikt door het realiseren van een grote supermarkt en het uitbouwen van de parkeergelegenheid, want deze zorgen juist voor een toename van meer dan 1.000 voertuigen.

Een ander probleem is de doorstroming van het verkeer. Hulpdiensten kunnen hierdoor lastig hun bestemming bereiken, hetgeen voor gevaarlijke taferelen zorgt en dan hebben zij het niet over de grote stroom fietsers die over de stoepen en het verkeer heen zigzaggen.

2.4.3 Huizen

De huizen zijn gefundeerd op staal en zijn heel kwetsbaar en zal door het extra zwaar verkeer verder nadelig worden beïnvloed.

2.4.4 Conclusie

Al concluderend is de zienswijze-indiener van mening om alvorens na te denken over de komst van een supermarkt eerst de problematiek van de luchtkwaliteit en de verkeersdruk aan te pakken.

Reactie gemeente:

Luchtkwaliteit:

In het milieukundig advies van de Omgevingsdienst Midden Holland 'uitwerkingsplan Klein Amerika', is nagegaan wat de effecten van de ontwikkeling van supermarkt op de luchtkwaliteit in de omgeving is.

De berekende toename fijn stof ligt ruim onder de NIBM-waarde. Voor NO₂ is een toename van 1,3 µg/m³ berekend. De toename van NO₂ is hiermee iets boven de NIB grens van 1,2 µg/m³. De concentratie van NO₂ in de buurt van het plangebied is 30,6 µg/m³. Dit is ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³. De bijdrage van 1,3 µg/m³ NO₂ als gevolg van het verkeer van en naar de supermarkt zal daarom niet leiden tot overschrijding van de grenswaarde.

De bijdrage NO₂ als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de supermarkt ligt boven de norm van de van niet in betekende mate, maar zal niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. De bijdrage van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) is niet in betekende mate.

Dit initiatief is niet concreet bedoeld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daartoe zijn andere initiatieven die worden uitgevoerd. Er wordt extra geïnvesteerd in groen, klimaatadaptatie en energietransitie.

Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de vaststelling van het uitwerkingsplan.

Verkeer:

Ten aanzien van verkeer is dit in lijn met de reactie zoals geformuleerd in zienswijze 1. Zoals aangegeven zijn we met de buurt in gesprek om de verkeerssituatie op korte termijn te verbeteren.

Huizen:

Ten aanzien van het heien. Hier gaat het om uitvoering die bij de bouwtechnische beoordeling van het bouwplan wordt betrokken. In dit stadium van de procedure is dit niet opportuun.

Tot slot nemen wij het advies van de indiener van de ze zienswijze om goed na te denken over de komst van de supermarkt ter kennisgeving aan.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.



2.5 Zienswijze 3

De indiener van de zienswijze heeft de twee navolgende thema's als onderwerpen tegen het uitwerkingsplan naar voren gebracht. Hij is van mening dat het ontwerp uitwerkingsplan te weinig is uitgewerkt. Er is in de verdere planvorming meer aandacht nodig voor efficiënt en meervoudig ruimtegebruik. Bebouwing en verkeersruimte zijn indicatief aangegeven. Verder is er te weinig aandacht voor ontsluiting voor voetgangers en fietsers

2.5.1 Parkeren en groen

De indiener van de zienswijze pleit voor een betere inrichting van het hele gebied tussen Klein Amerika en de Martensstraat. Hij stelt voor om het uitwerkingsplan uit te breiden naar het hele gebied tussen Klein Amerika en de Martensstraat en daaraan de bestemming 'verkeer, verblijf en openbaar groen' geven. Het parkeren dient volgens hem in meerdere etages te worden gerealiseerd, zodat er ruimte kan worden gecreëerd voor groen en recreatie.

2.5.2 Verkeersontsluiting

De indiener pleit voor een makkelijke fiets- en voetgangersontsluiting voor bezoekers van de supermarkt uit de binnenstad en andere wijken.

Reactie gemeente:

Parkeren en groen:

De inrichting van het parkeerterrein zal nader worden uitgewerkt na vaststelling van het uitwerkingsplan. In dit plan is niet gekozen om parkeren in meerdere etages te voorzien. In het plangebied zijn geen bomen aanwezig. Wel op het naast gelegen parkeerterrein Klein Amerika, dat met voorliggende plan wordt uitgebreid. De inrichting van het parkeerterrein, daaronder begrepen de bomen, zal op gelijke wijze worden doorgezet op het uitbreidingsgedeelte van het parkeerterrein. Het plan voegt groen toe.

Verkeersontsluiting:

Het huidige parkeerterrein is ook ontsloten voor fietsers en voetgangers. Er liggen trottoirs en fietsers kunnen op de rijbaan fietsen. Dit kan echter wel beter worden ingericht. Ter hoogte van Fluwelensingel 42 is ook een voetgangers- en fietsdoorsteek tussen Fluwelensingel en parkeerterrein. Vanuit de Burgemeester Martenssingel is geen doorsteek, maar voor de bereikbaarheid van de supermarkt is dit ook wenselijk en zal door de ontwikkelaar worden gerealiseerd.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.6 Zienswijze 4

2.6.1 Verkeer en beschermd stadsgezicht

De zienswijze strekt tot betoog dat de gemeente de verkeerde volgorde kiest. Naar zijn mening dient eerst onderzocht te worden hoe op welke wijze de veiligheid van de singels en het beschermd stadsgezicht kan worden geborgd.

2.6.2 Noodzaak supermarkt ontbreekt.

Er zijn twee nieuwe supermarkten aan Sportlaan die in de dagelijkse behoefte van hem en zijn buurtgenoten voorzien.

Reactie gemeente:

Verkeer en beschermd stadsgezicht:

De komst van een supermarkt zal aan het beschermd stadsgezicht aan de Fluwelensingel niets afdoen. Het gevarieerde gevelbeeld langs de singel is één van de karakteristieken van de singel. De variatie is beschermd door middel van een gevelwandkaart als onderdeel van het bestemmingplan die als bijlage 1 in het uitwerkingsplan is opgenomen. Het ontwerp van de



gevel dient hierin te passen en is in het kader van een vooroverleg goedgekeurd door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK).

Supermarktbehoefte:

De supermarktbehoefte voor Klein Amerika valt zowel kwantitatief als kwalitatief te verantwoorden. Daarmee staat de behoefteonderbouwing de vaststelling van het uitwerkingsplan niet in de weg.

Voor een inhoudelijk reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.7 Zienswijze 5

De indiener verwelkomt de supermarkt, maar wil graag meedenken - om dichtslibben van de wegen te voorkomen - op welke wijze de verkeersstromen goed kunnen worden gemanaged. Voorts brengt hij een paar praktische punten naar voren die hij graag gerealiseerd wil zien als de supermarkt er komt, namelijk 1. dat er een achteruitgang wordt gerealiseerd zodat hij zijn achtertuin via Klein Amerika kan bereiken, 2. dat er 2 parkeerplekken aan de achterzijde voor hem voor privégebruik worden gerealiseerd (middels een carport o.i.d.), en 3. dat er een laad- en losplaats voor vrachtwagens aan de Burg. Martensstraat gerealiseerd wordt.

