



# **Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan 'Voormalig weeshuiscomplex' en ontwerpbesluit omgevingsvergunning 'Het verbouwen van het Weeshuis'**

**Datum: 14 mei 2019**





# Inhoud

1. Inleiding .....	4
1.1 Aanleiding .....	4
1.2 Beantwoording zienswijzen .....	5
2. Zienswijzen .....	6
2.1 Zienswijze 1 – 1210981 .....	6
2.1.1 Geluidsoverlast.....	6
2.2 Zienswijze 2 - 1210967 .....	8
2.2.1 Parkeren .....	8
2.2.2 Geluidsoverlast.....	8
2.2.3 Toename verkeer .....	8
2.2.4 Planschade.....	8
2.3 Zienswijze 3 - 1210975 .....	11
2.3.1 Parkeren.....	11
2.3.2 Geluidsoverlast.....	11
2.3.3 Toename verkeer .....	11
2.3.4 Planschade.....	11
2.4 Zienswijze 4 - 1211262 .....	13
2.4.1 Hinder bouwverkeer .....	13
2.5 Zienswijze 5 - 1211269 .....	16
2.5.1 Parkeren .....	16
2.6 Zienswijze 6 – 1211599 .....	18
2.6.1 Woningbouwprogramma .....	18
2.6.2 Horeca.....	18
2.6.3 Verkeer .....	18
2.6.4 Fietsparkeren .....	18
2.6.5 Patersteeg .....	18
Zienswijze 7 - 1211596 .....	21
2.7.1 Woningbouwprogramma .....	21
2.7.2 Horeca .....	21
2.7.3 Verkeer .....	21
2.7.4 Fietsparkeren .....	21
2.7.5 Patersteeg .....	21
2.6 Zienswijze 8 - 1211275 .....	23
2.7.1 Hinder vrachtverkeer .....	23
2.7 Zienswijze 9 – 1211276 .....	25
2.8 Zienswijze 10 – 1211282 .....	27



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aan de Spieringstraat te Gouda staat het voormalige weeshuiscomplex. Het complex bestaat uit bijzondere monumenten en gebouwen die samen een sfeervolle locatie vormen. Inmiddels staat het voormalig weeshuiscomplex reeds jarenlang grotendeels leeg. Het voornemen bestaat om het hele gebouw te transformeren naar een aantrekkelijk duurzaam multifunctioneel gebouw, bestemd voor zowel wonen, een hotel, horecafaciliteiten (restaurant en brasserie) alsmede culturele - en publieksgerichte dienstverlenende functies. De waardevolle gevels, karakteristieke elementen en monumentale bomen worden daarbij behouden. Met de voorgenomen transformatie/herbestemming kan het voormalige weeshuiscomplex blijven behouden. Het bestemmingsplan biedt het juridisch kader waarmee de gewenste ontwikkeling planologisch mogelijk wordt gemaakt. De procedure wordt gecoördineerd doorlopen. Dit betekent dat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunningaanvraag dezelfde procedure doorlopen.

Omdat het voormalige Weeshuiscomplex een belangrijk en beeldbepalend onderdeel van de historische Goudse binnenstad is, is een klankbordgroep gelegenheid geboden om mee te praten over de verdere uitwerking van de plannen. In totaal is de klankbordgroep 7 keer bij elkaar gekomen. Alle leden van de Klankbordgroep juichen de herbestemming van het Weeshuiscomplex toe en kunnen zich vinden in de hoofdlijnen voor de herbestemming van het complex. De inbreng vanuit de ontwikkelaar is als constructief ervaren en heeft op onderdelen tot wijzigingen in en verbetering van de plannen geleid. Het gegeven dat White House Development als eigenaar van het complex de komende jaren betrokken blijft, geeft vertrouwen dat eventuele kinderziektes of onverwachte neveneffecten in goed overleg opgelost kunnen worden.

### *Samenvatting verslaglegging*

Ten behoeve van de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt opgemerkt dat de ontwikkeling reeds zorgvuldig met de gemeente is afgestemd. Omdat het voormalige Weeshuiscomplex een belangrijk en beeldbepalend onderdeel van de historische Goudse binnenstad betreft, is een klankbordgroep gelegenheid geboden om mee te praten over de verdere uitwerking van de plannen. Veel organisaties voelen zich immers betrokken bij het complex en willen meedenken over de toekomst daarvan. Dit geldt ook voor (direct) omwonenden. Er is een klankbordgroep opgericht waarin belangengroepen en omwonenden deelnamen. In de klankbordgroep zijn de volgende onderwerpen besproken:

- a. Aanpassingen aan het complex in relatie tot de cultuurhistorische waarden;
- b. Inpassing van het verkeer en parkeren als gevolg van de ontwikkeling;
- c. Groen/effecten van de ontwikkeling op het Raoul Wallenbergplantsoen;
- d. Publieke toegankelijkheid (Jeruzalemkapel en het binnenplein van het weeshuis);
- e. Positie van de Patersteeg in de transformatie/herbestemming.

In een zestal bijeenkomsten is uitgebreid en op constructieve wijze geparticipeerd. Het eindadvies is unaniem geformuleerd op 3 juli 2018. Dit advies is te lezen in bijlage 8 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Op het overleg van de klankbordgroep is als participatiegraad trede 2 van de algemene inspraak- en participatieverordening Gouda van toepassing; raadplegen. De gemeente raadpleegt de klankbordgroep en luistert naar wat zij hierover te zeggen hebben. De gemeente hoeft de ingebrachte suggesties en ideeën echter niet te gebruiken maar zal wel zoveel mogelijk beargumenteren waarom niet. Het college heeft de gemeenteraad geïnformeerd over hoe zij met advies klankbordgroep om wil gaan, zie bijlage 9 van bijlagen bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit omgevingsvergunning hebben met ingang van 21 februari tot en met 3 april 2019 (6 weken) ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn 10 schriftelijke zienswijzen ingediend.



## ***1.2 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.



## **2. Zienswijzen**

### **2.1 Zienswijze 1 - 1210981**

De zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan ziet - kort samengevat - op de mogelijk te ondervinden geluidsoverlast afkomstig van de binnenplaats waar een horecagelegenheid voorzien is.

