

CONCEPT

delft

nota inspraak en overleg

bestemmingsplan

spoorzone



delft

nota inspraak en overleg bestemmingsplan spoorzone

samenvatting en beantwoording inspraak- en
overlegreacties

opdrachtgever : gemeente Delft
nummer : 115.11822.01
datum : 23 aug. 2005

opdrachtleider : mw. ir. K.M.A. Hoogenboezem-Lanslots
auteur : mw. ing. J.M. Curfs

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
2. Onderdeel A: overlegreacties	5
3. Onderdeel B: schriftelijke inspraakreacties	21
3.1. Algemeen gedeelte	21
3.2. Individuele inspraakreacties	32
4. Onderdeel C: mondelinge inspraakreacties	121

Bijlagen:

1. Tabel indieners.
2. Verslag inloopavonden.

1. Inleiding

3

Direct ten westen van het oude stadscentrum ligt het plangebied Spoorzone. Dit loopt vanaf de noordgrens van de gemeente tot en met Delft Instruments. Voor dit plangebied is een nieuw bestemmingsplan opgesteld vanwege de herontwikkeling van de Spoorzone.

Op het voorontwerpbestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om in het kader van artikel 6A van de Wet op de Ruimtelijke Ordening mondelinge en schriftelijke inspraakreacties te geven. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 7 december 2004 tot en met 17 januari 2005 op het gemeentelijk informatiecentrum aan de Phoenixstraat 16. De terinzagelegging is gepubliceerd in de stadskrant van 6 december 2005. De personen/instanties die schriftelijk gereageerd hebben op het voorontwerpbestemmingsplan zijn in bijlage 1 opgenomen.

Op 22 december 2004 en 12 januari 2005 is een inspraakbijeenkomst gehouden waarin het voorontwerpbestemmingsplan is toegelicht en gelegenheid is geboden mondeling op het voorontwerpbestemmingsplan te reageren. Alle mondelinge reacties zijn opgenomen in een verslag dat is verstuurd naar de insprekers. Dit verslag is opgenomen in bijlage 2 van deze nota.

Het bestemmingsplan Spoorzone voorziet in een spoortunnel gecombineerd met een stedelijke ontwikkeling van 30 ha in de vorm van een compacte OV-knoop met woningen en kantoren.

Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening op 2 december 2004 voor overleg aan de onderstaande instanties verzonden:

1. Provinciale Planologische Commissie, Den Haag;
2. Hoogheemraadschap van Delfland, Delft;
3. Gemeentebestuur Den Haag;
4. Gemeentebestuur Midden-Delfland;
5. Gemeentebestuur Schiedam;
6. Gemeentebestuur Rotterdam;
7. Gemeentebestuur Rijswijk;
8. Gemeentebestuur Pijnacker-Nootdorp;
9. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haaglanden, Den Haag;
10. Connexxion, Boskoop;
11. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Regio West, Zeist;
12. Ministerie van Economische Zaken, Regiokantoor Zuid-West, Rotterdam;
13. VROM-Inspectie, Regio Zuid, Rotterdam;
14. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Vestiging West, Diemen-Zuid;
15. Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, Rotterdam;
16. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, directie West, Utrecht;
17. NS Vastgoed, Utrecht;
18. NV Nederlandse Spoorwegen, Afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling, Utrecht;
19. Stadsgewest Haaglanden, Den Haag;
20. KPN, afdeling Juridische Zaken, Den Haag;
21. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort;
22. Centraal Overlegorgaan Woningcorporaties Delft, Delft;
23. Tennet Zuid-Holland, Voorburg;
24. Eneco Energie, Delft;
25. Nederlandse Gasunie, Gastransport Services, District West, Waddinxveen;
26. Prorail, Infraprojecten Aanbestedingszaken, Kostenmanagement & Inkoop, Utrecht.

De volgende instanties hebben een reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan:

- A.1. Provinciale Planologische Commissie, Den Haag;
- A.2. Hoogheemraadschap van Delfland, Delft;
- A.4. Gemeentebestuur Midden-Delfland;
- A.5. Gemeentebestuur Schiedam;

A.6. Gemeentebestuur Rotterdam;
A.9. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haaglanden, Den Haag;
A.11. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Regio West, Zeist;
A.13. VROM-Inspectie, Regio Zuid, Rotterdam;
A.15. Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, Rotterdam;
A.16. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, directie West, Utrecht;
A.21. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort;
A.23. Tennet Zuid-Holland, Voorburg;
A.25. Nederlandse Gasunie, Gastransport Services, District West, Waddinxveen;
A.26. Prorail, Infraprojecten Aanbestedingszaken, Kostenmanagement & Inkoop, Utrecht.