2.7.1 Wensen (achteruitgang/laad- en losplaats/2 parkeerplekken voor privégebruik)

Reactie gemeente:

Deze zienswijze kan in het kader van de vaststelling van het uitwerkingsplan geen rol spelen. Voor de gemeente is hiervoor geen rol weggelegd. De indiener van de zienswijze wordt geadviseerd met de ontwikkelaar hierover in overleg te treden. De inrichting van het parkeerterrein zal nader worden uitgewerkt na vaststelling van het uitwerkingsplan.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.8 Zienswijze 6

Deze zienswijze, is ingediend namens en mede ingediend namens 45 omwonenden, en heeft mede betrekking op een aantal afspraken die zouden zijn gemaakt met de ontwikkelaar in de periode 2005 - 2015.

De klankbordgroep wenst dat aan de navolgende afspraken tegemoet wordt gekomen:

Ingang voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de klanten van de supermarkt dient aan de zijde van Klein-Amerika te worden gerealiseerd. Aan de zijde van de Burg. Martensstraat dient slechts een doorgang naar het parkeerterrein van de supermarkt voor:

- (Brom)fietzers en voetgangers;
- Calamiteitendiensten (ambulance, politie, brandweer) tijdens calamiteiten;
- Eigenaren gekochte P-plaatsen (om van daaruit uitsluitend door te kunnen gaan naar hun privé P-plaatsenterrein).

Door creatie van de ingang op deze manier zullen 2 parkeerplaatsen worden opgeofferd. Deze worden gecompenseerd ter hoogte van de Burg. Martenssingel, te realiseren d.m.v. stoepversmalling o.i.d.. Alle overige parkeerplaatsen ter hoogte van de Burg. Martenssingel blijven beschikbaar voor omwonenden.

Ongeacht waar het laad- en loss punt wordt gesitueerd, blijft het inpandig laden en lossen van groot belang i.v.m. geluidsoverlast vanwege de grote open ruimte van Klein Amerika. Voorkomen moet worden dat een eventueel te ontstane blinde muur wordt gebruikt als voetbalmuur.



De klankbordgroep uit haar zorgen over een loze stuk grond direct rechts naast de P-terreiningang aan de Burg. Martensstraat. Voorkomen moet worden dat ongeacht aan wie de eigendom van dit stukje grond toevalt, zij erop moet toezien dat dit stukje grond niet ten prooi valt aan de hangjeugd met alle gevolgen van dien voor de handhaving.

Afspraken m.b.t. hoogten van te planten bomen naleven zoals afgesproken eind 2012.

Uitsluitend asfalt op P-terrein tegen geluidsoverlast winkelwagens zoals afgesproken eind 2012.

Reactie gemeente

Eventuele met de ontwikkelaar gemaakte afspraken worden door het Uitwerkingsplan niet onmogelijk gemaakt en staan de vaststelling daarvan dan ook niet in de weg. Geadviseerd wordt hierover bij de uitwerking van het plan in gesprek te gaan met de ontwikkelaar.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.9 Zienswijze 7

Indiener van de zienswijze stipt de navolgende punten aan.

2.9.1 Supermarktbehoefte

Indiener van de zienswijze vraagt zich af hoe groot de behoefte aan een supermarkt is. Volgens de indieners kunnen buurtbewoners lopend of op de fiets hun dagelijkse boodschappen doen. Er zijn geruchten dat in de Marktpassage een supermarkt komt, nu Halfords daar vertrokken is en er is een avondwinkel in de Walestraat. Indiener is van mening dat de gemeente de economische belangen laat prevaleren boven de belangen van de ondernemers in de binnenstad.

In de bijlage (bedoeld wordt Distributieve toets en effecten supermarkt van het Bureau Stedelijke Planning, d.d. 25 mei 2016) wordt gesteld dat de supermarkt wekelijks 10.000 tot 15.000 klanten zal trekken en dat ook bij weinig combinatiebezoek al snel een potentiële impuls voor het centrum zichtbaar zal zijn. Met (omgerekend) 1.430 tot 2.140 klanten per dag ontstaat een te grote druk op het gebied en de singels.

Reactie gemeente:

Supermarktbehoefte:

Het supermarktaanbod in het centrum van Gouda is met de kleine Albert Heijn (Markt 50) zeer beperkt. Deze winkel meet slechts een kleine 600 m² wvo. Ook met de toevoeging van een kleine supermarkt in de Marktpassage blijft het aanbod en de keuzemogelijkheden voor de bewoners van de binnenstad beperkt. Een moderne supermarkt meet ca. 1.200 m² wvo om in de behoeften van bewoners te kunnen voorzien. Met een dergelijke grotere maat kunnen supermarktformules een volwaardig en aantrekkelijk assortiment bieden. De nieuwe supermarkt op Klein Amerika kan met deze maatvoering een positieve impuls geven voor de bewoners van het centrum en het aangrenzende Kort Haarlem, maar ook voor de overige bewoners van Gouda die het centrum bezoeken. Zij kunnen het winkelen in de binnenstad combineren met het doen van de boodschappen.

De toevoeging van een supermarkt op Klein Amerika zal de winkels in het centrum niet in gevaar brengen. De Albert Heijn aan de Markt is qua maatvoering niet vergelijkbaar met een full-service supermarkt. Voor de andere winkels in de binnenstad zal gelden dat zij een positieve impuls zullen ervaren door de versterking van de trekkracht van het gebied Klein Amerika als bronpunt van binnenstadsbezoek en door het combinatiebezoek dat een supermarkt van moderne maatvoering aan de rand van het centrum met zich meebrengt.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.9.2 Woonhuizen Fluwelensingel 58/59

Ofschoon deze woningen waardevol en gezichtsbepalend zijn, is het niet gelukt om deze woningen op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen.



Reactie gemeente:

De betreffende panden zijn al gesloopt. Deze zienswijze nemen wij daarom voor kennisgeving aan.

2.9.3 Groenstructuurplan 2007-2015

Indiener vraagt zich af of met de komst van 'Groen, groener Gouda' Timpaan 15% groen zal compenseren.

Reactie gemeente:

De nota 'Groen, groener Gouda' is op 13 december 2017 vastgesteld. Het voorliggend uitwerkingsplan heeft tot en met 6 december 2017 ter inzage gelegen en heeft geen rekening gehouden met deze nota. Echter voegt dit plan wel groen toe. In de reactie van zienswijze 3 'parkeren en groen' wordt hier nader op ingegaan.

2.9.4 Parkeren

Indiener vraagt zich af of rekening mee is gehouden dat de aan te leggen parkeerplaatsen zullen worden ingenomen door het winkelend publiek dat uitsluitend naar de binnenstad gaat.

Reactie gemeente:

Daar is rekening mee gehouden. Er worden daarom ook meer parkeerplaatsen aangelegd dan strikt noodzakelijk.