#### **2.1.1 Geluidsoverlast**

1. Indiener van de zienswijze maakt zich als directe buur van het omschreven complex zorgen over de geluidsoverlast die het voorgenomen horeca terras op de binnenplaats gaat veroorzaken.  
De naastgelegen percelen zijn slechts gescheiden door een dunne muur die door verzakkingen mogelijk op instorten staat. De muur heeft bewezen geen enkele geluidsisolerende werking te hebben. Normale conversaties kunnen door indiener moeiteloos woordelijk gevolgd worden. Het slaapkamerraam van indiener ligt hoger dan de dakrand van de beschreven muur c.q. bebouwing. Uit ervaringen uit het verleden is gebleken dat er van normale nachtrust geen sprake meer is omdat bezoekers van feesten tot diep in de nacht aanwezig waren.
2. Indiener heeft niets kunnen vinden in het bestemmingsplan over geluidsnormen en tijden tot hoe laat welke geluidsnormen van toepassing zijn. Dit dient dan ook onderzocht, gerapporteerd en voorgelegd worden voor dat alle vergunningen afgegeven worden.



## **Reactie gemeente:**

### **2.1.1 Geluidsoverlast**

1. *Om de zorgen en de belangen van de buurt vroegtijdig in het planproces mee te nemen, is een klankbordgroep betrokken geweest en heeft een advies uitgebracht waar geluidsoverlast ook een onderwerp was, zie ook bijlage 8 van de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Aan en in het gebouw zal initiatiefnemer de nodige geluidsisolatie aanbrengen om het geluid zoveel mogelijk te beperken. De door indiener aangegeven muur zal daarnaast ook gerenoveerd en versterkt worden.*

*Na de bouw zal een 0-meting voor geluid uitgevoerd gaan worden in de directe omgeving van het plangebied. Hierbij zal de buurt actief betrokken worden.*

2. *Er is omwille van mogelijke geluidsoverlast voor de buurt, een onderzoek verricht naar de optredende geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van muziek- en stemgeluid van het geplande restaurant binnen het te transformeren voormalige weeshuis Gouda aan de Spieringstraat te Gouda. Zie ook bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Voormalig weeshuiscomplex'.*

*In dit onderzoek is uitgegaan van openingstijden van het terras tijdens zomerse dagen tot ten hoogste 01.00 uur. Dit zullen wij ook monitoren. Voor de dag-, avond- en nachtperiode is het totale berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van het muziekgeluid, stemgeluid binnen en het stemgeluid op het terras gegeven.*

*Uit het onderzoek blijkt dat het optredende geluidniveau in de woonomgeving ten gevolge van het muziekgeluid niet als zodanig hoorbaar zal zijn. Het totale optredende geluidniveau ten gevolge van het muziek- en stemgeluid binnen en het stemgeluid afkomstig van het terras bedraagt ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste 42, 44 en 36 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de standaard geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 50, 45 en 40 dB(A) geldend voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Het optredende maximale geluidniveau ten gevolge van het roepen van bezoekers op het terras bedraagt in de dag-, avond- en nachtperiode ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste 57 dB(A). Hiermee wordt voldaan aan de strengste geluidgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit van 60 dB(A) geldend voor de nachtperiode.*

*Het optredende immissieniveau tijdens volgebruik van de inrichting bedraagt ten hoogste 44 dB(A) op de bovenste verdiepingen van de beschouwde woningen. De geluidwering van de gevels zal voor het bepalende stemgeluid ten minste 20 dB(A) bedragen. Hiermee zal sprake zijn van een goed akoestisch binnenklimaat (binnengeluidniveau lager dan 25 dB(A)). Geconcludeerd wordt dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen bestaan voor de geplande transformatie van het voormalige weeshuis Gouda.*

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



## **2.2 Zienswijze 2 - 1210967**

De zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan ziet - kort samengevat - op een door indiener verwachte verkeerproblematiek en aangedragen oplossingen waarbij onvoldoende de belangen van omwonenden zijn meegenomen. Daarnaast wordt geluidsoverlast gevreesd vanuit de inrichting zelf, maar ook door toename van verkeer. Door de toename van verkeer wordt daarnaast ook gevreesd voor scheuren en destabilisatie van de woning aan de Spieringstraat. Een direct gevolg is dan ook planschade.

### **2.2.1 Parkeren**

Indiener stelt dat er in het plan onvoldoende rekening is gehouden met de parkeerproblematiek die zich bij omwonenden zal gaan afspelen als gevolg van het ontwerp. De transformatie/herbestemming brengt een parkeerbehoefte met zich mee, die niet op locatie kan worden ingevuld. Er worden 17 openbare parkeerplekken onttrokken nabij de woning van cliënt. Een groot aantal parkeerplaatsen is gereserveerd voor elektrische motorvoertuigen met oplaadpaal of zijn ten behoeve van vergunninghouders. Cliënt vreest dat het parkeren nabij zijn woning voor hem onmogelijk wordt na de transformatie.

Gesteld wordt dat het aspect verkeer en parkeren de transformatie/herbestemming niet in de weg staat, wegens 'slim parkeerbeleid'. De parkeerbehoefte wordt dan ook in het geheel opgevangen in de openbare ruimte met de aanleg van een Laad&Los-zone, Kiss&Ride-plaatsen, shared parking parkeerplaatsen en gereserveerde parkeerplaatsen voor valetparking van hotelgasten en vergunninghouders. Hier kan indiener zich niet mee verenigen. Op de valetparking plaatsen mag er maximaal drie uur worden geparkeerd. Voor de bewoners is dit een parkeergelegenheid die vrijwel niet kan worden gebruikt, ook voor hotelgasten is dit onhandig. De parkeergelegenheden zijn grotendeels gericht op het publiek dat de transformatie/herbestemming zal aantrekken, waarbij de (parkeer)belangen van omwonenden niet worden betrokken.

### **2.2.2 Geluidsoverlast**

Indiener vreest voor ernstige geluidsoverlast. De beoogde transformatie/herbestemming ligt direct aan het perceel van cliënt. Gelet op het publiek dat de ontwikkeling aantrekt zal er in de hoogseizoenen veel sprake zijn geluidsoverlast door middel van stemgeluid en dergelijke geluidgevoelige evenementen die zullen worden georganiseerd op de binnenplaats en in het complex.

Ook blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluid richtwaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van de maatschappelijke belemmeringen aan de Spieringstraat met een geluidbelasting van 52 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluid afscherpende voorzieningen niet mogelijk zijn ter plaatse. Dit baart indiener dan ook ernstige zorgen en stelt dat er dan ook onvoldoende rekening wordt gehouden met zijn belangen.

### **2.2.3 Toename verkeer**

Indiener vreest dat de transformatie/herbestemming voor een toename in het verkeer zal zorgen, en dan met name een toename van vrachtauto's. De vrachtauto's produceren meer geluid dan andere motorvoertuigen en het geluidsoverlast is van langere duur in verband met het laden en lossen. Het laden en lossen vindt op meerdere momenten dagelijks plaats. De rust zal voortdurend worden verstoord met negatieve gevolgen voor het woon-en leefklimaat van indiener, het gezin en andere omwonenden.

