**** VERSTUURD PER EMAIL ****

Aan:
College van Burgemeester en Wethouders van Gouda

Van:
[redacted]
T: [redacted]
E: [redacted]

Betreft:
Zienswijze ontwerpbesluit Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) – GHZ Bleulandweg 10, Gouda

Gouda, 21-08-2025

Geacht college,

Wij zijn belanghebbende omdat wij wonen [redacted], direct grenzend aan het projectgebied. Het besluit heeft directe gevolgen voor ons woon- en leefklimaat.

Hierbij geven wij onze zienswijze op genoemd besluit. Wij hebben zorgen, aandachtspunten en suggesties voor verbetering:

1. Onvoldoende onderbouwing en strijd met goede ruimtelijke ordening
Het voorliggende plan wijkt af van het geldende bestemmingsplan, maar biedt geen overtuigende onderbouwing waarom deze afwijking noodzakelijk is in het licht van goede ruimtelijke ordening. Er is geen transparant of objectief onderzoek gedaan naar alternatieve locaties of inrichtingsvarianten, terwijl er aantoonbaar betere opties bestaan met minder impact op de omgeving, verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

De huidige locatiekeuze is primair gebaseerd op korte termijn belangen van GHZ, zoals bouwsnelheid en financiering, terwijl het plan een structurele impact zal hebben op de omgeving voor de komende 40 jaar of langer. Dit is in strijd met het principe van duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

2. Verkeersveiligheid en mobiliteitsimpact
Het plan leidt tot een aanzienlijke toename van verkeersbewegingen op de Buchnerweg en Ridder van Catsweg (door de net aangelegde schoolzone), waaronder logistiek verkeer, bezoekers van de HAP, SEH post en ambulances. Deze weg doorkruist de hoofdfietsroutes door Park Atlantis, Bloemendaalseweg. Deze routes worden intensief worden gebruikt door schoolgaande jeugd (vijf basisscholen en Driestar College). Ook voorzien wij veel meer verkeer vanuit de nieuwe uitrit van de parkeergarage via de Livingstonelaan, omdat dat nu een veel logischer route wordt richting de Van Reenensingel. Die route loopt langs de Livingstoneschool.



Groen: fietsroutes
Paars: scholen
Rood: nieuwe verkeersstromen als gevolg van het totale plan
Rood kruis: gevaarlijk / conflict-punt

De verplaatsing van deze verkeersstromen naar een gebied waardoor deze kruisen met doorgaande fietsroutes met veel kwetsbare weggebruikers en beperkte zichtlijnen (zoals bij de bocht bij de uitgang van Park Atlantis, oversteek Bloemendaalseweg) creëert dan ook een langjarige risicovolle en ons inziens niet duurzaam veilig oplosbare situatie.

De gemeente stelt dat verkeersafwikkeling via het verkeerscirculatieplan wordt geregeld, maar dit plan bevat geen enkele relatie met verkeersveiligheid in deze gebieden. Bovendien is de impact van regulering beperkt: spoedverkeer kiest logische en snelle routes, niet de formeel aangewezen.
De redenering dat het verkeerscirculatieplan deze problemen afdekt vinden wij dan ook onjuist en het ontwerpbesluit is op dit aspect onvoldoende.

Bovendien staat deze intensivering va de Buchnerweg haaks op het gemeentelijk groenplan waarin de Buchnerweg juist is aangewezen als groene corridor. De voorgestelde functie als doorgaande verkeersader is daarmee in strijd met dit beleid.

3. Participatieproces: onvoldoende transparantie en inspraak

Het participatieproces zoals door GHZ vormgegeven voldoet niet aan de vereisten zoals beoogd in de Omgevingswet. In plaats van een open en interactieve dialoog met belanghebbenden in een vroeg stadium, is het proces pas gestart nadat het ontwerpplan reeds volledig was uitgewerkt, inclusief gedetailleerde bouwtekeningen en ruimtelijke invulling. Hierdoor was er feitelijk geen ruimte meer voor substantiële aanpassingen op basis van inbreng van omwonenden en andere betrokkenen.