2.9.5 Verkeersgeneratie

Indiener van de zienswijze vraagt zich af of er geen verkeersgevaarlijke situatie ontstaan als bus 197 van R-net Gouda-Schoonhoven naar de halte in het Vromanpark rijdt. Is verplaatsing van de halte van de baan. Hoe verhoudt het voornemen in het Mobiliteitsplan dat de verkeersdruk op de Blekers- en Fluwelensingel met 25-30% te reduceren, met de aanname dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling de verkeersdruk op de Blekers- en Fluwelensingel met maximaal ongeveer 1.470 mvt / etmaal zal toenemen.

Reactie gemeente:

Zie paragraaf 2.2, het algemene gedeelte van deze zienswijzennota. Er ligt geen toezegging van de gemeente om de verkeersdruk op de Blekers- en Fluwelensingel met 25-30 procent te reduceren. Wel is de ambitie uitgesproken om het verkeer op de singels te verminderen, passend in het totale wensbeeld van de wegenstructuur in Gouda.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.9.6 Luchtkwaliteit

Naar de luchtmeting is geen onderzoek uitgevoerd, maar is er slechts gebruik gemaakt van rekentools. Het roet zet zich niet alleen af op de buitenkant van de huizen, maar ook de binnenzijde krijgt haar deel mee. Indiener van de zienswijze pleit voor exacte luchtmetingen op de Blekers- en Fluwelensingel.

Reactie gemeente:

De Europese Unie heeft een richtlijn opgesteld waarin Europese normen voor de luchtkwaliteit in de buitenlucht zijn opgenomen. Deze normen zijn overgenomen in Nederlandse wetgeving, Wet milieubeheer, titel 5.2. Er wordt wettelijk dus alleen getoetst in de buitenlucht. De Wet luchtkwaliteit en het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) stellen dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien:

1. *de plannen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ (helaas geen roet) in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% verstaan;*



2. de plannen niet leiden tot het overschrijden van een grenswaarde; Middels een berekening moet worden aangetoond of de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.

De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied is in dit plan aan hand van de NSL-monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl), die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort, inzichtelijk gemaakt. In deze tool zijn de concentraties voor verschillende stoffen langs (drukke) wegen en de achtergrondconcentraties weergegeven.

De luchtkwaliteit wordt namelijk niet alleen bepaald door verkeer maar ook door de bijdrage van andere bronnen zoals industrie, huishoudens, landbouw en natuurlijke bronnen; de zogenaamde achtergrondconcentratie. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) berekent jaarlijks de achtergrondconcentraties in heel Nederland, de zogenoemde grootschalige concentratiekaarten Nederland (GCN). Deze berekeningen worden deels gevalideerd aan de hand van meetresultaten uitgevoerd door het RIVM. Het RIVM neemt in haar berekeningen alle nieuwe bouw- en infrastructuurprojecten mee, evenals nieuw milieubeleid. De berekeningen worden uitgevoerd voor een net gepasseerd jaar als voor verschillende toekomstjaren. Voor de concentraties van het verkeer levert de gemeente jaarlijks de nieuwe verkeersgegevens en hiermee wordt de NSL- monitoringstool ieder jaar geactualiseerd.

Er worden bij de toetsing dus niet direct metingen uitgevoerd, wel worden de berekeningen gevalideerd aan de hand van metingen.

2.9.7 Geluidshinder

Anders dan de gemeente denkt, is het aspect wegverkeerslawaaï wel aan de orde. Aan de achterzijde zal meer overlast worden ervaren. Er is voorts niets terug te vinden over het geluidsniveau van koelings- en aircosystemen van de superFlu.

Reactie gemeente:

Er worden geen geluidgevoelige objecten ontwikkeld in het plangebied. Nader onderzoek in het kader van de Wet Geluidhinder is dan niet aan de orde.

De ontwikkeling voldoet aan de richtafstanden van de brochure Bedrijven en milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). Ook voldoet het maximaal geluidniveau van de bevoorradings aan de geluidnorm van het Activiteitenbesluit. De geluidemissie van de activiteiten op het parkeerterrein zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde van de Circulaire Indirecte Hinder, maar voldoen aan de maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A). Hiermee is bedrijven en Milieuzonering geen belemmering voor het vaststellen van het uitwerkingsplan.

Deze zienswijze geeft dan ook geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.9.8 Het te bouwen superFlucomplex

Indiener van de zienswijze vraagt of er een bezonningsstudie is uitgevoerd in verband met de zijmuur die tegen het woonhuis nr. 55 wordt gebouwd. Voorts vraagt hij naar de wijze waarop de heiwerkzaamheden worden uitgevoerd (trillingsvrij). Veel woningen zijn niet onderheid en hebben al schade geleden ten gevolge van het zware vrachtverkeer. De op de gevelwandkaart aangeduide huisnummer 49 dient te worden gewijzigd in huisnummer. 48.

Reactie gemeente:

Het uitwerkingsplan is ter onderbouwing van de bestemming, er is nog geen sprake van een concreet ontwerp voor de supermarkt. Het plan zal t.z.t. nader worden uitgewerkt conform de in het bestemmingsplan/uitwerkingsplan opgenomen regels. Het bouwplan zal in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag door de gemeente ter inzage worden gelegd. Daarnaast zal de ontwikkelaar, overleg blijven voeren met de omwonenden tijdens het proces.



De heiwerkzaamheden zullen te zijner tijd in overleg met de desbetreffende aannemer door de ontwikkelaar worden besproken. Het beperken van overlast voor de omwonenden en omliggende gebouwen zullen aspecten zijn die meegenomen zullen worden bij de te kiezen bouwmethode.

Het is gebruikelijk dat bij het bouwen, in aansluiting op bestaande bebouwing, een nulmeting wordt uitgevoerd. Een nulmeting is het vaststellen van de stand van zaken voor de aanvang van een project.

De gevelwandkaart waar huisnummer 49 op staat zal bij de volgende herziening van het bestemmingplan worden aangepast naar huisnummer 48.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan aan te passen.

2.9.9 Alternatieven

Indiener van de zienswijze doet de navolgende alternatieven voor een invulling van het terrein aan de hand:

- Vestigen van het verzetsmuseum
- Aanleggen van een arboretum, met daarbij een waterloop met bijzondere planten (uniek voor de regio en leerzaam voor de jeugd).

Reactie gemeente:

Het aandragen van alternatieven zal ter kennisgeving worden aangenomen. Deze ingebrachte alternatieven leiden niet tot een andere invulling van het plangebied.

3. Bijlagen

3.1 Zienswijzen

Onderstaand de registratienummers van de ingediende zienswijzen. De unieke zienswijzen zijn geanonimiseerd als bijlage gevoegd bij

3.1.1 Registratienummer zienswijzen

1. 1128055
2. 1128058
3. 1128061
4. 1128063
5. 1128064
6. 1128067
7. 1128069
8. 1128071
9. 1128072
10. 1128156
11. 1128166
12. 1128169
13. 1128181
14. 1128218
15. 1128225
16. 1128225
17. 1128225
18. 1128225
19. 1128235
20. 1128238
21. 1128240
22. 1128248
23. 1128249



- 24. 1128299
- 25. 1128500
- 26. 1128515
- 27. 1128580
- 28. 1128584
- 29. 1128586
- 30. 1128595
- 31. 1128599
- 32. 1128602
- 33. 1128609
- 34. 1128620
- 35. 1128623
- 36. 1128823
- 37. 1128826
- 38. 1128834
- 39. 1128839
- 40. 1128842
- 41. 1128843
- 42. 1128946 (ingetrokken)

3.1.2 Unieke zienswijzen



Zienswijze 1

Binnen de gemeente Gouda is de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan de mobiliteitsproblemen van onze stad. Daarvoor hebben wij, als bewoners van de Blekers- en Fluwelensingel, al diverse malen contacten gehad met de gemeente omdat de verkeersdruk op onze route als zeer problematisch wordt beleefd.