Daarnaast vreest cliënt voor scheuren en destabilisatie van zijn woning als gevolg van de toename van (zwaar) vrachtverkeer.

### **2.2.4 Planschade**

Indiener maakt zich gezien bovenstaande grote zorgen over de waardevermindering van zijn huis. Indiener is dan ook voornemens om indien dit plan doorgang vindt, een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade bij de gemeente in te dienen.





## **Reactie gemeente:**

### **2.2.1 Parkeren:**

Omdat de transformatie/herbestemming van de locatie een lastige opgave is en ter voorkoming van langdurige leegstand is door initiatiefnemers in overleg met de gemeente gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid en zijn maatwerkafspraken gemaakt.

*De nieuwe bewoners krijgen geen parkeeronthefing voor de binnenstad, maar kunnen gebruik maken van elektrische deelauto's die beschikbaar worden gesteld op een viertal parkeerplaatsen aan de Koepoort. Ook de buurt kan gebruik maken van deze elektrische deelauto's.*

*Buiten de venstertijd voor het laden en lossen, kan op de laad- en loszone geparkeerd worden door de buurtbewoners.*

*Voor de parkeerplaatsen die komen te vervallen zullen bewoners worden gecompenseerd door het recht op een parkeervergunning van circa 50 nader adressen in de directe omgeving van de op te heffen parkeerplaatsen, uit te breiden met de mogelijkheid om ook op het nabijgelegen parkeerterrein Klein Amerika te parkeren. In de oplossingsrichtingen zijn de wensen uit de buurt zo veel als mogelijk verwerkt.*

### **2.2.2 Geluidsoverlast:**

*Er is omwille van een mogelijke geluidsoverlast voor de buurt, een onderzoek verricht naar de optredende geluidniveaus in de omgeving ten gevolge van muziek- en stemgeluid van het geplande restaurant binnen het te transformeren voormalige weeshuis Gouda aan de Spieringstraat te Gouda. Zie ook bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Voormalig weeshuiscomplex' en de beantwoording onder Zienswijze 1 onder 2.1.1.*

*Indiener stelt dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluid richtwaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van de maatschappelijke bestemmingen aan de Spieringstraat met een geluidbelasting van 52 dB. In dit bedoelde onderzoek wordt aangetoond wat de akoestische waarden op de gevels van het voormalig weeshuiscomplex zijn ten gevolge van de nieuwe verkeersgeneratie behorende bij de ontwikkeling. Met dit akoestisch onderzoek wordt de haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling aangetoond en niet de geluidsemisatie van de ontwikkeling op de directe omgeving, zoals indiener aandraagt.*

*Uit het akoestisch onderzoek blijkt ook dat de geluidbelasting op de woningen ten hoogste 26 dB bedraagt ten gevolge van het verkeer op de Spieringstraat. De richtwaarde van 48 dB wordt hier niet overschreden, waardoor extra afschermd maatregelen niet nodig zijn om een goed akoestisch klimaat te kunnen waarborgen ter plaatse van de woningen aan de Spieringstraat.*

### **2.2.3 Toename verkeer:**

*In de toekomstige situatie wordt aan de Groeneweg een laad- en loszone gerealiseerd ten behoeve van de bevoorrading van het hotel en restaurant. Om de rust in de buurt te kunnen waarborgen wordt alleen van deze laad- en loszone gebruikt gemaakt tussen 10:00-14:00 uur om zo de omwonenden zoveel mogelijk te ontlasten.*

*De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld in het drukste uur van de dag, waarin doorgaans maximaal 10% van de etmaalwaarde wordt afgewikkeld. In het drukste uur zal er een verkeersgeneratie van 29 mvt zijn. Daarbij is ook een mogelijke toename van middel- en zwaarverkeer in verband met de bevoorrading van het restaurant, hotel en brasserie. Een dergelijke toename van de verkeersgeneratie is echter dusdanig beperkt dat deze opgaat in de dagelijkse fluctuatie van het verkeer.*

*De gebruikte voertuigen mogen volgens huidige regelgeving niet langer zijn dan 12 meter. In de toekomst worden de regels voor vrachtverkeer in de binnenstad aangescherpt, hieraan zal ook de bevoorrading van de horeca moeten voldoen. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars.*

*Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de*



*binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda).*

*Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopsprekkuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen.*

*Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.*

#### *2.2.4 Planschade*

*Indiener kan indien gewenst een verzoek om planschadevergoeding indienen binnen vijf jaren na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.*

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



## **2.3 Zienswijze 3 - 1210975**

De zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning ziet - kort samengevat - op een door indiener verwachte verkeerproblematiek en aangedragen oplossingen waarbij onvoldoende de belangen van omwonenden zijn meegenomen. Daarnaast wordt geluidsoverlast gevreesd vanuit de inrichting zelf, maar ook door toename van verkeer. Door de toename van verkeer wordt daarnaast ook gevreesd voor scheuren en destabilisatie van de woning aan de Spieringstraat. Een direct gevolg is dan ook planschade.

### **2.3.1 Parkeren**

Indiener stelt dat er in het plan onvoldoende rekening is gehouden met de parkeerproblematiek die zich bij omwonenden zal gaan afspelen als gevolg van het ontwerp. De transformatie/herbestemming brengt een parkeerbehoefte met zich mee, die niet op locatie kan worden ingevuld. Er worden 17 openbare parkeerplekken onttrokken nabij de woning van cliënt. Een groot aantal parkeerplaatsen is gereserveerd voor elektrische motorvoertuigen met op- laadpaal of zijn ten behoeve van vergunninghouders. Cliënt vreest dat het parkeren nabij zijn woning voor hem onmogelijk wordt na de transformatie.

Gesteld wordt dat het aspect verkeer en parkeren de transformatie/herbestemming niet in de weg staat, wegens 'slim parkeerbeleid'. De parkeerbehoefte wordt dan ook in het geheel opgevangen in de openbare ruimte met de aanleg van een Laad&Los-zone, Kiss&Ride-plaatsen, shared parking parkeerplaatsen en gereserveerde parkeerplaatsen voor valetparking van hotelgasten en vergunninghouders. Hier kan indiener zich niet mee verenigen. Op de valetparking plaatsen mag er maximaal drie uur worden geparkeerd. Voor de bewoners is dit een parkeergelegenheid die vrijwel niet kan worden gebruikt, ook voor hotelgasten is dit onhandig. De parkeergelegenheden zijn grotendeels gericht op het publiek dat de transformatie/herbestemming zal aantrekken, waarbij de (parkeer)belangen van omwonenden niet worden betrokken.