De instanties onder A.4, A.5, A.6, A.15 en A.16 hebben laten weten dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Leeswijzer

De ingekomen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 2 (Onderdeel A) van deze nota.

De schriftelijke inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 3 (Onderdeel B) van deze nota. Op het voorontwerpbestemmingsplan zijn veel reacties binnengekomen die zich richten op dezelfde onderdelen van het bestemmingsplan. Aan het begin van hoofdstuk 3 zijn de antwoorden opgenomen op deze gemeenschappelijke reacties. Vervolgens zijn alle reacties individueel samengevat en beantwoord. Bij deze beantwoording is, als het om de gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen naar de algemene antwoorden.

De mondelinge inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in hoofdstuk 4 (Onderdeel C) van deze nota.

Per reactie is aangegeven of deze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Onderdeel A: overlegreacties

5

A.1. Provinciale Planologische Commissie, nr. 501356

A.1.1 Water (cat. G2 opm.)

Samenvatting

De boezemkaden in het plangebied dienen als zodanig bestemd te worden.

Antwoord

De boezemkaden zijn op de plankaart opgenomen en zijn in de voorschriften voorzien van een op de functie toegesneden bestemming.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart en de voorschriften.

A.1.2 Cultuur (cat. G2 opm.)

Samenvatting

De PPC stemt in met de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de cultuurhistorische belangen. In de voorschriften en op de kaart moet wel worden aangegeven wat het effect van het stedenbouwkundig plan is op het aangrenzende beschermd stadsgezicht. Verzocht wordt profielen en uitgangspunten op te nemen voor de inrichting van de gevelwanden in het gebied richting historische gevelwanden en voor de doorzichten vanuit het beschermd stadsgezicht naar het gebied toe.

Antwoord

In het noordelijk deel van het plangebied, vanaf het Bolwerk, zal het viaduct worden afgebroken nu daar een ondergrondse tunnel komt. Het zicht op het beschermde stadsgezicht blijft niet alleen intact, maar wordt verbeterd. In het zuidelijk deel is sprake van een stedelijke ontwikkeling, bestaande uit voornamelijk woningen en kantoren. Het te realiseren stedenbouwkundig stramien sluit aan op dat van de Delftse binnenstad met een gridstructuur die bijvoorbeeld zichtlijnen waarborgt tussen de oude stad en het Westerkwartier. Dit is in het bestemmingsplan in kaart en voorschriften vastgelegd. Voor de doorzichten in relatie tot het beschermde stadsgezicht zijn de binnenstraten van belang. De locatie van de binnenstraten is vastgelegd, evenals de minimale breedte ervan. Aangezien het hier gaat om een nieuwe stedelijke ontwikkeling, voert het te ver om nog verstrekkender profielen op te nemen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een goede relatie met het stadsgezicht gewaarborgd. Als het gaat om de inrichting van de gevelwanden, is dit voor wat betreft de te realiseren massa vastgelegd in de geboden bouw-mogelijkheden. De verdere inrichting van de gevelwanden is een kwestie van welstand. In het kader van het welstandstoezicht zal uiteraard aandacht aan de relatie met het stadsgezicht worden geschonken. In de toelichting zal aan het (aangrenzende) stadsgezicht aandacht worden besteed.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

A.1.3 Molenbiotoop (cat. A opm.)

Samenvatting

In de voorschriften is een regeling opgenomen ter bescherming van de aanwezige molenbiotoop. De plantoelichting dient te worden aangevuld met de beschrijving van de aanwezige molenbiotoop.

Antwoord

In paragraaf 8.2 van de toelichting is Molen de Roos beschreven als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

In hoofdstuk 3 van de toelichting zijn de verschillende (mede)bestemmingen, opgenomen in de voorschriften, beschreven. In paragraaf 3.4 van de toelichting staat de juridische beschrijving van de molenbeschermingszone, oftewel de molenbiotoop.

In de betreffende tekst voor het ontwerpbestemmingsplan is expliciet aangegeven dat het hier de molenbiotoop betreft.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 3.4, kopje "Molenbeschermingszone (mede)bestemming)".