Wij ervaren die problemen dagelijks. Om u daarvan een beeld te geven:

De hele dag door passeren duizenden voertuigen onze huizen. Cijfers van de gemeente spreken over 9500 verkeersbewegingen per etmaal. Veel daarvan is doorgaand verkeer.

- de singels slibben voortdurend dicht. Gevolg is lange rijen ronkende motoren voor onze huizen, die direct aan de weg liggen. Dus geen royale grasstrook ertussen en dan een voetpad en dan de weg; nee, het is huis, voetpad, straat. Bepaald niet gezond voor de bewoners; de fijnstofconcentraties zijn dan ook veel te hoog, aldus artsen aan de Blekerssingel.
- onlangs witgeverfde huizen zijn ca. een half jaar na een schilderbeurt weer smoezelig van het (fijn)stof.
- Als de singel volstaat met auto's, dan kunnen fietsers vaak niet verder. Zij nemen dan de stoep. Dat betekent voor ons als bewoners dat we bij het verlaten van onze woning eerst naar links en rechts moeten kijken om niet omver gereden worden door fietsers.
- als fietsers op de weg rijden, dan doen ze dat vaak in grote groepen, waar auto's weer door gehinderd worden.
- op delen van de singel is één fietser bij voldoende tegenliggers genoeg om een kleine file te veroorzaken op zijn weghelft. Dit leidt tot irritatie bij automobilisten en uiteindelijk tot levensgevaarlijke situaties.
- onze huizen en de singel stammen uit het tijdperk "paard en wagen". Van heien had men niet gehoord. Ruim driekwart van onze huizen is niet onderheid, en bij zwaar verkeer staan de huizen letterlijk te schudden op hun grondvesten. Dit tast de kwaliteit aan van de huizen, die veelal ook nog gemeentelijk monument zijn, ook veroorzaakt het een verslechtering van het door Gouda zo gekoesterde beeld van de stad met zijn fraaie singels. Als huiseigenaren voelen we ons financieel rechtstreeks geschaad door gemeentelijk beleid.

Als bewoners worden we dus door alle verkeer rechtstreeks geraakt in onze woon-, en leefsituatie en in onze portemonnee. Voor verkeersdeelnemers in het bijzonder fietsers geldt dat de singels onveilig zijn.

We zijn dan ook blij met het Mobiliteitsplan van Gouda waarin staat dat de gemeente het gemotoriseerd verkeer op de Blekers- en Fluwelensingel per 2025 wil terugbrengen naar een intensiteit van 5000/5500 bewegingen per etmaal. (ontwerp mobiliteitsplan 2017-2026, pg 35) Een reductie van ca. 4000 bewegingen per dag, dat viel goed bij de bewoners!



Met verbazing en ongeloof zien we echter dat ondanks alle begrip van de gemeente voor onze eerder gemaakte bezwaren tegen de verkeersdruk op B-en F-singels, en ondanks de mobiliteitsnota, er méér busroutes vanuit de Krimpenerwaard zijn gekomen, noord-zuidroutes door de stad worden afgesloten en meer toeristen worden uitgenodigd om naar Gouda te komen, wat tot een toenemende verkeersdruk op de singels leidt.

Klap op de vuurpijl is echter het plan om een supermarkt met een buurt- en regiofunctie naast/achter Fluwelensingel 55, in 'het gat van de Jong' te willen realiseren. Daarvan beweerde men tijdens de inloopavond dat dit 800 extra voertuigbewegingen per etmaal zou opleveren waarna wij vervolgens in het uitwerkingsplan konden lezen dat rekening moet worden gehouden met 1.470 extra voertuigbewegingen.

We begrijpen niet hoe de gemeente denkt de verkeersdruk te laten dalen, terwijl ze tegelijkertijd beslissingen neemt die het tegendeel bewerkstelligt. Kort door de bocht: een supermarkt met een geplande omvang van 1500m² levert ca. 1500 verkeersbewegingen per etmaal op, waardoor de Blekers- en Fluwelensingel **op ca. 11.000 verkeersbewegingen per etmaal** uitkomen.

Wij vragen de gemeente ons uit te leggen wat de waarde is van het Mobiliteitsplan als zij in haar besluiten juist meer verkeer - en dus overlast voor ons als singelbewoners - veroorzaakt. Meer concreet: met welke maatregelen gaat de gemeente ervoor zorgen dat het verkeer op de Blekers en Fluwelensingel komt op het streefniveau van de Mobiliteitsnota, en welk (vracht)verkeer hier dan langs mag en in welke omvang. En wanneer gaat zij dat doen?

Wij vragen de gemeente ook wat de waarde is van het beschermde stadsgezicht van de singels, met zijn vele gemeentelijke monumenten als zij in haar besluiten steeds meer verkeer toelaat op de singels. Dat gaat ten koste gaat van de kwaliteit van de woningen en het beeld van fraaie stadssingels. Uit toeristisch perspectief is verloederung van de singels ongunstig en een supermarkt is bepaald geen verfraaiing van de stad.

Wij vragen u ook hoe u de balans ziet tussen de leefbaarheid en toegankelijkheid van de stad. Wij lezen in de krant over 'groen, groener, Gouda'. Over klimaatverandering en een tekort aan grond (en kanalen) waar het water in weg kan. Misschien mogen we als singelbewoners profiteren van een klein stukje groen naast al het asfalt van Klein Amerika? Ook wij leven graag in een mooie buurt, en zien liever een stadsparkje op dit terrein dan blik, piepende vrachtwagens en rammelende winkelwagens. Er is zoveel beters te doen met dit 'gat van Gouda' dan het realiseren van een supermarkt.

Als we even met u mogen meedenken: mocht het toch om geld gaan, waarom geen koopwoningen met een tuin? Dat levert direct en op lange termijn geld op, het draagt bij aan het verminderen van het tekort aan woningen, de verkeersdruk gaat niet omhoog met 1500 verkeersbewegingen per etmaal en het verfraait het stadsbeeld. De tuinen zorgen ook voor een beter (water)milieu!