### **2.3.2 Geluidsoverlast**

Indiener vreest voor ernstige geluidsoverlast. De beoogde transformatie/herbestemming ligt direct aan het perceel van cliënt. Gelet op het publiek dat de ontwikkeling aantrekt zal er in de hoogseizoenen veel sprake zijn geluidsoverlast door middel van stemgeluid en dergelijke geluidgevoelige evenementen die zullen worden georganiseerd op de binnenplaats en in het complex.

Ook blijkt uit het akoestisch onderzoek dat de geluid richtwaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van de maatschappelijke belemmeringen aan de Spieringstraat met een geluidbelasting van 52 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluid afschermende voorzieningen niet mogelijk zijn ter plaatse. Dit baart indiener dan ook ernstige zorgen en stelt dat er dan ook onvoldoende rekening wordt gehouden met zijn belangen.

### **2.3.3 Toename verkeer**

Indiener vreest dat de transformatie/herbestemming voor een toename in het verkeer zal zorgen, en dan met name een toename van vrachtauto's. De vrachtauto's produceren meer geluid dan andere motorvoertuigen en het geluidsoverlast is van langere duur in verband met het laden en lossen. Het laden en lossen vindt op meerdere momenten dagelijks plaats. De rust zal voortdurend worden verstoord met negatieve gevolgen voor het woon-en leefklimaat van indiener, het gezin en andere omwonenden.

Daarnaast vreest cliënt voor scheuren en destabilisatie van zijn woning als gevolg van de toename van (zwaar) vrachtverkeer.

### **2.3.4 Planschade**

Indiener maakt zich gezien bovenstaande grote zorgen over de waardevermindering van zijn huis. Indiener is dan ook voornemens om indien dit plan doorgang vindt, een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade bij de gemeente in te dienen.



## **Reactie gemeente**

### **2.3.1 Parkeren:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 2, 2.2.1.*

### **2.3.2 Geluidsoverlast:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 2, 2.2.2.*

### **2.3.3 Toename verkeer:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 2, 2.2.3.*

### **2.3.4 Planschade**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 2, 2.2.4.*

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



## **2.4 Zienswijze 4 - 1211262**

De zienswijze op zowel de ontwerp omgevingsvergunning als het ontwerp bestemmingsplan ziet - kort samengevat - op de mogelijk te ondervinden hinder van het bouwverkeer op de Geuzenstraat tijdens de verbouw van het Weeshuiscomplex.

### **2.4.1 Hinder bouwverkeer**

Indiener stelt dat de Geuzenstraat niet geschikt is voor het (zware) vrachtverkeer dat tijdens de verbouw van het Weeshuiscomplex wordt gegenereerd. De indiener geeft aan dat (zwaar) vrachtverkeer in de huidige situatie gevaarlijke situaties oplevert en dat de Geuzenstraat te smal is voor (zwaar) vrachtwagenverkeer: regelmatig worden trottoirs kapot gereden, paaltjes omvergereden en geparkeerde auto's (o.a. van bewoners) beschadigd. Tevens stelt de indiener dat (zwaar) vrachtverkeer onwenselijk is in verband met verzakken van de straat en riolering. De indiener vreest dan ook voor beschadigingen aan de woningen en funderingen aan de Geuzenstraat.

Indiener verzoekt:

1. Gewicht beperkende maatregelen te treffen, net als bij de Turfmarkt/Naaierstraat, voor vrachtverkeer.
2. De Geuzenstraat af te sluiten voor zwaar vrachtverkeer.
3. Duidelijk te omschrijven in bovengenoemde ontwerpen waar en hoe de aan- en afvoer van (bouw) materialen zal plaats vinden.
4. Een nulmeting van te voren te doen bij de huizen aan de Geuzenstraat i.v.m. mogelijke schade aan de huizen/fundering.
5. In het plan te verwerken dat laden en lossen (na de bouw/verbouw) met kleinere wagens dient te geschieden.
6. De Geuzenstraat/Koepoort/Groeneweg/Tuinstraat moet te allen tijde bereikbaar zijn voor de nooddiensten. De straten mogen nooit en ook niet tijdens de bouw/verbouw afgesloten worden.



### **Reactie gemeente**

*Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven.*

*Voor de omgevingsvergunning kan het volgende geantwoord worden:*

- 1. Omwille van het voorkomen van trilling schade in de buurt, heeft er een trilling onderzoek plaatsgevonden. Tijdens het trilling onderzoek is de grenswaarde niet overschreden en is er geen sprake van een kans op schade in de Geuzenstraat als gevolg van trillingen door vrachtverkeer. Op korte termijn zal om deze reden nog geen verbod worden toegepast voor vrachtverkeer. De mogelijkheden om zwaar vrachtverkeer uit de binnenstad te krijgen worden nog verder onderzocht, maar lijken voorlopig nog niet haalbaar. Daarnaast geldt er een lengte beperking in de gehele binnenstad van 12 meter. Aan de hand van de plannen en aanrijroutes die zij willen gebruiken voor de verbouwing kan aanvullend advies worden gegeven over hoe hier het beste mee omgegaan kan worden. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars. Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda). Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopspreekuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen. Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.*
- 2. Het is niet mogelijk de Geuzenstraat af te sluiten voor vrachtverkeer. Het plangebied is daarentegen niet goed bereikbaar voor zwaar vrachtverkeer. Gedacht wordt aan het uitladen van een vrachtwagen aan de rand van de stad en verdere bevoorrading door middel van kleinere voertuigen te laten plaatsvinden.*
- 3. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars. Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda). Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopspreekuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen. Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het*



*bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.*

- 4. Een nulmeting wordt inderdaad uitgevoerd in verband met mogelijke schade afkomstig van de bouwactiviteiten. De buurt wordt hier actief bij betrokken.*
- 5. De genoemde straten zullen niet afgesloten worden en dus uiteraard bereikbaar blijven voor onder andere nooddiensten. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. Hierin wordt onder andere de route van het bouwverkeer vastgelegd. Er zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelaar voor de te nemen verkeersbesluiten.*

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



## 2.5 Zienswijze 5 - 1211269

De zienswijze op zowel de ontwerp omgevingsvergunning als het ontwerp bestemmingsplan ziet - kort samengevat – op een door indiener te verwachten verkeersproblematiek in en rondom de Geuzenstraat. De indiener stelt dat de parkeerbehoefte onvoldoende is onderzocht.