A.1.4 Wegverkeerslawaaai (cat. G2 opm.)

Samenvatting

In paragraaf 9.7 wordt verwezen naar een akoestisch onderzoek, dit onderzoek dient in de bijlage te worden toegevoegd.

In paragraaf 9.8 wordt aangegeven dat een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd. De hogere grenswaarde dient te zijn vastgesteld voordat de raad het bestemmingsplan vaststelt.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek zal als separate bijlage worden toegevoegd. De hogere waarden zullen tijdig worden aangevraagd. Het bestemmingsplan zal niet eerder worden vastgesteld dan nadat de hogere waarden zijn toegekend.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassing van de toelichting van het plan.

A.1.5 Spoorweglawaaai (cat. G2 opm.)

Samenvatting

In het huidige gebied van Delft Instruments is woningbouw gepland. In het bestemmingsplan is aangegeven dat voor 100 woningen een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd. De hogere grenswaarde dient te zijn vastgesteld voordat de raad het bestemmingsplan vaststelt.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek zal als separate bijlage worden toegevoegd. De hogere waarden zullen tijdig worden aangevraagd. Het bestemmingsplan zal niet eerder worden vastgesteld dan nadat de hogere waarden zijn toegekend.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid niet tot aanpassing van de toelichting van het plan.

A.1.6 Industrielawaai (cat. G2 opm.)

Samenvatting

Wat betreft Industrielawaai worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- In het bestemmingsplan moet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten opzichte van de zonegrens van industrieterrein Schieoevers noord en zuid. Een hogere grenswaarde kan niet worden aangevraagd.
- Er kan een conflict ontstaan met betrekking tot vergunningverlening van bedrijven op Schieoevers door het mogelijk maken van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zonegrens mogelijk te maken.
- In de voorschriften dient te worden opgenomen dat inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder en artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit worden uitgesloten.

Antwoord

- In het bestemmingsplan worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de zonegrens Schieoevers noord en zuid. Alle geluidsgevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan Spoorzone voldoen dus aan de voorkeursgrenswaarde ten opzichte van het industrieterrein Schieoevers noord en zuid.
- Doordat er geen geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zonegrens worden mogelijk gemaakt, zullen zowel bestaande als nieuwe bedrijven op dit bedrijventerrein niet worden beperkt op het aspect geluid.

- Daar waar in de voorschriften bedrijven zijn toegestaan, is thans expliciet uitgesloten dat bedoelde inrichtingen niet zijn toegestaan.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de voorschriften.

A.1.7 Luchtkwaliteit (cat. G2 opm.)

Samenvatting

Wat betreft luchtkwaliteit worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- In de paragraaf over normstelling wordt gesteld dat de grenswaarde voor fijn stof in 2010 van kracht is. Deze geldt echter reeds voor dit jaar.
- Bij de berekeningen dient te worden uitgegaan van het RR (Referentie Raming) scenario.
- De luchtkwaliteit dient ook getoetst te worden aan de brief van de staatssecretaris van VROM van 30 september 2004 aan de provincies en gemeenten inzake Besluit luchtkwaliteit (kenmerk LMV 2004.096040).

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1. De brief van de staatssecretaris is ingetrokken en vervangen door het nieuwe Besluit luchtkwaliteit.

Conclusie

De resultaten van het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

A.1.8 Geur (cat. G2 opm.)

Samenvatting

De geurcontour van DSM Gist/Calvé dient op de plankaart vermeld te worden.

Antwoord

De voorgenomen ontwikkelingen zijn afgestemd op de relevante milieubelangen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is dan ook rekening gehouden met het aspect geur. Juridisch gezien is het niet noodzakelijk om de geurcontour op de plankaart op te nemen. In de toelichting is wel een figuur opgenomen met de betreffende geurcontour.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

A.1.9 Bedrijvigheid (cat. A opm.)

Samenvatting

Het verdient aanbeveling om de toelichting bij de Lijst van Bedrijfstypen te voegen en niet alleen de tabel die nu is opgenomen in bijlage 2 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Antwoord

De bijlage "Toelichting Lijst van Bedrijfstypen" (tabel) is toegevoegd vóór de Lijst van Bedrijfstypen bij de voorschriften en als bijlage in de toelichting geschapt. Hierdoor is de tabel ook juridisch bindend geworden.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de bijlagen bij de toelichting en voorschriften.