Dan willen we u ook nog vragen: waarom een supermarkt aan/achter de Fluwelensingel als onlangs ca. 2000 m² nieuwe supermarkt met gratis parkeergelegenheid (Lidl, Jumbo) aan de Sportlaan is gerealiseerd? Op 5 minuten rijden van de singel! En er plannen zijn (winkelvisie Gouda, pagina 7 van november 2017) om nog een kleine super in de binnenstad te realiseren. Maar ook: heeft u gezien dat deze Jumbo en Lidl helemaal niet in de figuren en tabellen van het ontwerp uitwerkingsplan van de supermarkt staan? Was de gemeente vergeten dat daar nieuwe supermarkten gerealiseerd zijn? Kennelijk niet, want er staat uiteindelijk wel in woorden dat die supers er zijn gekomen. Maar waarom dan niet in de figuren? Bent u zich ervan bewust dat de lezer met tijdgebrek – en wie is dat niet? - niet ziet dat er bijna 2000m² supermarkt dichtbij is gerealiseerd?

Onze stelling is daarom:

Er is geen behoefte aan een supermarkt met 1500m² vloeroppervlak aan de Fluwelensingel en het is gelet op de belangen van de buurt en de stad en de plannen in de mobiliteitsnota ook beter dat die super er niet komt.

Tot slot: gelet op het hierboven gestelde voelen wij, bewoners van de Blekers- en Fluwelensingel, ons rechtstreeks geschaad in onze belangen. Wij vragen u om antwoord op onze vragen en stellingen en dagen u uit te werken aan verbetering van het leefklimaat (gezondheid) aan de singels, aan het verminderen van het verkeer daarop (veiligheid), verbetering van het stadsbeeld (groen in plaats van blik en asfalt) en bescherming van onze huizen (tegengaan van trillingen). Om Gouda een mooie Singel te gunnen.

Wij denken en praten graag met u mee, en we hopen dat u ons hiertoe een kans geeft.

Initiatiefnemers van de Blekers- en Fluwelensingel



Zienswijze 2

Geachte heer/ mevrouw,

Bij dezen maak ik bezwaar tegen uw uitwerkingsplan van 25-10-2017. Het kenmerk van het uitwerkingsplan is: NL.IMRO.0513.1018UPSUPERFsingel-OB01. U ontvangt een kopie van het uitwerkingsplan bij dit bezwaarschrift.

Om de volgende redenen ga ik in bezwaar tegen de supermarkt aan de Fluwelensingel:

Luchtkwaliteit:

In uw plan staat dat er geen problemen zijn met de luchtkwaliteit aan de Fluwelen-en Blekerssingel. Dit hebben wij als bewoners van de betreffende straten laten onderzoeken. Hieruit kwam naar voren dat er wel degelijk een overschrijding plaatsvindt van het toegestane fijnstof gehalte. Bij deze meeting was onder andere betrokken huisartsenpraktijk Ruting Ybema gevestigd aan de Blekerssingel. Dit hebben wij aangekaart bij de gemeente en daar zijn wij in ons gelijk gesteld met daarbij een toezegging op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierop is vervolgens geen actie ondernomen en de problemen zijn nog steeds aan de orde van de dag.

Verkeer:

In uw plan staat dat er geen problemen worden verwacht met het verhogen van de verkeersdruk op de Fluwelen-en Blekerssingel. Uit onderzoek van de gemeente is de huidige verkeersdruk op de Fluwelen-en Blekerssingel veel te hoog, er wordt getracht naar een reductie van 4500 voertuigen. Ook hierop is vervolgens geen actie ondernomen, en het reduceren van het aantal voertuigen wordt niet bereikt door het plaatsen van een grote supermarkt en uitbouwen van de parkeergelegenheid want deze zorgen juist voor een toename van meer dan 1000 voertuigen.

Een ander probleem is de doorstroming van het verkeer. Door het groot aantal voertuigen op de Fluwelen-en Blekerssingel staat het verkeer dagelijks vast met alle gevolgen van dien. Zoals u zult begrijpen gaat het verhogen van het aantal voertuigen deze problemen alleen maar verergeren en dan hebben we het nog niet eens gehad over de grote stroom aan fietsers die over de stoepen en door het verkeer heen zigzaggen.

Ook rijden hulpdiensten af en aan door de Fluwelen-en Blekerssingel. Doordat het verkeer regelmatig vast staat is het vaak erg lastig voor hulpdiensten om hun bestemming te bereiken. Hierdoor ontstaan vaak zeer gevaarlijke taferelen.

Huizen:

In uw plan staat beschreven dat de singels als zeer belangrijk worden beschouwd en daarom ook beschermd stadstoezicht zijn. De meeste huizen aan de singels staan op staal en zakken, trillen en scheuren met alles wat er in de buurt gebeurt (Heel kwetsbaar). Door het vele verkeer (zowel zwaar als licht) is de schade aan de panden enorm. Om een supermarkt te bevoorraden moet er nog meer extra zwaar verkeer over de singels met alle gevolgen van dien.

2018-10-25 10:50:00

Conclusie:

Zolang er niks gedaan wordt aan de huidige verkeersdruk en luchtkwaliteit op de Fluwelen-en Blekerssingel kan er wat ons betreft geen supermarkt worden gerealiseerd. Deze plannen staan haaks op de belofte van de gemeente om de verkeersproblematiek aan te pakken, en de huizen aan de singels te beschermen. Bij dezen vraag ik eerst om een oplossing van de huidige situatie om vervolgens na te gaan denken over het realiseren van een supermarkt.

Ten slotte verzoek ik u het uitwerkingsplan niet uit te voeren totdat u een beslissing op mijn bezwaarschrift heeft genomen.



Zienswijze 3

Het Ontwerp Uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel (gepubliceerd op de website van gemeente Gouda in oktober 2017) is volgens ons nog te weinig uitgewerkt. Bebouwing en verkeersruimte zijn alleen indicatief aangegeven. Verder is er te weinig aandacht voor ontsluiting voor voetgangers en fietsers.

Parkeren en groen

We pleiten ervoor om n.a.v. het initiatief voor een supermarkt het hele gebied tussen Klein Amerika en Martensstraat beter in te richten en groen toe te voegen. Onze indruk van het uitwerkingsplan is dat naast de winkel & woningen een grote parkeerplaats zal ontstaan, in de vormgeving van het huidige parkeerterrein Klein Amerika. De huidige ruimtelijke inrichting is monofunctioneel met weinig bomen en is o.i. niet aantrekkelijk voor wandelaars (parkeerders en omwonenden bij hun dagelijkse ommetje) en toeristen (er zijn plekken aangewezen voor overnachting in een woonmobiel).

In de verdere planvorming is meer aandacht nodig voor efficiënt en meervoudig ruimtegebruik. In de binnenstad en haar randen is er ruimtegebrek en weinig openbaar groen. Met een zorgvuldige (her)inrichting van het grote gebied kan groen worden toegevoegd en de leefbaarheid bevorderd.

Wanneer het parkeren efficiënt en in meerdere etages wordt gerealiseerd (in een eenvoudige parkeergarage en ook onder of boven de winkel) kan ruimte worden gecreëerd voor groen en recreatie (incl. speelruimte). Groen kan toegevoegd worden in bijv. de vorm van een strook 'groen & fietsen & wandelen' langs de tuinen van de bestaande bebouwing. Maar ook elders kunnen struiken en grotere bomen worden geplaatst om de ruimte visueel aantrekkelijker en aangenamer beloopbaar te maken.