### 2.5.1 Parkeren

Indiener stelt dat het aantal parkeerplaatsen wat in het bestemmingsplan vermeld wordt voor parkeerbehoefte niet klopt en dat er onjuist wordt geconcludeerd dat het aspect parkeren betreft de ontwikkeling met betrekking tot de plannen voor het voormalig Weeshuis doorgang kunnen vinden. De indiener geeft aan dat de volgende parkeerproblemen in en rondom de Geuzenstraat niet zijn meegenomen:

- In het bestemmingsplan worden de bewoners van de Groeneweg genoemd, maar de bewoners van de Geuzenstraat, De Baan, bezoekers van het Gasthouse "de Utrechtse Dom", bezoekers van de binnenstad, eigenaren van diverse horeca ondernemingen in de buurt, leveranciers en servicediensten voor de buurtbewoners, ouders/leerkrachten van de scholen e.d. worden niet genoemd.
- Ook wordt de parkeeroverlast van de school bij het afleveren en ophalen van de kinderen niet vermeld.
- In het weekend, met name eind middag/ 's avonds is het voor bewoners nu al een niet mogelijk een geschikte parkeerplaats te vinden.

Indiener stelt dat de volgende punten essentieel zijn:

1. De bewoners van de Geuzenstraat willen in hun eigen Straat/Koepoort kunnen blijven parkeren. Indiener stelt dat het belangrijk is voor de ouderen in de straat dat ze in nabijheid van de eigen woning kunnen parkeren.
2. Nieuwe bewoners (dus ook de nieuwe bewoners in het nieuwe Weeshuiscomplex) krijgen geen parkeervergunning meer.
3. Indiener vraagt zich af hoe de behoefte naar drie elektrische deelplaatsen is onderzocht.
4. Indiener stelt dat de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van het hotel, zich op het parkeerterrein Klein Amerika moeten bevinden.
5. Indiener vraagt zich af hoeveel parkeerplaatsen de laad- en los zone op de Groeneweg in bezit zal nemen.
6. Indiener vraagt zich hoeveel/welke parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar zullen zijn tijdens de verbouw van het Weeshuiscomplex. Indiener doet het verzoek dat inwoners aan de Geuzenstraat een tijdelijke parkeervergunning krijgen voor het parkeerterrein Klein Amerika.
7. Indiener vraagt zich af of de parkeerplaatsen op Klein Amerika tegenover La Porta teruggebracht kunnen worden. Indiener stelt dat de bewoners van de Geuzenstraat niet aan de achterzijde van Klein Amerika willen parkeren i.v.m. de loopafstand en mogelijke auto inbraken.





## Reactie gemeente

- Omdat de transformatie/herbestemming van de locatie een lastige opgave is en ter voorkoming van langdurige leegstand is door initiatiefnemers in overleg met de gemeente gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid en zijn maatwerkafspraken gemaakt. De nieuwe bewoners krijgen geen parkeeronthefing voor de binnenstad, maar kunnen gebruik maken van elektrische deelauto's die beschikbaar worden gesteld op een viertal parkeerplaatsen aan de Koepoort. Ook de buurt kan gebruik maken van deze elektrische deelauto's. Buiten de venstertijd voor het laden en lossen, kan op de laad- en los zone geparkeerd worden door de buurtbewoners. Voor de parkeerplaatsen die komen te vervallen zullen bewoners worden gecompenseerd door ongeveer 50 nader aan te wijzen adressen in de binnenstad als compensatie en door het gebied waarvoor de parkeervergunning geldt, uit te breiden met de mogelijkheid om ook op het nabijgelegen parkeerterrein Klein Amerika te parkeren. De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars. Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda). Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopspreekuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen. Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.
- Zoals in bovenstaande beantwoording is bevestigd krijgen nieuwe bewoners inderdaad geen parkeervergunning meer.
- Met de keuze om 4 elektrische deelauto's in te zetten wordt aansluiting gevonden met het Mobiliteitsplan 2017-2026 van Gouda waarin het bevorderen van het gebruik van deelauto's behoort bij het uit te voeren beleid.
- Op het Willem Vroesenplein zullen 3 parkeerplaatsen worden ingericht voor valet parking ten behoeve van het hotel en restaurant. De hier geparkeerde auto's worden telkens na enige tijd verplaatst naar Klein Amerika waar de ontwikkelaar / exploitant 10 parkeerplekken ter beschikking heeft. Binnen het concept van het hotel / restaurant is het essentieel om te beschikken over de genoemde valet parkeerplaatsen.
- De laad- en los zone op de Groeneweg zal 3 parkeerplaatsen in beslag nemen. Deze zijn buiten de venstertijden (10:00-14:00) van het laden en lossen te gebruiken als parkeerplaats voor buurtbewoners.
- Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. Het aanbieden van een tijdelijke parkeervergunning tijdens de bouw, zal dan ook worden onderzocht in het kader van het bouwlogistiek plan.
- Er is geen relatie met dit bestemmingsplan en het verzoek van indiener. Echter indien gewenst wordt dat de bedoelde parkeerplaatsen terugkeren, kan contact gezocht worden met de gemeente Gouda voor een verzoek.

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



## **2.6 Zienswijze 6 – 1211599**

De zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan ziet - kort samengevat – op het beoogde woningprogramma, de horeca wat beoogd is en de bijbehorende uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek voor de berekende geluidsbelasting. Daarnaast wordt bij het aspect verkeer ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling vraagtekens gezet bij de conclusies gebruikt in het bestemmingsplan. Ook het aspect fietsparkeren dient in het bestemmingsplan verduidelijkt te worden. Ook worden vragen gesteld bij de bestemming en bijbehorende regeling voor de Patersteeg.

### **2.6.1 Woningbouwprogramma**

Als mogelijke bestemming wordt daarop short-stay gegeven. Indien er is geen voorstander van een onbeperkt short-stay mogelijkheid voor panden en wil graag een stadsbrede regeling waarbij short-stay is gebonden aan een beperkte periode per jaar waarbij voor het overige deel van het jaar de woning normaal bewoond dient te worden. Om een veilig en comfortabel woonklimaat te scheppen is een constante wisseling van toeristen zeker niet aan te bevelen.

Tevens denkt indiener dat juist deze locatie uitermate geschikt is voor grotere appartementen. Daar is volgens indiener een grote behoefte aan in de binnenstad.

### **2.6.2 Horeca**

Het akoestisch onderzoek van Peutz van 16 juli 2018 gaat er vanuit dat de belasting binnenshuis 20dB minder is, maar gaat daarbij voorbij aan de dunne muren en het enkel glas van de omliggende woningen. Indien er is niet graag dat daar rekening mee wordt gehouden.

Wat de geluiden van het terras betreft is de conclusie gebaseerd op alleen gespreksgeluiden.