A.1.10 Procedurevoorschrift wijzigingsbevoegdheid en uitwerkingsplicht (cat. G2 opm.)

Samenvatting

Gelet op artikel 11 WRO wordt geconstateerd dat de procedurevoorschriften voor wat betreft wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplicht niet voldoet aan de wettelijke eisen.

Antwoord

In artikel 11, lid 1 van de WRO is bepaald dat in het bestemmingsplan moet worden geregeld op welke wijze belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijzen omtrent de uitwerking of wijziging naar voren te brengen.

De wetgever heeft hier geen verdere eisen aan verbonden. In artikel 29, het algemene procedurevoorschrift, is aan deze eis van de wet voldaan. Het betreft hier in feite een openbare voorbereidingsprocedure.

De procedure die gevolgd moet worden nadat een besluit omtrent uitwerking of wijziging is genomen, is uitputtend in de WRO en de Algemene wet bestuursrecht geregeld. Het betreft hier wetgeving van een hogere orde dan het bestemmingsplan. Het is uit een oogpunt van wetgeving niet wenselijk daaromtrent (dezelfde) regels in de voorschriften van het bestemmingsplan op te nemen. Het opnemen van de procedurevoorschriften zou als een service aan de burger kunnen worden gezien. Het nadeel daarvan is echter dat als de WRO verandert, in het bestemmingsplan een daarmee strijdige procedure zou zijn opgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.1.11 Overleg ex artikel 10 Bro (cat. A opm.)*Samenvatting*

Door het Hoogheemraadschap van Delfland worden naast de reeds onder punt 2.4 gemaakte opmerkingen met betrekking tot het bestemmen van de boezemkaden, vooral technische aspecten in relatie tot de realisatie van het project aan de orde gesteld. Dit zijn onderwerpen voor nader overleg met het Hoogheemraadschap.

Antwoord

Het bestemmingsplan Spoorzone is een vast agendapunt van het reguliere overleg tussen gemeente en hoogheemraadschap. De door het Hoogheemraadschap genoemde technische aspecten zullen in een separaat overleg aan de orde worden gesteld. De gemeente zal hierover op korte termijn een afspraak maken met het Hoogheemraadschap.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2. Hoogheemraadschap van Delfland, nr. 500854**A.2.1 Figuren toelichting***Samenvatting*

Figuur 9 Waterhuishouding Spoorzone in hoofdstuk 11 van de toelichting dient te worden aangepast, aangezien het noordelijk deel van het plangebied ontbreekt en de legenda (kleuren) van de kaart verkeerd is. Daarbij wordt opgemerkt dat bij verschillende andere kaarten het noordelijk deel van het plangebied ontbreekt.

Antwoord

De betreffende figuur in hoofdstuk 11 van de toelichting wordt aangepast.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

A.2.2 Waterdiepte*Samenvatting*

In het overleg dat in december 2004 is gevoerd over het plan, is aangegeven dat het boezemwater, dat wordt aangelegd boven op de tunnel ter hoogte van de Phoenixstraat, een ondiepe gracht wordt. Mondeling is aangegeven dat de waterdiepte toch nog ongeveer 1 m zal bedragen. De waterbodem zal hiermee op ongeveer NAP -1,4 m komen te liggen. In dit overleg is door Delfland aangegeven dat er zorgen zijn over de waterkwaliteit als het water over grote lengten echt ondiep wordt. In het kader van het belang van de waterkwaliteit en het belang van het beeld dat de gracht zal opleveren, wordt verzocht bovengenoemde aanvulling in de toelich-

ting op te nemen.

Antwoord

In vergelijking met het voorontwerpbestemmingsplan wordt het profiel van de Spoor-singel/Phoenixstraat in het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De gracht is verschoven in westelijke richting en is nu geheel naast de tunnel gesitueerd. In de tekst wordt het belang van voldoende waterdiepte (minimale diepte 1 m) genoemd. Tevens is aangegeven dat de waterdiepte van de gracht op de tunnelbak maximaal 1 m is, aangezien de gracht boven op de ondergrondse parkeergarage wordt gelegd. Er wordt in de waterparagraaf van het ontwerpbestemmingsplan een passage toegevoegd over de wenselijkheid van voldoende waterdiepte in de betreffende gracht.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de waterparagraaf in de toelichting van het plan.