De gemeente kan het uitwerkingsplan uitbreiden naar het hele gebied tussen Klein Amerika en Martensstraat en daaraan de bestemming 'verkeer, verblijf en openbaar groen' geven. De gemeente kan ook meteen een 'herinrichtingsplan' maken met ontsluitingswegen, gestapeld openbaar parkeren en openbaar groen (op bijv. 20% van de huidige onbebouwde oppervlakte).

Verkeersontsluiting

Het huidige parkeerterrein is enkel ontsloten voor auto's. Het Uitwerkingsplan wekt de indruk dat dit zo zal blijven. Voor bezoekers van de supermarkt uit de binnenstad en andere wijken zou er een makkelijke fiets- en voetgangersontsluiting moeten komen vanuit zowel Klein Amerika als Martensstraat. (Goede ontsluiting voor langzaam verkeer kan de toename van autoverkeer over de singels beperken.) En natuurlijk een degelijke, regenwerende fietsenstalling.

Overigens onderschrijven we de keuze om de auto- en vrachtwagenontsluiting via Klein Amerika te laten verlopen.



Zienswijze 4

Geachte heer/mevrouw,

Zodra wij onze voordeur uitstappen lopen we het risico aangereden te worden door een fietser of scooter. Sterker nog, onze driejarige zoon werd vorige week nog tegen de gevel gedrukt door een horde middelbare scholieren die over ons trottoir spurten. Die scholieren treft overigens nauwelijks blaam. De Blekerssingel is tijdens de spits namelijk een onneembare horde voor fietsers.

Blij namen wij dan ook kennis van het Mobiliteitsplan waarin u zich voorneemt de verkeersdrukke op de beeldschone singels van Gouda terug te dringen. Even teleurgesteld waren wij toen we vorige week uw plan voor een supermarkt aan de Fluwelensingel onder ogen kregen. Graag zet ik in dit bericht onze voornaamste bezwaren en vragen op een rij.

Het botst

Afname van de verkeersdrukke en de ontwikkeling van een nieuwe supermarkt waardoor de drukke juist zal toenemen gaan niet door één deur. Hoe verklaart u deze tegenstrijdige geluiden?

Wie wil dat?

Waar komt het verlangen voor een supermarkt aan de Fluwelensingel vandaan? De nieuw geopende supermarkten aan de Sportlaan voorzien ruimschoots in de behoeften van mij en mijn buurtgenoten.

Veiligheid en erfgoed boven alles

Of de supermarkt er nu wel of niet komt, het lijkt er sterk op dat u nu de verkeerde volgorde kiest. Moet u niet eerst kijken hoe u de singels, met bestaande en eventuele toekomstige verkeersdrukke, veilig kunt maken voor verkeer in alle soorten en maten én bovendien voor bewoners? En moet u aanvullend niet onderzoeken hoe u, met bestaande en eventuele toekomstige verkeersdrukke, de monumenten en beschermde stadsgezichten kunt behouden?

Zoals u leest - en ook wel zelf kunt bedenken - zetten wij nogal wat vraagtekens bij uw plannen. Daarom maken wij er bij deze officieel bezwaar tegen. Graag zijn wij bereid ons bezwaar toe te lichten. Beantwoordt u dan de vragen die ik u voorlegde?

Alvast hartelijk dank voor uw moeite en reactie.

Vriendelijke groet,



Zienswijze 5

Supermarkt

Afdeling	UvD
RBA	3

Als bewoner aan de Fluwelensingel denk ik dat een supermarkt zeer wenselijk is en bijdraagt om de binnenstad van Gouda aantrekkelijker te maken. De binnenstad van Gouda heeft behoefte aan een grotere supermarkt voor de dagelijkse boodschappen. De AH in de binnenstad voldoet niet in deze behoefte. Ik denk dat er door de plaatsing van een grote fullsize supermarkt ook mensen buiten de binnenstad getrokken kunnen worden naar de binnenstad als zij boodschappen kunnen doen aan de rand met goede parkeergelegenheid. Die mensen zullen dan ook eerder geneigd zijn om de binnenstad in te lopen om andere zaken te kunnen kopen. Ik denk dat de supermarkt hiermee kan bijdragen aan het succesvoller zijn van de binnenstad en kan helpen in het oplossen van de leegstand van enkele panden in Gouda. Want hoe meer mensen er naar de binnenstad komen hoe beter dit is voor de lokale ondernemers. Dit is toch het kloppend hart van de stad. Uiteindelijk hebben we daar allemaal baat bij. Het maakt het voor iedereen aantrekkelijker om de binnenstad te bezoeken als Gouda goed gevulde winkelstraten heeft met mooie winkels en goede ondernemers aan zich kan (blijven) binden.

Mobiliteit

Wel hebben wij als bewoners enkele zorgen over het verkeer over de Singels. Nu ben ik in principe van mening als je in of langs het centrum van een stad woont je niet moet zeuren dat het druk is, integendeel. Ik woon juist dicht bij de stad omdat ik graag dichtbij woon, waar mensen samenkomen, maar ik ben wel van mening dat we met z'n allen goed moeten nadenken hoe we de verkeersstromen goed kunnen managen. Want als het dichtslibt wordt het voor iedereen weer minder aantrekkelijk om naar de binnenstad te komen. Daarom zit ik ook in bewonersgroep om in dialoog te zijn en om mee te denken over hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven. Ondanks dat er in die brief wordt aangegeven dat deze mensen tegen de supermarkt zijn, zijn deze mensen in principe



niet tégen de supermarkt, maar vóór minder verkeer. Dat wil ik graag benadrukt hebben.

Praktisch

Als de supermarkt gerealiseerd is woon ik er direct naast (Fluwelensingel 55). Graag zou ik daarom een achteruitgang gerealiseerd zien waarbij in mijn achtertuin via Klein Amerika kan bereiken. Graag zou ik 2 parkeerplekken aan de achterzijde voor privégebruik realiseren, middels een carport o.i.d. Verder zou ik graag de laden- en losplaats van de vrachtwagens aan de kant van de ~~Blekersingel~~ gerealiseerd zien, anders staat de vrachtwagen praktisch zo goed als in mijn tuin. Tevens zal bij een realisatie van het hoge gedeelte aan de kant van nr. 55 de zon in de tuin flink reduceren en ik houd graag zo veel mogelijk zon in de tuin/huis. Daarnaast is het goed om te lezen dat aan de straatkant van de Fluwelensingel geen entree komt. Dit voorkomt een hoop fietsen en ophoping van mensen waardoor het straatbeeld in tact blijft. Ik ga er tevens vanuit dat er een nette en mooie oplossing komt voor deze dichte muur zodat dit goed in het (deels monumentale) straatbeeld past. Verder zal er goed moeten worden nagedacht over de manier van bouwen/heien, omdat veel huizen niet onderheid zijn, zodat huizen niet beschadigen.

*Burg.
mazzensstraat*

Conclusie

Conclusie is dus dat ik de supermarkt graag zie komen omdat dit absoluut gaat bijdragen aan een succesvollere binnenstad.



