

Verslag

PWA-kazerne bewonersavond Woensdag 13 juli 2022

Op 13 juli 2022 is een bewonersavond georganiseerd om geïnteresseerden te informeren rondom de ontwikkelingen van de PWA-kazerne in Gouda. De avond is georganiseerd vanuit de projectontwikkelaars Open Development & Vink Bouw, in samenwerking met de gemeente Gouda.

Opening en welkom (Arjan Kaashoek)

Arjan Kaashoek van communicatiebureau De Wijde Blik heet iedereen welkom en legt het doel van de avond uit. Tijdens de vorige bijeenkomst in maart van dit jaar hebben we *mogelijke* verkeersvarianten voor de verkeersontsluiting voorgelegd en daarop hebben omwonenden en belangstellenden veel voorkeuren, suggesties en wensen meegegeven. Pas daarna zouden we de varianten ook daadwerkelijk doorrekenen. Dat is inmiddels gebeurd en er ligt nu ook een voorkeursvariant voor de verkeersontsluiting. Verder waren er nog enkele varianten voor de bebouwing in het midden van het plangebied, ook daar zijn nu keuzes gemaakt. Deze avond is dan ook vooral bedoeld om dit allemaal aan u terug te koppelen en eventuele vragen hierover te beantwoorden. We starten met een presentatie van het stedenbouwkundig ontwerp, gevolgd door de verkeersvarianten en daarna nemen we uitgebreid de tijd voor vragen.

Het stedenbouwkundig ontwerp (Maartje Luisman)

Maartje Luisman van SVP Architectuur en Stedenbouw presenteert het stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen. Zie ook haar presentatie.

Op de locatie van de PWA-kazerne worden de bestaande gebouwen gesloopt. Dit zal op een duurzame manier gebeuren, waardoor veel materialen kunnen worden hergebruikt. In het gebied komt een variatie aan bakstenen woningen: rijtjeshuizen met tuin, hogere gebouwen met appartementen en patio-woningen. Er komt een mix van koop- en (sociale)huurwoningen, in totaal 220. Ook komt er een gezondheidscentrum. Veel gebouwen staan los van elkaar, waardoor er veel groene plekken worden gecreëerd. Groen wordt een belangrijk kenmerk in de buurt.

Parkeergelegenheid op straat zorgt voor een minder groene omgeving. Om dit te voorkomen worden parkeerplaatsen geplaatst onder een verhoogd dek met een groene rand. In dit parkeerdek worden zelfs bomen toegevoegd, via enkele uitsparingen.

De bunker die op het terrein staat, wordt bij nader inzien toch weggehaald. Na een aantal onderzoeken blijkt dat het behoud van de

De
Wijde
Blik

Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Memo

bunker het eindresultaat belemmert. Door de bunker weg te halen komt er meer ruimte vrij voor groen en mooiere woningen. Een deel van de materialen wordt hergebruikt en we willen bekijken hoe we de geschiedenis van de plek zichtbaar kunnen laten, bijvoorbeeld door enkele historische elementen te behouden, zoals wellicht een stukje bunker.

Parkeren (Marco de Baat)

Marco de Baat van verkeerskundig bureau Goudappel is de verkeersdeskundige tijdens dit project en staat eerst stil bij het parkeren.

Er moeten voldoende parkeerplekken beschikbaar komen voor de bewoners, bezoekers/visite van deze bewoners en bezoekers van het gezondheidscentrum. De gemeente hanteert bepaalde normen om op een aantal parkeerplekken te komen. In dat parkeerbeleid maakt de gemeente geen onderscheid tussen koop- en huurwoningen, terwijl dit in de praktijk wel verschil maakt. Bewoners met een koophuis hebben namelijk vaker één of meerdere auto's dan bewoners in een (sociale) huurwoning.

Door naar soortgelijke buurten in Gouda te kijken, kan Marco door middel van CBS-gegevens berekenen hoeveel parkeerplekken er nodig zullen zijn. Hieruit blijkt dat het daadwerkelijke autobezit in vergelijkbare Goudse buurten lager ligt dan de huidige parkeernormen van Gouda. Een teveel aan parkeerplekken gaat ten koste van het groen in de buurt, dat pakt dus nadelig uit voor de openbare ruimte, gezondheid en tegengaan van hittestress. Goudappel heeft berekend dat er 246 parkeerplekken nodig zijn voor de nieuwe PWA-buurt. Mocht het in de praktijk toch anders uitpakken, dan kunnen er extra parkeerplekken worden gemaakt in het groen, of kunnen er juist parkeerplaatsen vervallen en dus extra groen worden toegevoegd.