A.2.3 Lekkage/onderhoud

Samenvatting

Delfland wijst op het feit dat het creëren van water boven op een tunnel het risico van lekkage met zich meebrengt en dat in het bestemmingsplan niet wordt aangegeven of hiervoor veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Over het beheer en het onderhoud van het boezemwater dienen goede afspraken gemaakt te worden, waarbij de verantwoordelijkheid hiervoor in principe bij Delfland komt te liggen.

Antwoord

Bij de nadere technische uitwerking wordt volgens de geldende voorschriften rekening gehouden met het voorkomen van lekkage/maatregelen bij calamiteiten. Ook de gemeente gaat ervan uit dat het onderhoud van de boezem bij het Hoogheemraadschap ligt. Nadere afspraken daarover worden gemaakt in het kader van de Keurvergunning. In het ontwerpbestemmingsplan wordt de gracht naast de tunnel gelegd. De gracht komt nu bovenop de ondergrondse parkeergarage te liggen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2.4 Circulatie

Samenvatting

In de toelichting van het bestemmingsplan is niet aangegeven waarom het nieuwe boezemwater al dan niet opgenomen wordt in het circulatietraject van de binnenstad, terwijl dit in de voorafgaande gesprekken in het kader van de MER wel genoemd is.

Antwoord

De ontwikkeling van de Spoorzone heeft invloed op meerdere watersystemen. De nieuw ge-projecteerde gracht in de Phoenixstraat zal integraal onderdeel gaan uitmaken van het boezemsysteem. Ten tijde van het opstellen van het MER was de circulatie nog een item, nu DSM Gist het gebruik van oppervlaktewater als koelwater heeft stopgezet, is deze circulatie onverminderd belangrijk voor de waterkwaliteit. Als algemeen beleidsuitgangspunt is gehanteerd dat watersystemen doorstroombaar zijn. Optimalisatie zal in een later stadium plaatsvinden, hiervoor wordt verwezen naar het antwoord A.2.6.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2.5 Waterkering

Samenvatting

De in het plangebied gelegen waterkeringen dienen op de plankaart en in de voorschriften opgenomen te worden.

Antwoord

De boezemkaden zijn op de plankaart opgenomen en zijn in de voorschriften voorzien van een op de functie toegesneden bestemming.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart en de voorschriften.

A.2.6 Waterstructuurvisie*Samenvatting*

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap zijn bezig een waterstructuurvisie op te stellen voor de gemeentelijke polders. Op de conceptkaart van deze waterstructuurvisie is een watergang ingetekend langs de huidige spoorbaan in het zuidelijk deel van het plangebied. In het bestemmingsplan komt deze watergang echter niet meer terug. Delfland verzoekt aan te geven waarom voor deze afwijking gekozen is en hoe de waterberging in deze polder wel aan de waterbergingsnormen kan voldoen, eventueel via een gewijzigde waterstructuurvisie.

Antwoord

De ontwikkeling van de Spoorzone biedt kansen welke ook onderkend zijn in de waterstructuurvisie. Bij de verdere uitwerking van het gebied wordt de waterstructuur dan ook geoptimaliseerd. In figuur 9, behorend bij paragraaf 9.7 van het voorontwerpbestemmingsplan, is een deel van de zuidelijke verbinding ingetekend. Deze verbinding loopt langs de Industrieweg in plaats van langs het spoor. Een verdere verbinding richting het spoor is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Bij de nadere uitwerking vinden keuzes plaats waar deze verbinding open kan worden uitgevoerd, en waar dit een ondergrondse verbinding moet worden.

Voor wat betreft de waterberging wordt het volgende gesteld: de waterstructuurvisie voorziet in een aanpassing van de waterstructuur in de Hoge en Lage Abtswoudsepolder. De aanpassing zorgt ervoor dat in beide polders een duurzaam watersysteem wordt gerealiseerd en dat het bergingsoverschot van de lage polder kan worden benut voor de hoge polder. De nadruk ligt in deze polders dus meer op het verkrijgen van een goede structuur dan het pur sec realiseren van waterberging.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de waterparagraaf en figuur 10 in de toelichting van het plan.

A.2.7 Afwatering woongebied Engelsestraat*Samenvatting*

In het plan is niets terug te vinden over het vooruitzicht dat werd gesteld over de koppeling van de oostelijk en westelijk van het spoor gelegen gebieden in het kader van de afwatering. Delfland verzoekt een duidelijk standpunt hierover in te nemen en het plan hier eventueel op aan te passen.