Zienswijze 6

Betreft: Uw kenmerk: NL.IMRO.0513.1018UPSuperFsingel-O B01 (Ontwerp Uitwerkingsplan Supermarkt Fluwelensingel).

Ons kenmerk: Zienswijzen KBG JVZ-N, 04.12.17

Als klankbordgroepleden met formeel adviesrecht voor overleg m.b.t. planvorming t.b.v. herontwikkeling van voormalig De Jong terrein (Janverzwollez one-Noord) dienen wij namens direct betrokken omwonenden van het plangebied (zie handtekeningen) onderstaande zienswijzen in.

Bestudering van voor ons op 23 oktober jl. beschikbaar gekomen stukken en n.a.v. (constructieve) bespreking met projectontwikkelaar Timpaan geeft ons reden bevestiging te vragen van sommige schriftelijke en mondeling gemaakte afspraken met Gemeente/Timpaan tussen 2005 – 2015.

Punten 1 t/m 7 zijn betreffende afspraken waarvan wij overtuigd zijn deze hard te kunnen verdedigen i.v.m. eerdere (impliciete) afspraken tussen Klankbordgroep JVZ-N en Timpaan/Gemeente.

1. Ingang voor gemotoriseerd verkeer t.b.v. klanten S-markt of bezoekers binnenstad uitsluitend aan zijde Klein-Amerika. Aan zijde B. Martensstraat slechts doorgang naar P-terrein S-markt voor:
 - (Brom)fietzers en voetgangers.
 - Calamiteitendiensten (ambulance, politie, brandweer) tijdens calamiteiten.
 - Eigenaren gekochte P-plaatsen (om van daaruit uitsluitend doorte kunnen gaan naar hun privé P-plaatsenterrein).
2. A. Locatie inpandig laden/ lossen S-markt aan Noordzijde, en met gesloten buitendeuren tijdens activiteiten i.v.m. geluidsoverlast. De grote open ruimte van Klein Amerika - geheel omringd door bebouwing - versterkt geluid.
 B. Mocht laad/lospunt elders of anders worden gesitueerd dan blijft **inpandig** laden/lossen met gesloten deuren van groot belang. Door nachtelijk Vrachtverkeerverbod op Fluwelensingel wordt verwacht dat laden/lossen voor S-markt sowieso niet voor 06.00 uur zal plaatsvinden.
 C. Voorkomen moet worden dat een evt. ontstane blinde muur van S-markt wordt gebruikt als voetbalmuur o.i.d. zodat ook deze zorg m.bt. geluidsoverlast weg wordt genomen.
3. T.b.v. creatie ingang als genoemd onder 1. kunnen maximaal 2 huidige P-plaatsen worden geofferd. Alle overige P-plaatsen direct buiten deze entree t.h. van B. Martenssingel blijven beschikbaar voor omwonenden en de 2 geofferde P-plaatsen worden daar terug gecreëerd d.m.v. stoepversmalling o.i.d. (nog nader af te stemmen).
4. Het loze stukje grond van 100 m2 direct rechts naast de P-terreiningang ad B. Martensstr. (gezien vanaf de B. Martensstr.) mag onder geen beding een loze plek blijven. Dit i.v.m. gevoeligheid voor overlast (avondlijk/ nachtelijk geluidsoverlast, drugs dealen, afvaldumping, etc.) a.g.v. horeca- en kappersgelegenheden bij (inmiddels bekend) naburig kruispunt. Openbare bestemming (aankoop gemeente) zou grootste zorg geven i.v.m. naïviteit Gemeente inzake ontstaan van potentiële overlastplekken en anderszins slechte handhaving hieromtrent. Timpaan heeft zich vooralsnog voorgenomen deze grond niet aan de Gemeente te willen



verkoopen. In het geval dat particulieren zijn geïnteresseerd voor aankoop moet particuliere aankoper eraan worden gehouden betreffende 100m2 zodanig af te rasteren dat ontstaan van hangplek (of andere openbare doeleinden) onmogelijk wordt gemaakt en zal blijven.

Mocht onverhoopt toch de Gemeente deze grond in bezit krijgen, dan moet die eraan worden gehouden dat ontstaan van hangplek (of andere openbare doeleinden) onmogelijk wordt gemaakt en zal blijven.

5. Van de te kopen P-plaatsen (bijv. voor binnenstadondernemers of bewoners binnenstad/Fluwelensingel) direct in verlengde van de P-terrein ingang ad B. Martensstr. (volgens huidig uitwerkingsplan) was eerder afgesproken dat deze zouden worden gesitueerd direct links na binnenkomst vanuit B. Martensstr. Dit was zo afgesproken opdat daarmee wordt voorkomen dat ook die locatie een 'achterafplek' zou worden met potentieel voor hangjongeren (zie argumentatie onder 4.). Daarbij, aanwonende IJssellaanbewoners zouden dan gelegenheid krijgen voor incidenteel laden/lossen (zoals de rest van de IJssellaanbewoners dat ook hebben gekregen bij herontwikkeling Klein-Amerika). Voor bewoners B. Martensstraat geldt dit niet of nauwelijks omdat zij de achterommogelijkheid naast hun huis hebben, en/of nog belemmerd worden door het oude, bouwvallige, voormalig S-marktje.
Het is van belang dat het terrein van de aan te kopen P-plaatsen zodanig wordt omrasterd (met entree voor uitsluitend bevoegden) dat een hangplek onmogelijk wordt gemaakt en zal blijven.
6. Afspraken m.b.t hoogten van te planten bomen naleven zoals afgesproken eind 2012.
7. Uitsluitend asfalt op P-terrein tegen geluidoverlast winkelwagens zoals afgesproken eind 2012.

Bijgaand ca. 45 handtekeningen van (slechts enkel nog op dat moment thuis zijnde) direct aangrenzende huishoudens van de te ontwikkelen locatie (Fluwelensingel, Burgemeester Martensstraat, Burgemeester Martenssingel en IJssellaan).



Zienswijze 7

Geachte dames en heren,

Op 23 oktober 2017 heb ik de informatieavond bezocht over het uitwerkingsplan: supermarkt Fluwelensingel, hierna te noemen "superFlu" (Frans voor "overbodig"). De bijeenkomst was al vóór 19:00 uur van start gegaan. Er werd geen gebruikgemaakt van moderne presentatietechnieken. De aanwezigen moesten zich verdringen om een paar tafels, waarop vertegenwoordigers van de gemeente Gouda en B.V. Timpaan Vastgoedontwikkeling tekeningen hadden uitgespreid. De vragen van de bewoners en de antwoorden van de vertegenwoordigers van gemeente en Timpaan waren niet voor eenieder hoorbaar. De heren droegen geen badges. Samengevat: het was een rommelige avond.

Jammer genoeg was niet de voltallige bewonersgroep Blekers- en Fluwelensingel uitgenodigd. Dit zou, gezien de grote invloed die de komst van een superFlu op de verkeersdruk op zowel de Blekers- als Fluwelensingel gaat hebben, wel gepast zijn geweest. Ik heb de vrijheid genomen om degenen die al jaren geleden het voortouw hebben genomen om de verkeersproblematiek op de singels onder de aandacht van de gemeente te brengen persoonlijk in te lichten over de informatieavond.