Dat er in 2023-2024 een participatietraject heeft gelopen met bewoners (zoals genoemd in par 3.2) is onjuist. Wij zijn als bewoners pas rond september 2024 benaderd en betrokken met een informatiesessie waarop voornamelijk ‘ontwerp’ schetsen zijn gepresenteerd. In een opvolgende sessie 1 maand later werden wij opeens geconfronteerd met gedetailleerde ontwerptekeningen van fases 1 t/m 4 (inclusief maatvoering van het geplande beddengebouw).

Gedurende de overleggen zijn door ons meerdere suggesties en alternatieven aangedragen, waaronder het verdiept aanleggen van het laad- en losplein, het verlengen van de overkapping en het toevoegen van groen aan de overzijde van het terrein. Deze voorstellen zijn echter zonder inhoudelijke onderbouwing afgewezen, waarbij argumenten als “te duur”, “past niet in de planning” en “risico op overstroming” zijn aangevoerd, zonder dat deze zijn onderbouwd met voldoende technische of financiële analyses. Detailvragen over bv. het aantal en tijdstippen verkeersbewegingen van vrachtverkeer zijn niet beantwoord.

Deze werkwijze staat haaks op het doel van de Omgevingswet, waarin participatie niet slechts een formele verplichting is, maar een fundamenteel instrument om tot betere en breed gedragen ruimtelijke plannen te komen. Door pas in een laat stadium en op basis van een reeds gefixeerd plan participatie toe te passen, is de mogelijkheid tot betekenisvolle inspraak feitelijk ontnomen. Dit leidt tot een gebrek aan transparantie, een onevenwichtige belangenafweging en een ondermijning van het vertrouwen in het besluitvormingsproces. Wij komen hier later bij ‘alternatieven’ nog op terug.

4. Geluid en milieu: onvolledige beoordeling

Het akoestisch onderzoek is onvolledig. Belangrijke geluidsbronnen zoals het HAP-/ambulancegebouw en het milieuplein zijn niet meegenomen. Er is geen rekening gehouden met achteruitrijdende (piepende) vrachtwagens in de vroege ochtend en late avond, of met laden en lossen bij het milieuplein. Detailvragen aan het GHZ over aantallen en tijdstippen van vrachtwagens voor het facilitairgebouw en milieuplein zijn niet beantwoord.

De conclusie dat luchtbehandelingskasten binnen acceptabele geluidsnormen vallen is niet onderbouwd met meetgegevens of berekeningen (zoals bronvermogen, afstand tot gevels, dag-/avond-/nachtbelasting). Dit maakt de motivering ondeugdelijk (artikel 3:46 Awb). Tevens is het bekend dat dit soort installaties snel overlastgevende geluiden als bromtonen etc. kunnen veroorzaken en veel meer geluid kunnen produceren bij piekbelasting. Zeker in de situatie met een keuken is dit risico realistisch.

Om geluidsbelasting risico’s te beperken verzoeken wij om de ventilatie-openingen van uitgangen van de luchtkasten te verplaatsen naar de zijgevel.



Daarnaast ontbreekt een cumulatieve geluidanalyse over alle fasen van het masterplan. Zonder integrale benadering is de beoordeling onzorgvuldig (artikel 3:2 Awb).

Er worden geen garanties gegeven voor vereiste groencompensatie. Op de conceptplaatjes ziet het er allemaal prachtig uit (Visie 2039: een brede groene rand, een ‘groene verbinding’ met Park Atlantis), maar in de concrete uitwerkingen ontbreken de details. Wel worden de gebouwen tot op de erfgrens van het GHZ terrein getekend, wat vragen oproept over wat er daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
Een suggestie (naar aanleiding van een gesprek dat wij hadden met een buurtbewoner die bioloog is bij Provincie Zuid-Holland) om extra bomen en groenblijvende struiken toe te voegen in de brede berm aan de kant van Park Atlantis werd door GHZ afgewezen met het argument dat dit verantwoordelijkheid is van de gemeente.