Antwoord

Ten tijde van de planontwikkeling van het zogenaamde NSD-terrein is uitgebreid met Delfland gecommuniceerd over het afvoeren van hemelwater vanuit het gebied. Destijds is een besluit genomen om in het plangebied een systeem van aquaflow aan te leggen met een overloop naar de Boezem. Delfland heeft ten tijde van die planontwikkeling verzocht om bij de ontwikkeling van de Spoorzone na te gaan wat de mogelijkheden zijn voor afvoer via het westelijk van het spoor gelegen gebied. In het huidige plan zal ter hoogte van het NSD-terrein het spoor nog overtunneld zijn waardoor een hydrologische koppeling van de twee gebieden nagenoeg niet mogelijk is. Het bestemmingsplan Spoorzone kan voor deze situatie geen oplossing bieden, aangezien het een bestaand probleem betreft, dat door de ontwikkeling van de Spoorzone niet wordt verergerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2.8 Leggerwijziging*Samenvatting*

Voor de aanleg van water ter hoogte van het Bolwerk, zal een boezemkade worden doorsneden. Hiervoor dient degene die de aanleg gaat verzorgen tijdig in contract te treden met Delfland om te overleggen over de mogelijkheden van een leggerwijziging.

Antwoord

De opmerkingen zijn voor kennisgeving aangenomen. Nadere afspraken daarover worden gemaakt in het kader van de Keurvergunning.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2.9 Aanleg tunnel nabij kaden*Samenvatting*

De beoogde spoortunnel zal voor een deel van het traject in de directe nabijheid van een boezemkade komen te liggen. Daarnaast zal de tunnel verschillende waterhuishoudkundige eenheden doorkruisen. Hiervoor is vergunning nodig op basis van Delflands Algemene Keur. Vroegtijdig overleg hierover met het Hoogheemraadschap wordt aangeraden.

Antwoord

De opmerkingen zijn voor kennisgeving aangenomen. Nadere afspraken daarover worden gemaakt in het kader van de Keurvergunning.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.2.10 Veiligheidshoogte*Samenvatting*

In de waterparagraaf van de toelichting wordt onder het kopje "Beoogde ontwikkelingen" gesproken over de veiligheid. In dit stukje is sprake van een rekenfout. Het eindpeil is op basis van de voorgaande rekensom +0,3 m NAP in plaats van +0,1 m NAP.

Antwoord

Het in de tekst genoemde eindpeil is inderdaad +0,3 m NAP. Dit is in de tekst aangepast.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de berekening onder het kopje "Beoogde ontwikkelingen" in de waterparagraaf van de toelichting.

A.2.11 Gebouwen van Delfland langs spoortunnel*Samenvatting*

Het gemeenlandshuis van het Hoogheemraadschap van Delfland is langs het tracé van de tunnel gelegen. Verzocht wordt om de bouwkundige staat van de gebouwen, zowel voor, tijdens en na de bouw van de spoortunnel nauwlettend te volgen en er alles aan te doen om schade te voorkomen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.9. Kamer van Koophandel Haaglanden + OFD/MKB-Delft, nr. 501168**A.9.1 Parkeren***Samenvatting*

In paragraaf 7.1 van de toelichting wordt het aantal parkeerplaatsen berekend en gepresenteerd. Het is niet duidelijk hoe de parkeerbalans nu is en hoe die in de toekomst zal zijn. Het aantal parkeerplaatsen in een groter gebied beschouwd, moet eenduidig in het bestemmingsplan toegelicht worden.

Antwoord

De paragraaf in de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangevuld.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan.

A.9.2 Financiële regeling bestaand bedrijfsleven*Samenvatting*

Voor het rechtstreeks betrokken bedrijfsleven is een goede financiële regeling binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan onmisbaar. Inpassing van het bestaande bedrijfsleven ter plaatse of middels verhuizing mag niet de sluitpost zijn van de financiering van de tunnel. In het plan dient meer aandacht te worden besteed aan de gevolgen voor de bedrijven die gevestigd zijn in het plangebied (blijvers en verplaatsters) en voor bedrijven die gevestigd zijn in aangrenzende gebieden, maar die wel te maken krijgen met economische gevolgen voor hun bedrijf wegens beperkte bereikbaarheid en tijdelijk minder parkeerplaatsen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.9.3 Verplaatsingsregeling bestaand bedrijfsleven*Samenvatting*

De verplaatsingsregeling moet opgesteld en vastgesteld zijn voordat wordt begonnen met de realisatie van de tunnel. De verplaatsingsregeling is bedoeld voor bedrijven die moeten verplaatsen uit de Spoorzone en wellicht ook voor bedrijven die wegens langdurige overlast (tijdelijk) naar een andere locatie in Delft willen verhuizen.