Onderstaand mijn opmerkingen over het ontwerp en vragen, die nog op beantwoording wachten:

Hoe groot is de behoefte aan een superFlu in onze buurt?

In uw plan winkelvisie 2016-2025 stelt u, dat de dagelijkse boodschappen dicht bij huis moeten kunnen worden gedaan, liefst op loop- of fietsafstand. Gelukkig hebben wij die mogelijkheid en de centrumbewoners dus ook. De detailhandelsstructuur ziet er inmiddels namelijk rooskleuriger uit dan in de bijlage bij de toelichting. De kaartjes van Locatus dateren van maart 2016 en de geschreven tekst is deels niet up-to-date. Wij zijn nu meer dan anderhalf jaar verder en kunnen voor onze dagelijkse boodschappen alle kanten op, lopend of op de fiets. Er gaan geruchten, dat er in de Nieuwe Markt Passage ook nog een supermarkt komt, nu Halfords is vertrokken. Verder is er nog een avondwinkel in de Walestraat. Wij mogen ons bevoordeeld voelen.

Uit de kwalitatieve argumentatie in de bijlage bij de toelichting (pagina 23/24) kan ik niet anders dan concluderen, dat u de economische belangen van de ondernemers in de binnenstad laat prevaleren boven de onze. Het streven is immers dat veel van de bezoekers aan de superFlu naar het centrum worden gelokt. Dit wordt dan weer aantrekkelijk voor nieuwe investeerders.



In de bijlage lees ik hierover "omdat de supermarkt wekelijks 10.000 tot 15.000 klanten zal trekken, is ook bij weinig combinatiebezoek al snel een potentiële impuls voor het centrum zichtbaar". Ik hoop dat het hier slechts om een vóórbeeld van DTNP gaat en dat met "de supermarkt" niet de "superFlu" wordt bedoeld, want dan zouden er 1.430 tot 2.140 klanten per dag heen en terug over onze singels komen, ervan uitgaande dat de superFlu 7 dagen per week geopend zal zijn. Dat zou voor ons helemaal dramatisch worden (zie verder onder "Verkeersgeneratie").

Woonhuizen Fluwelensingel 58/59

Vereniging Behoud Stadsschoon heeft ervoor gepleit, deze panden op de monumentenlijst te zetten. Dit is helaas tot op heden niet gelukt.

De panden zijn ontworpen door de beroemde architect Stuurman!! en zijn dus, in tegenstelling tot uw conclusie, wel degelijk waardevol en gezichtsbepalend. Ze zouden moeten worden gerenoveerd en op de lege ruimte achter het metalen hek zouden nieuwe gebouwen in dezelfde stijl moeten herrijzen om het aanzicht van de Fluwelensingel nog mooier te maken. In het verleden stonden op deze plek woonhuizen.

Groenstructuurplan 2007-2015

Kan worden aangenomen, dat hiervoor het plan "Groen, groener Gouda" in de plaats komt?

Timpaan is, gezien hun beeldmerk, begaan met de natuur. Reserveert Timpaan 15% (of meer) voor groen?

Parkeren

Is er rekening mee gehouden, dat de ten behoeve van de superFlu aan te leggen extra parkeerplaatsen op drukke zaterdagen, koopavonden en koopzondagen ingenomen kunnen (= zullen) worden door winkelend publiek dat uitsluitend naar de binnenstad gaat?

Verkeersgeneratie

Ontstaan er geen knelpunten en gevaarlijke situaties, wanneer in de nabije toekomst bus 197 van R-net Gouda-Schoonhoven naar zijn halte in het Vromanpark rijdt, of zijn de plannen voor verplaatsing van de halte van de baan?

U meldt dat het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling zal toenemen met maximaal ongeveer 1.470 per etmaal en u vindt dit geen belemmering. Dit standpunt is onmogelijk te verdedigen, nu er een mobiliteitsplan ter tafel ligt met daarin de toezegging de verkeersdruk op Blekers- en Fluwelensingel met 25-30% te reduceren.

Luchtkwaliteit

U vindt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan. De bewoners wel. Het roet zet zich niet alleen af op de buitenkant van de huizen, maar ook de binnenzijde krijgt haar deel mee, zodra er ramen en deuren worden geopend. Hetzelfde geldt voor de achterzijde van de woningen, die aan het parkeerterrein Klein Amerika grenzen.

Het vermelde milieukundig advies van de ODMH geeft aan, dat de luchtvervuiling binnen de normen van het toelaatbare valt. Er hebben echter geen exacte luchtmetingen op de Blekers- en Fluwelensingel plaatsgevonden; er is slechts gebruikgemaakt van rekentools. Mogen wij u verzoeken, deze exacte luchtmetingen alsnog ter plekke te laten verrichten. Wij zien de uitkomst met grote vrees tegemoet.



Geluidshinder

U vindt dat het aspect wegverkeerslawaaï niet aan de orde is en daarom geen belemmering is voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Veel bewoners denken hier anders over.

Ook aan de achterzijde van onze woningen gaan wij meer overlast ervaren en wij willen juist rust in onze tuinen.

Verder is er in uw plannen niets terug te vinden over het geluidsniveau van koelings- en aircosystemen van de superFlu.

Het te bouwen superFlucomplex

Er wordt een zijmuur tegen woonhuis nr. 55 aan gebouwd. Is er een bezonningsstudie uitgevoerd en is er een rapport opgesteld?

Hoe worden de funderingswerkzaamheden uitgevoerd? Gaat de aannemer trillingvrij heien? Dit is van groot belang voor omwonenden. Veel huizen zijn niet onderheid en hebben al schade opgelopen als gevolg van het langsrazende zware verkeer en ten tijde van de asfalteringswerkzaamheden, toen de vrachtwagens en bussen over de rioolputten (die boven het afgeslepen asfalt uitstaken) denderden.

In de bijlage bij de regels staat op de Gevelwandkaart tweemaal het huisnummer 49 vermeld. Graag het linkernummer wijzigen in 48 (= mijn huisnummer).

Alternatieven

Er zijn tal van alternatieven te bedenken voor invulling van het terrein, ook op het gebied van kunst en cultuur. Het verzetmuseum zou zich er kunnen vestigen, op loopafstand van de Chocoladefabriek!!

In het kader van "Groen, groener Gouda" zou er een arboretum kunnen worden aangelegd, met daarbij een waterloop en een tuincentrum met bijzondere planten (uniek voor de regio en leerzaam voor de jeugd). Alles kleinschalig.

Tenslotte nog een vraag, puur uit nieuwsgierigheid. Wat is de reden dat er in de periode vanaf 2011 tot heden niets op het terrein is gebeurd, behalve dan dat het onkruid er tot junglehoogte is gegroeid?

Ik dank u alvast hartelijk voor uw reactie op bovenstaande punten.

Als bijlage zend ik u een brief van 5 december 2017 van onze Bewonersgroep Blekers- en Fluwelensingel met de zienswijze op uw plan. Ik ben het volledig met de inhoud eens.