Verkeer (Marco de Baat)

Nieuwe woningen brengen ook extra verkeer met zich mee. Rondom de kazerne worden er nu op een gemiddelde werkdag 960 verkeersbewegingen gemeten. Dit is relatief weinig. Met de komst van nieuwe woningen zal dit aantal stijgen. Met een goede verkeersontsluiting zal dit nieuwe verkeer niet ophopen op één plek, maar kan dit zich goed verspreiden over de omgeving.

Tijdens het onderzoek naar de beste ontsluitingsroute is er naar vier varianten gekeken. Deze varianten zijn in de vorige bewonersavond besproken, waar de aanwezigen ook commentaar konden geven op de varianten. Toen bleek al dat Variant 3 afviel, daar was te weinig enthousiasme voor. De andere varianten zijn na de bewonersavond in maart doorgerekend. Hieronder staan de varianten nogmaals kort

Memo

omschreven. In alle gevallen wordt het parkeerstraatje achter de tennishal straks een daadwerkelijke straat voor autoverkeer, om het gebied in en uit te komen.

Variant 0: huidig wegennet benutten

In deze nulvariant verandert er niets aan de verkeersroutes die automobilisten afleggen. De verkeersintensiteit rondom de kazerne neemt in deze variant toe. Deze toename is verkeerskundig acceptabel, maar is minder wenselijk voor de omwonenden. Daarnaast wordt het verkeer richting het hart van Gouda geleid, wat de gemeente juist probeert te voorkomen.

Variant 1: aansluiting Bodegraafsestraatweg

Het meeste verkeer zal via de nieuwe aansluiting op de Bodegraafsestraatweg rijden. In de zuidelijke straten en de Groen van Prinsterersingel zal ook een verkeerstoename zichtbaar zijn. In de avondspits kan er een wachtrij ontstaan voor de verkeerslichten bij de nieuwe aansluiting. Daarnaast is er een risico op sluipverkeer door het buurtje van de Heemskerkstraat. Een ander nadeel is dat een aansluiting op de Bodegraafweststraatweg alleen mogelijk is ten koste van water en groen op die plek.

Variant 2: bussluis verplaatsen

In dit model wordt de bussluis een klein stukje verplaatst naar het zuiden, net ten noorden van de Heemskerkstraat. Hierdoor komt en gaat het autoverkeer via de noordkant in plaats van de zuidkant. Via deze noordzijde rijdt het autoverkeer van en naar de parkeergelegenheid van de PWA-buurt, die immers ook aan de noordzijde ligt. De grootste verkeerstoename is hier dan ook op het noordelijke deel van de Groen van Prinsterersingel, maar deze toename is relatief klein. Bovendien zitten hier geen woningen. Als je verder doorrijdt kom je bij de Burgemeester van Reenensingel, dat kruispunt en die weg kunnen het beetje extra verkeer goed aan. In deze variant wordt het zuidelijke buurtje, dus de Wibautstraat en de straatjes ten zuiden daarvan, ontzien van extra verkeer. Deze variant komt het best uit de test.

Variant 4: halve aansluiting bij fietsoversteek

Bij deze variant komt een halve autoaansluiting op de Bodegraafsestraatweg bij de fietsoversteek. Er is hier een risico op sluipverkeer bij de Wibautstraat. Ook is een halve autoaansluiting (je kunt niet alle kanten op) natuurlijk niet ideaal en wordt het nog een uitdaging om dit veilig te maken.

Uit de berekeningen blijkt Variant 2, de ontsluiting op de noordelijke Groen van Prinsterersingel, het best uit de test te komen. Het water en groen wordt bij deze variant niet aangetast en het zuidelijke buurtje wordt ontzien van extra verkeer. Het verkeer wordt hier snel ontsloten op de stedelijke randweg en niet via het centrum van Gouda geleid. Het noordelijke deel van de Groen van

Memo

Prinsterersingel krijgt de meeste verkeerstoename. De gemeente wil hier op termijn een fietsstraat van maken waar auto's te gast zijn. De verkeersveiligheid wordt in deze variant niet aangetast. Variant 2 wordt daarom als voorkeursvariant aan de gemeente voorgesteld.