Dat betekent dus dat de uitbater geen vergunning krijgt om muziek te laten horen op het terras, noch de ramen open te hebben waardoor er muziekgeluid direct buiten hoorbaar zal zijn. Indien er is vraagt om een bevestiging hiervan.

### **2.6.3 Verkeer**

Indiener deelt de conclusie niet dat de ontwikkeling van het weeshuiscomplex geen significante impact op het verkeer heeft. Met name de toename van het middelzware en zware verkeer ter bevoorrading baart zorgen. Er is in het plan geen enkele restrictie opgenomen over de grootte en zwaarte van de vrachtwagens. De resultaten van het recente trillingsonderzoek zijn niet meegenomen in het bestemmingsplan en er is ook geen routeplan opgenomen.

Er is in het bestemmingsplan uitgegaan van 2014 gegevens uit de Spieringstraat, maar bevoorrading zal via de laad/los plaats aan de Groeneweg plaatsvinden en daar is niet/onvoldoende rekening mee gehouden in de conclusies. De situatie is juist zo gevoelig vanwege de oude panden, smalle straten en de aanwezigheid van 2 basisscholen.

Begrenzing van vrachtverkeer tot maximaal tonnage, lengte en route wordt door indiener in dit plan gemist wat ook tijdens de verbouwing zou moeten gelden.

### **2.6.4 Fietsparkeren**

Indiener verwacht dat een restaurant veel bezoekers aantrekt die op de fiets komen zodat er minimaal 30 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Op de tekening van het Vroesenplein ziet indiener nu die plaatsen met de tekst: ON HOLD. Ook is niet duidelijk hoeveel fietsen daar kunnen staan. De realisatie is van groot belang voor omwonenden, ook omdat hiervan ook door de kerkgangers gebruik van gemaakt kan worden.

### **2.6.5 Patersteeg**

De Patersteeg heeft de bestemming Verkeer/verblijf gekregen in het bestemmingsplan. Er staat bij dat hier ook auto's kunnen rijden en parkeren. Indien er is niet in vinden. De Patersteeg is een doorgang voor voetgangers en fietsers en dient zo te blijven.



## **Reactie gemeente**

### **2.6.1 Woningbouwprogramma**

*In de regels van het bestemmingsplan is short stay niet vastgelegd. De beslissing tot het mogelijk maken van short stay staat dan ook niet vast.*

*In het coalitieakkoord (2018-2022) van de gemeente Gouda 'Nieuwe energie, Samenwerken en investeren voor Gouda' wordt ingezet op kleinere en waar mogelijk gestapelde woningen, passend bij het gebied. In Gouda is het nodig om de woningvoorraad zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin op peil te brengen.*

*Bij woonvraagstukken is het de opgave om uiteenlopende wensen op een goede manier te verenigen, zoals het levensloopbestendig bouwen en wonen, het realiseren van een goede balans tussen instroom en doorstroom evenals het behouden van jongeren in de stad. Juist hier zijn de kleinere appartementen voor geschikt. Tot slot is het van belang om genoeg aanbod te hebben voor verschillende niveaus van betaalbaarheid, namelijk sociale huur, middeldure huur, het duurdere huursegment en koopwoningen.*

*Door de komst van 24 appartementen wordt ingespeeld op het programma 'versnelling woningbouw'. Het beoogde woningbouwprogramma op de locatie is afgestemd op de huidige vraag en aanbod binnen Gouda.*

### **2.6.2 Horeca**

*Om overlast in de buurt zoveel mogelijk te beperken wordt het gebouw van het voormalig weeshuiscomplex grondig gerestaureerd en geïsoleerd.*

*Uit het onderzoek van Peutz (16 juli 2018) blijkt dat het optredende geluidniveau in de woonomgeving ten gevolge van het muziekgeluid niet als zodanig hoorbaar zal zijn. Het totale optredende geluidniveau ten gevolge van het muziek- en stemgeluid binnen en het stemgeluid afkomstig van het terras bedraagt ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste 42, 44 en 36 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.*

*Hiermee wordt voldaan aan de standaard geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 50, 45 en 40 dB(A) geldend voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.*

*Daarnaast biedt het plan de mogelijkheid tot vestiging van een hotel. Ook deze uitbater heeft belang bij een goed akoestisch klimaat.*

*Voor de bar en het restaurant is geen bedrijfsduurcorrectie in rekening gebracht. De opgenomen geluidniveaus voor de bar en het restaurant voor zowel de dag-, avond- als nachtperiode zijn een worst case-beschouwing. Dit kan in de praktijk dus lager uitvallen.*

*Het optredende immissieniveau tijdens volgebruik van de inrichting bedraagt ten hoogste 44 dB(A) op de bovenste verdiepingen van de beschouwde woningen. Voor stemgeluid kan met de geluidwering van de gevels uitgegaan worden van een reductie van 20 dB(A). Hiermee zal sprake zijn van een goed akoestisch binnenklimaat (binnengeluidniveau lager dan 25 dB(A)).*

### **2.6.3 Verkeer**

*Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven.*

*Het trilling onderzoek is zeer recentelijk afgerond. Tijdens het trilling onderzoek is de grenswaarde niet overschreden en is er geen sprake van een kans op schade in de Geuzenstraat als gevolg van trillingen door vrachtverkeer. Op korte termijn zal om deze reden nog geen verbod worden toegepast voor vrachtverkeer. De mogelijkheden om zwaar vrachtverkeer uit de binnenstad te krijgen worden nog verder onderzocht, maar lijken voorlopig nog niet haalbaar.*

*Voor de verbouwing zal ook een vergunning moeten worden aangevraagd of een melding worden gedaan wanneer de verbouwing plaatsvindt conform de voorwaarden die de gemeente stelt.*

*Daarnaast geldt er een lengte beperking in de gehele binnenstad van 12 meter. Aan de hand van de plannen en aanrijroutes die initiatiefnemer wil gebruiken voor de verbouwing kan aanvullend advies worden gegeven over hoe hier het beste mee omgegaan kan worden.*

*In relatie tot dit plan worden geen gewicht beperkende maatregelen getroffen.*

*Een nulmeting wordt daarnaast uitgevoerd om mogelijke schade afkomstig van de bouwactiviteiten op te kunnen merken. De buurt wordt hier actief bij betrokken.*



*De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars.*

*Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda).*

*Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopspreekuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen. Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.*

#### *2.6.4 Fietsparkeren*

*Met het plan wordt inderdaad rekening gehouden met een aantrekkelijke werking van fietsverkeer. Op het Vroesenplein wordt een ruimte aangewezen voor het stallen van fietsen. Het Vroesenplein wordt over enige tijd heringericht, waardoor de positie van de fietsenstalling nog niet definitief is bepaald.*

#### *2.6.7 Patersteeg*

*Met de bestemmingslegging van de Patersteeg is met de regeling aangesloten op het nu vigerende bestemmingsplan Binnenstad-Oost. In de huidige situatie is geen autoverkeer toegestaan en dit is ook in de toekomstige situatie niet toegestaan. De functie van de Patersteeg zal als gevolg van de plannen niet wijzigen.*

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



## **Zienswijze 7 - 1211596**

De zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning ziet - kort samengevat – op het beoogde woningprogramma, de horeca wat beoogd is en de bijbehorende uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek voor de berekende geluidsbelasting. Daarnaast wordt bij het aspect verkeer ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling vraagtekens gezet bij de conclusies gebruikt in het bestemmingsplan. Ook het aspect fietsparkeren dient in het bestemmingsplan verduidelijkt te worden. Ook worden vragen gesteld bij de bestemming en bijbehorende regeling voor de Patersteeg.