Ook andere milieuaspecten zijn onvoldoende onderzocht, dit is relevant vanwege de integraliteit van het voorstel:

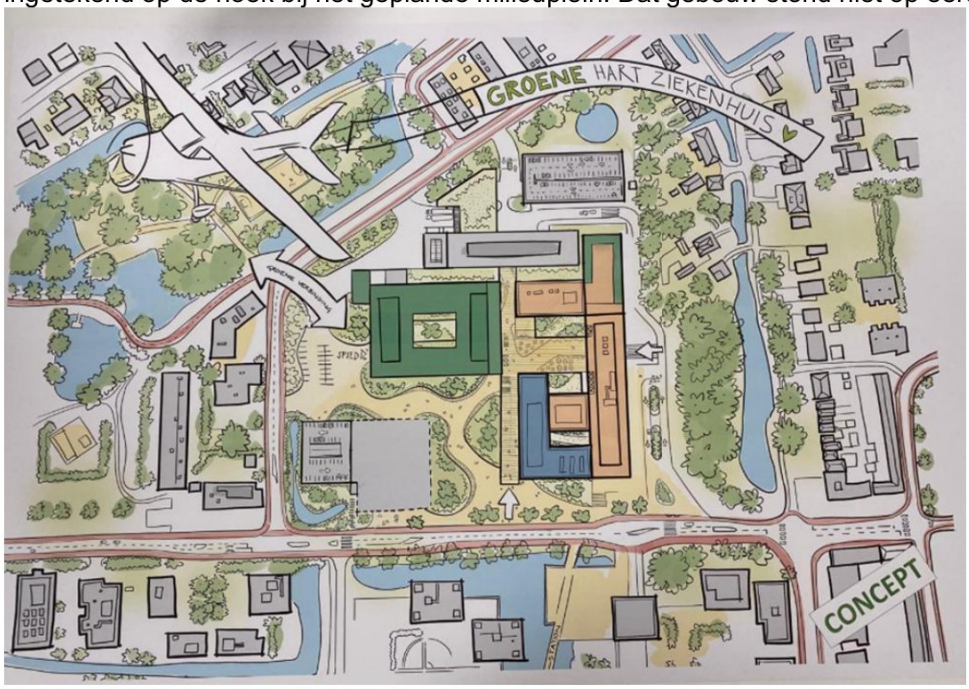
- Geen inzicht in licht- en windhinder bij hogere bouwdelen (in de Visie 2039 is een ‘hoogte accent’ van 50m getekend).
- Afval- en energievoorzieningen zijn slechts summier behandeld.
- Geluidsoverlast van testen van noodstroomvoorzieningen (in het energiegebouw) die nu 10x per jaar plaatsvinden zijn niet meegenomen. Overigens betwijfelen wij of 10 testen per jaar nodig zijn – vanuit mijn IT expertise met Datacenters is mij bekend dat dergelijke testen slechts 4x per jaar nodig zijn, juist ook vanwege de impact van zo’n test op bedrijfsvoering én omgeving.

5. Extra aandacht voor groenvoorziening
Vanwege de geplande aanpassingen aan in/uitritten verzoeken wij zowel het GHZ als de gemeente met klem om veel aandacht te besteden aan de aan te brengen groenvoorziening waarmee de in- en uitrit van het milieuplein wordt afgeschermd. Een goede afstemming met de door de gemeente Gouda aan te passen cq te verdichten groenvoorziening bij de afgrenzing van het Atlantispark is daarbij erg belangrijk.