Antwoord

Inmiddels is al contact geweest tussen de ondernemersvereniging Voorhof-Noord, waar zich de meeste bedrijven bevinden die verplaatst moeten worden. Met enkele van deze bedrijven is een directe onderhandeling over verwerving en herplaatsing gestart. Voor de overige bedrijven is een inventarisatie opgesteld van wensen en mogelijkheden. In de komende jaren, vóór start realisatie van de bouwplannen in het betreffende gebied, zullen concrete afspraken gemaakt worden.

Voor tijdelijke verplaatsingen is vooralsnog geen aanleiding, omdat het er naar uitziet dat de beperkte bereikbaarheid voor vrijwel alle bedrijven kortdurend is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.9.4 Algemene Nadeelcompensatie Delft*Samenvatting*

De bestaande Algemene Nadeelcompensatie Delft moet zo snel mogelijk, maar in ieder geval vóór het inwerking treden van het bestemmingsplan, worden getoetst op toepasbaarheid op de bedrijven in het plangebied en daarbuiten en eventueel worden aangepast.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.9.5 Communicatie met bedrijven*Samenvatting*

Speciale aandacht moet worden besteed aan communicatie en overleg met de bedrijven, met name inzake fasering en overlast per tijdseenheid.

De Kamer van Koophandel wil hierbij een actieve rol spelen bij de contacten richting het bedrijfsleven.

Antwoord

De gemeente wenst veel aandacht te besteden aan de communicatie met inwoners, direct betrokkenen en dus ook ondernemers over de plannen en de tijdelijke situatie. Deels verloopt dit via het Platform Spoor, waarin de Kamer van Koophandel zitting heeft. Maar merendeels zal dit in de vorm van specifieke boodschappen voor bepaalde doelgroepen gegoten worden. Betrokkenheid van de KvK wordt door de gemeente op prijs gesteld en er zal ook gebruik van gemaakt worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.11. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Regio West, nr. 502053**A.11.1 Verdwijnen archeologische waarden en historische panden***Samenvatting*

Door uitvoering van de plannen zal stedenbouwkundige winst geboekt worden, maar ook zullen er archeologische waarden verloren gaan en moet een aantal historische panden (geen rijksmonumenten) het veld ruimen. Het plan is zodanig van opzet dat de winst van het verbeterde stadsdeel opweegt tegen het verlies van de onderdelen.

Antwoord

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.11.2 Behoud rijksmonumenten*Samenvatting*

Indiener betreurt dat het plan niet aangeeft op welke manier rijksmonumenten in het plangebied behouden blijven. Het oude station blijft voorlopig buiten schot en kan te zijner tijd worden herbestemd. Molen de Roos, de mulderswoning en de Bagijnnetoren bevinden zich boven de toekomstige tunnel en indiener vraagt met welke techniek deze gebouwen overeind zullen blijven; voor een goed proces dient dit namelijk bekend te zijn.

Antwoord

In de bouwplannen en bouwfasering van de spoortunnel is nadrukkelijk rekening gehouden met het op hun originele plek behouden van de monumenten zoals de molen en de Bagijnnetoren. Dit is mogelijk door gebruik te maken van de diepwanden die voor de spoortunnel gebouwd worden. Deze kunnen als uiteindelijke fundering voor de monumenten dienen, omdat onder de eigen "op staal" fundering van de monumenten een constructie gemaakt kan worden die de krachten op het tunneldak en uiteindelijk de diepwanden afvoert.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.11.3 Schade-effecten*Samenvatting*

Indieners vragen welke maatregelen worden genomen om schade aan historische panden aan bijvoorbeeld de bebouwing langs Westvest en Phoenixstraat te voorkomen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.11.4 Dwarsdoorsneden*Samenvatting*

In het plan ontbreken (ruimtelijke) dwarsdoorsneden (bebouwing en wegen). Indiener vraagt welke gedachte er aan de nieuwe bebouwingshoogten ten grondslag ligt en hoe deze zich tot de aangrenzende bestaande bebouwing verhouden.