Vragen (onder leiding van Arjan Kaashoek)

Er wordt druk gefietst in deze buurt. Gaat dat wel goed samen met deze verkeersontsluiting, qua verkeersveiligheid?

Ja, dat verwachten we zeker. De gemeente gaat van de Groen van Pinksterersingel namelijk een fietsstraat maken. De auto is hier dan dus te gast en fietsers krijgen alle ruimte. Deze straat is nu nog zo ingericht dat fietsers op een fietsstrook moeten fietsen. Binnenkort wordt deze straat dus veel veiliger om te befietzen. Daarnaast zullen de stoplichten worden vervangen door voorrangspijnen, wat de doorstroom bevordert en het oversteken voor fietsers en voetgangers veiliger en sneller maakt.

De Heemskerkstraat is nu al een drukke straat. Wordt deze niet overbelast?

In Variant 2 juist niet. In die variant wordt het noordelijk deel van de Groen van Prinsterersingel immers wel wat drukker, maar niet het zuidelijk deel. Ook de verplaatste bussluis ligt nog steeds bóven de T-splitsing met de Heemskerkstraat, dus daarmee kan de Heemskerkstraat geen sluiproute worden.

Waarom halen we de bussluis niet helemaal weg?

De bussluis ligt er niet voor niets. De Bodegraafsestraatweg is een drukke weg: hier rijden zo'n 13.000 auto's per dag. De bussluis voorkomt dat het verkeer massaal sluiproutes gaat kiezen om de Bodegraafsestraatweg te mijden.

Krijgen de bewoners van de nieuwe woningen eigen plekken zodat zij parkeergarantie hebben?

Ja, zij parkeren onder het parkeerdek. Daar komt een slagboom, zodat het alleen voor de bewoners toegankelijk is. Een deel van het parkeerdek heeft toegewezen parkeerplaatsen, de rest van het parkeerdek heeft plekken die niet exclusief voor één woning zijn maar dus wel alleen voor bewoners bereikbaar zijn.

Hoe kan parkeeroverlast vanuit voetbalclub Olympia worden voorkomen?

Sander van Schagen van de gemeente Gouda beantwoordt deze vraag. De herontwikkeling van de PWA-kazerne is niet bedoeld om het parkeerprobleem van Olympia op te lossen. De gemeente heeft hier wel veel aandacht voor en is nu in gesprek met Olympia en de nabijgelegen MBO Rijnland. Bij de school staan immers veel parkeerplaatsen leeg op de momenten dat Olympia parkeerruimte nodig heeft, die parkeerplaatsen kunnen hiervoor worden gebruikt.

Memo

Hebben de bewoners van omliggende wijken voorrang op het kopen van een woning?

Dit is aan de ontwikkelaars en zij hebben daar nu nog geen besluit over genomen. Vanuit de gemeente is er geen bezwaar tegen zo'n voorrangsregeling.

Hoe ziet de vervolgplanning eruit?

Jan Piësla van Open Development beantwoordt deze vraag. De gemeente gaat het plan de komende weken beoordelen. Begin september verwachten de ontwikkelaars een reactie en gaan ze concrete afspraken maken met de gemeente, waar het liefst voor het einde van het jaar een handtekening onder staat.

Het streven is dat er in de tweede helft van volgend jaar een bestemmingsplan ligt. Dan start eind 2023 de verkoop van de koopwoningen. In 2024 start de bouw. De huurwoningen worden ongeveer een half jaar vóór de oplevering aangeboden. De bouw duurt doorgaans 1,5 tot 2 jaar.

Alle data zijn uiteraard een inschatting. Via de nieuwsbrief blijft u op de hoogte van belangrijke mijlpalen in de voortgang en krijgt u ook als eerste een seintje wanneer de verkoop of verhuur start.

Afsluiting

Arjan Kaashoek bedankt de aanwezigen, namens de ontwikkelaars en de gemeente.