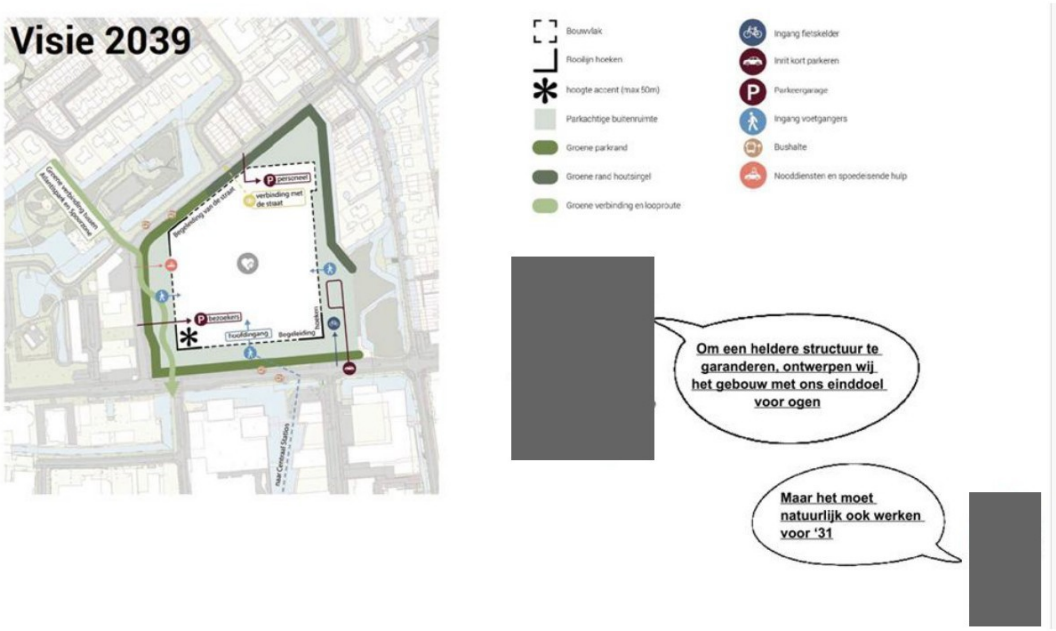
In een gesprek dat wij hebben gehad met een bioloog van de Provincie Zuid-Holland wees zij ons op de kans om de berm aan de kant van het Atlantispark te voorzien van extra bomen en groenblijvende struiken. Er is daar voldoende ruimte voor. Wij hebben dit voorgesteld aan het GHZ maar zijn zien hierin (helaas) geen taak voor hen maar alleen voor de gemeente.

6. Gefragmenteerde besluitvorming
Het besluit richt zich uitsluitend op fase 2 van het masterplan, terwijl het plan als geheel een onlosmakelijk samenhangend geheel vormt. De Spoedentree, het Ambulanceplein en het Energiegebouw zijn vast verbonden met de rest van het plan: wordt deze stap uitgevoerd, dan impliceert dat ook uitvoering van de volgende stappen: de detailtekeningen zijn al klaar.

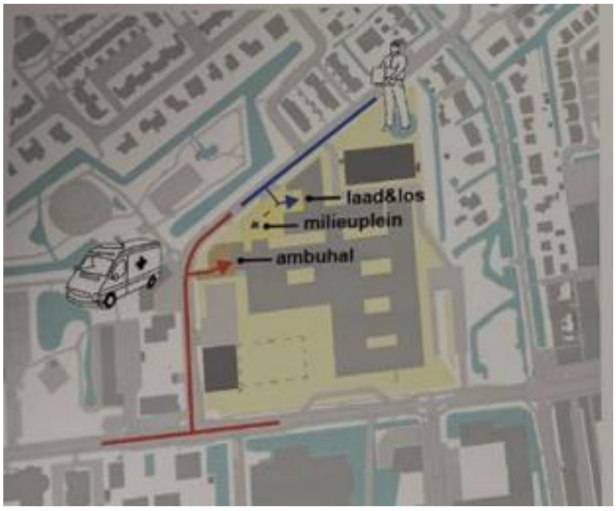
Zorgwekkend in dit geval is dat de verschillende beschikbare tekeningen van deze volgende onderdelen (zoals bv. het Spoedplein) significant verschillen van tekeningen van de faseringsplannen die zijn gebruikt bij informatiesessies. Ook is pas in een zeer laat stadium (mei 2025) een 2 etages hoog Energiegebouw ingetekend op de hoek bij het geplande milieuplein. Dat gebouw stond niet op eerdere tekeningen.



Visieplaatje met ‘groene verbinding’ en brede groene rand. Deze elementen verdwijnen later maar zijn wel gepresenteerd als essentiele voordelen bij het ‘verkopen’ van het plan aan belanghebbenden. Door deze wijzigingen kan ons inziens geen goed oordeel worden gevormd over de uiteindelijke doelsituatie.



