

Technische vragen

Van : VVD Gouda, Kevin de Jonge, Ber van Loon
Aan : Erwin Bok, commissiegriffier Cie FLO
Datum vraag : 7 september 2025
Onderwerp : BOPA Groene Hart Ziekenhuis



Datum antwoord :

Vragen:

1. Deze besluitvormingscyclus is volgens de steller van de beslisnotitie voorlopig het laatste moment waarop de raad aan zet komt. Op welke wijze blijft de raad wel geïnformeerd/betrokken bij deze ontwikkeling?
2. Wat zijn de feitelijke gevolgen van het verleggen van de verkeersstromen voor de verkeersveiligheid op de Büchnerweg en Ridder van Catsweg en in hoe verhoudt dit zich tot de zich daar bevindende schoolzones en de (doorgaande) fietsroutes?
3. Er wordt voor verkeersbeleid gewezen naar het VCP. Het VCP houdt echter geen rekening met de geschetste wijzigingen van de verkeerssituatie als gevolg van deze "vernieuwbouw". Wij ontvangen graag een nadere uitwerking en toelichting.
4. In hoeverre maakt de subjectieve verkeersveiligheid onderdeel uit van het verkeersveiligheidsonderzoek bij deze ontwikkeling?
5. Welke afspraken zijn er met het ziekenhuis gemaakt over monitoring van verkeersstromen na realisatie, zodat bij problemen kan worden bijgestuurd?
6. Uit de participatie blijkt zorg van bewoners (verkeersveiligheid, inschijnende koplampen, geluid milieustraat). Hoe zijn deze zorgen daadwerkelijk vertaald in aanpassingen van de plannen?
7. De raad wordt ivm tijdsdruk gevraagd om een bindend advies (mogelijk) voordat alle zienswijzen formeel zijn gewogen en beantwoord. Dat kan leiden tot een procesmatig kwetsbare situatie. Welke afspraken zijn in de anterieure overeenkomst vastgelegd over planschadeclaims? Hoe wordt voorkomen dat het GHZ compensatie vraagt bij vertraging of vernietiging van besluiten door de rechter? Wordt de gemeente volledig gevrijwaard? Graag ontvangen wij een overzicht van procesrisico's, planschade risico's en aansprakelijkheidsrisico's.

Antwoorden:

1. Het grootste deel van het masterplan past binnen de regels van het omgevingsplan. De functie ziekenhuis/ maatschappelijk past binnen het omgevingsplan, ook vallen de meeste stappen binnen het bouwvlak. Alleen de bouwhoogte voor stap 3 en 4 zou tot een overschrijding kunnen leiden maar dit lijkt voor nu met een reguliere BOPA op te lossen omdat de eerst omliggende gebouwen van burelen, ver weg liggen. Hierdoor blijft alleen fase 2 van het facilitaire gebouw over die buiten het bouwvlak ligt en tot een verplaatsing van de inrit van de noordelijke parkeergarage richting de woningen aan de Livingstonelaan leidt, waardoor deze fase het meest impactvol is en de BOPA met bindend advies van de raad van toepassing is. De fasen die op dit voorliggende besluit volgen, zijn daarmee zoals we dat nu inschatten geen impactvolle BOPA's (Buitenplanse OmgevingsPlan Activiteiten). Die besluitvorming loopt daarom via het college.

Het college kan de gemeenteraad uiteraard indien gewenst op de hoogte houden van ontwikkelingen en de borging via de voorgaande weg.

2. Naar het verkeer is een uitgebreide studie gedaan door bureau Goudappel (zie blz 624 van bijlage 3). Dit maakt onderdeel uit van de ruimtelijke motivatie. Dit onderzoek is inhoudelijk door de verkeersexpert beoordeeld en akkoord bevonden.

De ambulances rijden in de huidige situatie naar de zuidzijde van het perceel/ de Bleulandweg. Ze komen van diverse zijden aanrijden. Met het toekomstige ziekenhuisplan verplaatst in stap 3 en 4 (niet deze aanvraag) de ambulance-ingang naar de westelijke zijde van het perceel. Aan de aanrijroutes verandert dat niets. Het enige verschil is dat ambulances vanaf de kruising Bleulandweg – Buchnerweg anders rijden. Maar in beide gevallen vindt er kruisend verkeer met (schoolgaande) fietsers plaats. Aanvullend is het belangrijk dat het aantal patiënten in de toekomst niet wijzigt waarmee het aantal ambulanceritten als gevolg van de bouwplannen niet toeneemt.

3. Omdat de verkeersintensiteit nagenoeg niet wijzigt en de verkeersstromen alleen zeer kort nabij de Buchnerweg-Bleulandweg heeft dit alles geen gevolgen voor het VCP.
4. De subjectieve verkeersveiligheid is vooral meegewogen bij de ambulance in- en uitrit en de noordelijke in- en uitrit van de parkeergarage. Voor de ambulance geldt dat de chauffeurs zeer rijvaardig zijn en gewend zijn om te gaan met complexere verkeerssituaties. Het kruisen van het fietspad in zowel de bestaande situatie als de geplande nieuwe situatie vraagt om overzicht voor deze chauffeurs. Door in het nieuwe plan de beplanting op het westelijk deel van het GHZ terrein zo te maken dat de ambulance chauffeur goed zicht heeft, moet dit een situatie opleveren die voldoende rekening houdt met risico's van kruisende fietsers en andere verkeersveiligheidsaspecten.

Voor de noordelijke uitrit is er met verkeerskundigen en buitenruimte deskundigen en enkele direct aanwonenden gekeken naar een situatie waarin de veiligheid voldoende geborgd is. Hier zijn onder andere de wegbeleving en het type chauffeurs en verkeersdeelnemers meegenomen maar ook eventuele overlast van koplampen.

5. Er zijn geen specifieke afspraken over maar in de monitoring van het VCP en de verkeersveiligheid in het algemeen wordt dit wel meegenomen. Daarnaast zijn er al bestaande contacten tussen de gemeente en de veiligheidsregio, het GHOR en de GGD waarmee eventuele onveilige situaties op tijd in beeld komen bij onder andere de gemeente.

6. Na participatie met de buurt is de ingang van de milieustraat aanzienlijk versmald voor minder zicht hierop. Ook is de opstelplek van containers nogmaals onder de loep genomen. Bij de adviescommissie OmgevingsKwaliteit is de uitstraling van de gevel aangepast op minder deuren, roosters e.d. Het landschapsplan dat in ontwikkeling is, heeft als doel de noordzijde groener in te kleden met heesters, klimplanten e.d.