### **2.7.1 Woningbouwprogramma**

Indiener twijfelt over de beoogde oppervlakten van een behoorlijk aantal appartementen. Als mogelijke bestemming wordt daarop short-stay gegeven. Indiener is geen voorstander van een onbeperkt short-stay mogelijkheid voor panden en wil graag een stadsbrede regeling waarbij short-stay is gebonden aan een beperkte periode per jaar waarbij voor het overige deel van het jaar de woning normaal bewoond dient te worden. Om een veilig en comfortabel woonklimaat te scheppen is een constante wisseling van toeristen zeker niet aan te bevelen.

Tevens denkt indiener dat juist deze locatie uitermate geschikt is voor grotere appartementen. Daar is volgens indiener een grote behoefte aan in de binnenstad.

### **2.7.2 Horeca**

Het akoestisch onderzoek van Peutz van 16 juli 2018 gaat er vanuit dat de belasting binnenshuis 20DB minder is, maar gaat daarbij voorbij aan de dunne muren en het enkel glas van de omliggende woningen. Indiener ziet graag dat daar rekening mee wordt gehouden.

Wat de geluiden van het terras betreft is de conclusie gebaseerd op alleen gespreksgeluiden.

Dat betekent dus dat de uitbater geen vergunning krijgt om muziek te laten horen op het terras, noch de ramen open te hebben waardoor er muziekgeluid direct buiten hoorbaar zal zijn. Indiener vraagt om een bevestiging hiervan.

### **2.7.3 Verkeer**

Indiener deelt de conclusie niet dat de ontwikkeling van het weeshuiscomplex geen significante impact op het verkeer heeft. Met name de toename van het middelzware en zware verkeer ter bevoorrading baart zorgen. Er is in het plan geen enkele restrictie opgenomen over de grootte en zwaarte van de vrachtwagens. De resultaten van het recente trillingsonderzoek zijn niet meegenomen in het bestemmingsplan en er is ook geen routeplan opgenomen.

Er is in het bestemmingsplan uitgegaan van 2014 gegevens uit de Spieringstraat, maar bevoorrading zal via de laad/los plaats aan de Groeneweg plaatsvinden en daar is niet/onvoldoende rekening mee gehouden in de conclusies.

De situatie is juist zo gevoelig vanwege de oude panden, smalle straten en de aanwezigheid van 2 basisscholen.

Begrenzing van vrachtverkeer tot maximaal tonnage, lengte en route wordt door indiener in dit plan gemist wat ook tijdens de verbouwing zou moeten gelden.

### **2.7.4 Fietsparkeren**

Indiener verwacht dat een restaurant veel bezoekers aantrekt die op de fiets komen zodat er minimaal 30 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Op de tekening van het Vroesenplein ziet indiener nu die plaatsen met de tekst: ON HOLD. Ook is niet duidelijk hoeveel fietsen daar kunnen staan. De realisatie is van groot belang voor omwonenden, ook omdat hiervan ook door de kerkgangers gebruik van gemaakt kan worden.

### **2.7.5 Patersteeg**

De Patersteeg heeft de bestemming Verkeer/verblijf gekregen in het bestemmingsplan. Er staat bij dat hier ook auto's kunnen rijden en parkeren. Indiener kan zich hier niet in vinden. De Patersteeg is een doorgang voor voetgangers en fietsers en dient zo te blijven.



## **Reactie gemeente**

### **2.7.1 Woningbouwprogramma:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 6, 2.6.1.*

### **2.7.2 Horeca:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 6, 2.6.2.*

### **2.7.3 Verkeer:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 6, 2.6.3.*

### **2.7.4 Fietsparkeren:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 6, 2.6.4.*

### **2.7.5 Patersteeg:**

*Zie voor de beantwoording, de beantwoording bij zienswijze 6, 2.6.4.*

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



## **2.6 Zienswijze 8 - 1211275**

De zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning ziet - kort samengevat – op de verwachten aan- en afvoer van leveranciers voor het Weeshuiscomplex alsmede het laden en lossen hiervan. De indiener stelt dat in de ontwerp omgevingsvergunning onvoldoende informatie wordt gegeven over dit onderwerp.

### **2.7.1 Hinder vrachtverkeer**

De indiener geeft hierbij de volgende punten weer:

1. Indiener vraagt zich af vanuit welke straten de aan- en afvoer zal plaatsvinden.
2. Indiener geeft aan dat de Geuzenstraat niet geschikt is voor (zwaar) vrachtverkeer. Indiener geeft aan dat regelmatig trottoirs kapot worden gereden, paaltjes omver worden gereden en geparkeerde auto's (van bewoners) beschadigd worden. Tevens is dit onwenselijk in verband met verzakken van de straat en de riolering en de mogelijke beschadiging aan de huizen en funderingen.
3. Indiener vraagt zich af waar de laad- en loszone zich bevindt, hoeveel parkeerplaatsen deze betreft en of er rekening gehouden wordt met de laad- lostijd die in de binnenstad wordt gehanteerd.
4. Indiener geeft aan dat er niets wordt vermeld over verkeersbewegingen via de Geuzenstraat en ziet graag bevestiging dat de Geuzenstraat niet gebruikt wordt voor vrachtverkeer.
5. Indiener stelt dat met het oog op bovenstaande punten er onjuist wordt geconcludeerd dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.