Visie 2039, onderdeel van presentaties in 2024. Dit wijkt significant af van van de huidige situatie (brede groenstroken, impact op omgeving onduidelijk, een onduidelijk 'hoogte accent'.



Tekening oktober 2024



\fbeelding stap 3 en 4

Tekening juni 2025

Uitzicht vanaf de Spoedentree



Aangezicht spoedentree en energiegebouw (pijl) dat later is toegevoegd.

Dit leidt tot onduidelijkheid bij belanghebbenden en de gemeente over wat nu de werkelijke situatie gaat worden. Daarmee is het onmogelijk voor ons als belanghebbenden en voor de gemeente als beoordelaar om een voldoende juist beeld te kunnen vormen over de inpassing en gevolgen van deze vervolgstappen. Het gaat hierbij om significante onderdelen met veel impact op de omgeving zoals de plek van complete gebouwen en (24-uurs) activiteiten als de HAP, SEH, een gebouw van 50m hoog, primaire verkeersstromen, etc.

Door het plan gefragmenteerd te beoordelen, wordt omwonenden de mogelijkheid ontnomen om tijdig en volledig te participeren. Dit is in strijd met de beginselen van zorgvuldige voorbereiding en fair play.

Tevens is het onmogelijk voor de gemeente, als beoordelende instantie, om op dit moment een afgewogen oordeel te geven over wat er daadwerkelijk gaat worden gerealiseerd en is er een reëel risico om een 'besluitvormingsfuik' in te gaan: men kan niet anders dan vervolgfasen goedkeuren omdat anders het totaalplan niet gerealiseerd kan worden.

7. Beter alternatief beschikbaar

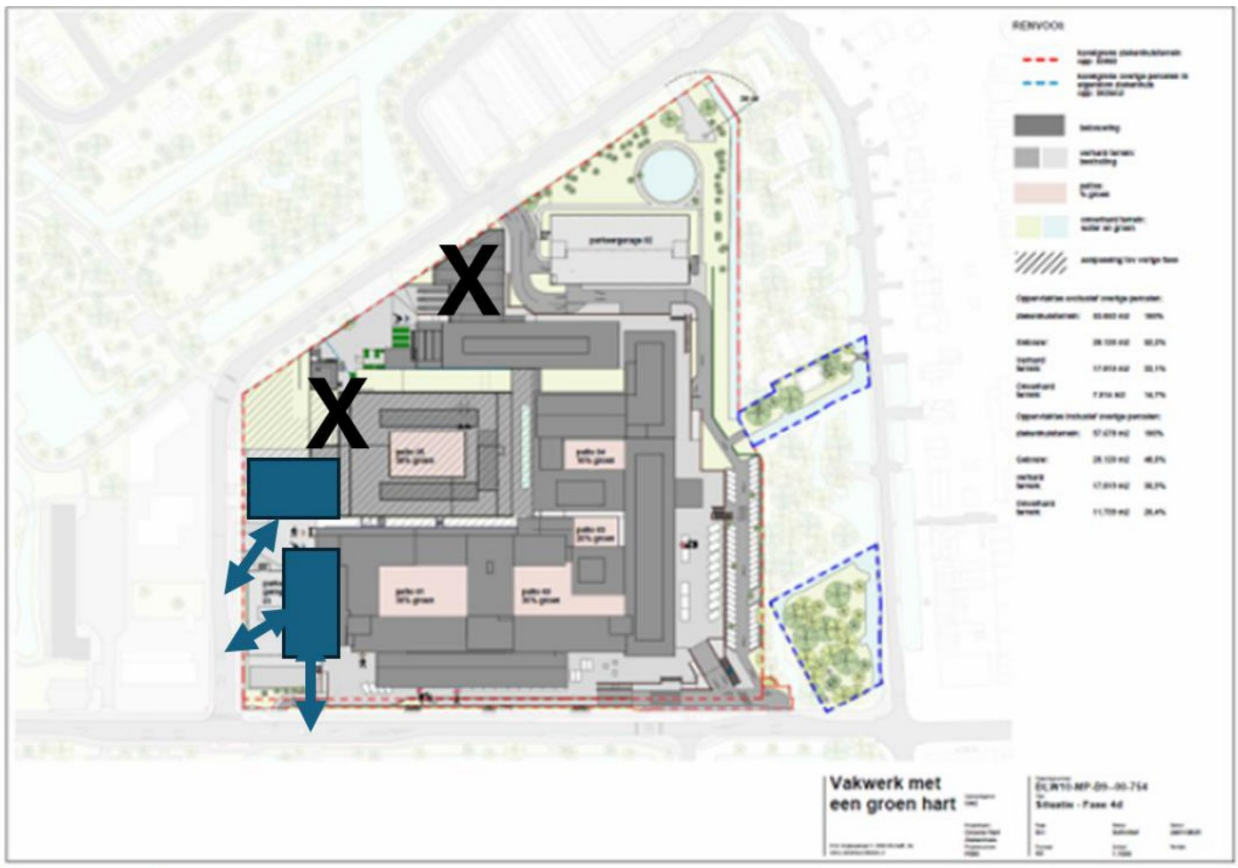
Wij stellen dan ook een **alternatief** voor dat een realistischer, veiliger en ruimtelijk beter ingepast scenario biedt voor de uitbreiding van het GHZ-terrein. Hier volgt een meer gedetailleerde uitwerking van dit alternatief:

a. Locatie en uitgangspunt van het alternatief

Het alternatief richt zich op het **hergebruiken van de hoek Bleulandweg**, waar zich momenteel een **tijdelijke parkeergarage** bevindt. Deze garage is destijds gebouwd met een tijdelijk karakter en kan relatief eenvoudig worden afgebroken. Door deze locatie te benutten voor de logistieke functies en spoedvoorzieningen (zoals het ambulanceplein en de spoedpost), wordt de verkeersdruk op de Buchnerweg aanzienlijk verminderd waardoor de risico's voor de verkeersveiligheid worden voorkomen.

In de onderstaande platen: in blauw de voorgestelde alternatieve locaties en verkeersstromen die niet meer kruisen met fietsverbindingen.





Afbeelding stap 3 en 4

b. Functionele herverdeling van verkeersstromen

In het alternatieve scenario worden de volgende functies verplaatst naar de Bleulandweg-hoek:

- **Laad- en losvoorzieningen**
- **Ambulanceplein**
- **Spoedpost / Huisartsenpost (HAP)**
- **Bezoekersentree voor acute zorg**

Deze functies genereren intensieve en risicovolle verkeersbewegingen. Door ze te concentreren aan de Bleulandweg:

- Worden **schoolzones en fietsroutes ontlast**.
- Ontstaat een **overzichtelijker verkeersbeeld**, met minder kruisingen van kwetsbare verkeersstromen.
- Is er **meer ruimte voor buffering en routing**, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.
- Kan de uitgang van de parkeergarage Buchnerweg blijven zoals die is, wat de verkeersafwikkeling ten goede komt en verkeer via de Livingstonelaan voorkomt.

c. Ruimtelijke en duurzame voordelen

- **Ondergronds bouwen** is hier goed mogelijk. Een verdiepte parkeergarage of logistiek plein benut de ruimte efficiënt en beperkt het grondbeslag.
- De locatie ligt **verder van woonwijken en scholen**, waardoor geluidsoverlast en verkeersrisico's afnemen.
- De bestaande infrastructuur aan de Bleulandweg is **beter geschikt voor intensief verkeer** dan de Buchnerweg, die als groene corridor is aangemerkt.

Wij zijn ons ervan bewust dat het indienen van een alternatieve oplossing in dit stadium van de besluitvorming mogelijk als ongewenst wordt beschouwd. Echter, het is van belang te onderstrepen dat de initiatiefnemer, het GHZ, er bewust voor heeft gekozen om het plan primair te optimaliseren op basis van interne belangen, zoals bouwsnelheid en financiering, en daarbij onvoldoende rekening te houden met de ruimtelijke en maatschappelijke effecten op de directe omgeving.