### **Reactie gemeente**

*Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven.*

*Voor de omgevingsvergunning kan het volgende geantwoord worden:*

- 1. Er komt een plan voor de hele bouwlogistiek, welke wordt afgestemd met de gemeente Gouda en vervolgens goed gekeurd moet worden de Omgevingsdienst Midden Holland. De gemeente Gouda heeft een bereikbaarheidsmanager waarmee contact kan worden gezocht over dit onderwerp. De bereikbaarheidsmanager is telefonisch en per e-mail bereikbaar. Wanneer er calamiteiten zijn, wordt dit gemeld (meestal telefonisch door een projectleider van de gemeente) en worden de nodige verkeersmaatregelen ingezet. Dit kan een tijdelijk omleiding zijn of extra borden, maar ook verkeersregelaars. Daarbij ontvangt de bereikbaarheidsmanager ook de tijdelijke verkeersmaatregelen aanvragen, die men via de website van Gouda (aanvragen worden automatisch doorgezonden naar [vkm@gouda.nl](mailto:vkm@gouda.nl)) of LTC (TVM) kan indienen. De bereikbaarheidsmanager beheert deze e-mailbox en toetst de binnengekomen verkeersplannen (tijdelijke verkeersmaatregelen en omleiding, maar waarborgt ook de bereikbaarheid van Gouda). Eén keer per 4 weken wordt er een bereikbaarheid inloopspreekuur georganiseerd binnen de gemeente. Dit geeft projectleiders (van de gemeente) de gelegenheid om komende werken af te stemmen of advies te vragen. Wanneer er sprake is van een vraag of melding, wordt deze wanneer mogelijk binnen 10 werkdagen beantwoordt en zo nodig meegenomen in het bereikbaarheidsoverleg m.b.t. de VRI's. Na dit overleg ontvangt de burger altijd terugkoppeling van de bereikbaarheidsmanager op zijn/haar vraag.*
- 2. Het plangebied is inderdaad niet goed bereikbaar voor zwaar vrachtverkeer. Gedacht wordt aan het uitladen van een vrachtwagen aan de rand van de stad en verdere bevoorrading door middel van kleinere voertuigen te laten plaatsvinden.*
- 3. De laad- en los zone op de Groeneweg zal 3 parkeerplaatsen in beslag nemen. Deze zijn buiten de venstertijden (10:00-14:00) van het laden en lossen te gebruiken als parkeerplaats voor buurtbewoners.*
- 4. Zie bovenstaande beantwoording onder punt 1 en 2.*
- 5. Omdat de transformatie/herbestemming van de locatie een lastige opgave is en ter voorkoming van langdurige leegstand is door initiatiefnemers in overleg met de gemeente gebruik gemaakt van de ontheffingsmogelijkheid en zijn maatwerkafspraken gemaakt. Het Mobiliteitsbeleid en het coalitieakkoord van de gemeente Gouda zijn daarnaast erop gericht om de binnenstad autoluw te maken. Deze ontwikkeling zorgt voor een toename van verkeer in de binnenstad. Dit kan door slim parkeerbeleid voor een deel teniet worden gedaan en neemt de verkeersintensiteit door de beoogde ontwikkeling op de ontsluitingswegen maar beperkt toe waardoor er geen knelpunten zullen ontstaan op het gebied van de verkeersafwikkeling. De huidige parkeerbehoefte wordt in het geheel opgevangen in de openbare ruimte.*

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





## **2.7 Zienswijze 9 – 1211276**

De zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning ziet - kort samengevat – op het behoudt van het Raoul Wallenberg plantsoen (RWP) en de bescherming van de daar aanwezige flora en fauna.

1. Indiener vraagt zich af hoe het flora/fauna beheer in het RWP plantsoen vorm krijgt?
2. Indiener vraagt zich af of het RWP de bestemming plantsoen blijft houden en geen tuinbestemming krijgt ten behoeve van de nieuwe woningen.
3. Indiener vraagt zich af of tijdens de verbouw/bouw het RWP als plantsoen gehandhaafd kan worden.
4. Indiener stelt dat de bouwmaterialen e.d. niet tijdens de bouw/verbouw in het RWP opgeslagen kunnen worden.



### **Reactie gemeente**

*Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven.*

*Voor de omgevingsvergunning kan het volgende geantwoord worden:*

- 1. Ook voor de gemeente Gouda is het Raoul Wallenbergplantsoen van waarde. Het Raoul Wallenbergplantsoen behoudt dan ook zijn huidige functie en inrichting. Als gevolg van de plannen vinden in het plantsoen geen nieuwe activiteiten plaats.*
- 2. Er vindt geen bestemmingswijziging plaats voor het Raoul Wallenbergplantsoen en behoudt zijn openbare bestemming.*
- 3. Het plantsoen zal tijdens de bouw en verbouw gehandhaafd blijven. Het is namelijk niet de bedoeling dat het plantsoen als bouwplaats wordt gebruikt.*
- 4. Zie bovenstaande beantwoording onder punt 3.*

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



## **2.8 Zienswijze 10 – 1211282**

De zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning ziet - kort samengevat – op mogelijk te verwachten trillingen afkomstig van de benodigde boringen.

1. Indiener vraagt zich af of de te verwachten trillingen mogelijk schade aan panden in de buurt kunnen opleveren?
2. Indiener stelt dat in het kader van mogelijke schade aan de huizen/fundering een nulmeting bij de huizen aan de Geuzenstraat/Groeneweg gewenst is.
3. Indiener vraagt zich af of er onderzocht is welk effect deze boringen hebben op de (onder) grond en is er vergelijkend onderzoek/ervaringen in andere oude binnensteden hierover bekend is.
4. Indiener vraagt zich af of er rekening is gehouden met mogelijke archeologische schade zoals in de ondergrond of aan de (monumentale muur) die zich bevindt aan de Groeneweg.



### **Reactie gemeente**

*Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat in het kader van de planologische procedure behorende bij het bestemmingsplan buiten beschouwing kan blijven.*

*Voor de omgevingsvergunning kan het volgende geantwoord worden:*

- 1. Tijdens het recent uitgevoerde trilling onderzoek is de grenswaarde niet overschreden en is er geen sprake van een kans op schade als gevolg van trillingen door vrachtverkeer.*
- 2. Er wordt inderdaad een nulmeting uitgevoerd om mogelijke schade door trillingen op te kunnen merken.*
- 3. Binnen Gouda en andere oude binnensteden wordt vaker gebouwd aan bestaande (monumentale) panden. Er is dan ook voldoende ervaring met de effecten van de boringen op de omgeving.*
- 4. De gemeente wil de archeologische waarden binnen het gebied waarborgen. Er zal daarom archeologie vriendelijk gebouwd gaan worden. Wanneer een bouwplan voldoet aan een aantal richtlijnen, wordt het bodemarchief nog maar zo weinig verstoord dat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. De richtlijnen voor archeologievriendelijk bouwen zijn opgenomen in het beleid en vastgelegd in de Verordening inzake monumenten en archeologie. De (monumentale) muren zullen gerestaureerd en versterkt worden.*

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