Anders dan gesteld is de participatie met omwonenden en andere belanghebbenden pas laat in 2024 opgestart, op een moment waarop het plan zich reeds in een vergevorderd en gedetailleerd stadium bevond.

Hierdoor is de mogelijkheid tot wezenlijke beïnvloeding van het plan door belanghebbenden feitelijk uitgesloten. Dit is in strijd met het participatiebeginsel zoals neergelegd in artikel 16.55 van de Omgevingswet, waarin wordt gestreefd naar vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden om te komen tot een betere en meer gedragen ruimtelijke ontwikkeling.

Indien een initiatiefnemer ervoor kiest om participatie pas in een laat stadium te starten, draagt deze ook het risico dat het plan alsnog moet worden aangepast op basis van nieuwe inzichten die voortkomen uit de belangen van derden en de eisen van goede ruimtelijke ordening. De financiële en planologische gevolgen van dergelijke aanpassingen zijn dan in redelijkheid en billijkheid voor rekening en risico van de indiener. Dit volgt uit het zorgvuldigheidsbeginsel zoals vastgelegd in artikel 3:2 van de Awb, dat vereist dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle relevante feiten en belangen zorgvuldig afweegt. Het niet voldoen aan dit beginsel kan leiden tot gevaarlijke jurisprudentie waarbij een indiener zich kan beroepen op te grote benadeling als een al in detail uitgewerkt plan wordt afgewezen.

8. Verzoek
Gelet op bovenstaande verzoeken wij u:

- Het ontwerpbesluit **niet in de huidige vorm vast te stellen**;
- Alternatieve locaties en inrichtingsvarianten alsnog serieus te onderzoeken, vooral op het aspect duurzame verkeersveiligheid. Wij willen hier nadrukkelijk noemen dat volgens ons het huidige plan leidt tot een permanente, niet oplosbare, onveilige verkeerssituatie op de Buchnerweg door het vermengen van kwetsbaar verkeer (schoolgaande kinderen) met vracht- en spoedverkeer (waarvan een groot deel niet professioneel als bezoekers van HAP en SEH).
- Een volledig en toetsbaar akoestisch rapport op te stellen waarin ook de luchtbehandelingskasten en cumulatieve effecten zijn meegenomen;
- Een integrale beoordeling te maken van alle fasen van het masterplan op basis van voldoende zekerheid van wat er nu wordt gerealiseerd – wij verwijzen hier nadrukkelijk naar de genoemde (voorbeelden van) verschillen tussen tekeningen.
- Omwonenden opnieuw en volwaardig te betrekken bij de besluitvorming.

Tot slot
Wij erkennen en ondersteunen de noodzaak tot vernieuwing van het Groene Hart Ziekenhuis. Een modern ziekenhuis is van groot belang voor de stad Gouda en de omliggende regio. Juist vanwege deze maatschappelijke relevantie en de omvang van het project, verbaast het ons dat de planvorming van het GHZ gedurende bijna drie jaar grotendeels in isolatie heeft plaatsgevonden, zonder vroegtijdige en substantiële betrokkenheid van omwonenden en andere belanghebbenden.

Het voorliggende plan lijkt primair te zijn afgestemd op de interne optimalisatie van het GHZ, met onvoldoende aandacht voor de ruimtelijke inpassing en de effecten op de directe leefomgeving. Dit heeft geleid tot een ontwerp dat, indien ongewijzigd vastgesteld, zal resulteren in een permanente suboptimale en potentieel risicovolle (verkeers)situatie voor de omgeving en haar gebruikers.

Omdat het hier gaat om een significante omgevingsverandering met een horizon van 40 jaar is het van essentieel belang dat de ruimtelijke inpassing op zorgvuldige wijze wordt beoordeeld en waar nodig bijgesteld. Het is nog niet te laat om dit plan te verbeteren. Wij roepen de gemeente dan ook op om nu dit plan niet vast te stellen maar met alle belanghebbenden nog eens goed te kijken naar een duurzaam ingepaste oplossing.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted] – [redacted]