Antwoord

In de toelichting is een beschrijving van verkeerskundige opbouw van de belangrijkste dwarsprofielen opgenomen. In de voorschriften zijn in relatie met de plankaart per blok de minimale en maximale bouwhoogte ten opzichte van het maaiveld aangegeven. Tevens is aangegeven welk percentage van het bouwvlak tot de maximale bouwhoogte mag worden opgetrokken. De plankaart geeft voldoende inzicht in de horizontale en verticale maten. De keuze van de minimale en maximale bouwhoogte is overgenomen uit het stedenbouwkundig Masterplan dat mede door professor Joan Busquets is opgesteld. Deze stedenbouwkundige is hiervoor aangezocht op basis van zijn expertise in het aaneensmeden van stadsdelen uit verschillende bouwperiodes. Een belangrijk uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan is het laten aansluiten van de stedenbouwkundige structuur van de nieuwbouw in de Spoorzone op de omliggende stedenbouwkundige structuur van het Westerkwartier en de binnenstad. Ook de bouwhoogten staan in verhouding tot deze aangrenzende gebieden. Door de te realiseren afwisselende bouwhoogten wordt de bebouwing wel deels 1 à 2 bouwlagen hoger dan de omliggende bebouwing, maar dit leidt tot een acceptabele stedenbouwkundige situatie. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de bebouwing van het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting, voorschriften en plankaart van het plan.

A.11.5 Park op tunnel*Samenvatting*

Indiener vraagt hoe diep de aan te leggen tunnel onder het park ligt en of het mogelijk is om hier bomen van voldoende omvang te planten. Een minimale deklaag op de tunnel ontbreekt.

Antwoord

De aanlegdiepte van de tunnel varieert in het lengteprofiel. Hoewel de aanlegdiepte om redenen van aanlegkosten zo gering mogelijk moet blijven, zal onder het deel van het park ten noorden van de Westlandseweg meer dan voldoende gronddekking zijn voor de aanplant van volwaardige bomen (ten minste 1,5 m). In de tunnel liggen daar de perrons op een plek met de grootste aanlegdiepte (bovenkant spoor ligt op 8,52 m -NAP en het maaiveld op 1,5 à 2 m +NAP). Alleen in het deel van het park aansluitend op het busplein zullen bomen wellicht niet in te brengen zijn vanwege een ondergelegen fietsparkeerkelder.

In het parkdeel ten zuiden van de Westlandseweg stijgt het aanlegniveau van de tunnel langzaam in zuidelijke richting. Echter tot aan de voorgestelde bebouwing is een gronddekking van 1,5 m gegarandeerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.13. VROM-Inspectie, nr. 500879**A.13.1 Externe veiligheid***Samenvatting*

In paragraaf 11.5 van het bestemmingsplan wordt een toelichting gegeven op het aspect externe veiligheid. Hierin wordt gesteld dat de aanleg van de spoortunnel in algemene zin de veiligheidssituatie voor de omgeving ten opzichte van het huidige spoorviaduct verbetert, maar dat door stedelijke verdichting en het bouwen vlak naast of op de spoortunnel sprake kan zijn van een verhoogd risico. Uit het bestemmingsplan volgt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

De berekende omvang van het groepsrisico en de verantwoording hiervoor dienen in de toelichting te worden opgenomen, overeenkomstig de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) die op 4 augustus 2004 in de Staatscourant is gepubliceerd.

Antwoord

In het kader van het MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar het aspect externe veiligheid. Hieruit blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Overeenkomstig de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, is de berekende omvang van het groepsrisico en de verantwoording hiervoor nader toegelicht.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 11.5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

A.21. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, nr. 477401**A.21.1 Archeologisch erfgoed***Samenvatting*

De cultuurhistorische waarden zijn meegewogen bij de afwegingen die in het kader van het bestemmingsplan en het MER gemaakt zijn. Ten behoeve van de stedelijke ontwikkeling en de realisatie van de tunnel in het plangebied verdwijnen een groot aantal archeologisch waarden. In het bestemmingsplan is daarom voorzien in een medebestemming archeologisch waardevol gebied die tot doel heeft het behoud ex situ van archeologische waarden door middel van opgraving en documentatie te waarborgen. Ingestemd wordt met de manier waarop het behoud van de cultuurhistorische waarden gewaarborgd blijft.

De methode van uitvoering van het project (open bouwput versus wanden-dak-methode) zal daarbij wel sterk bepalend zijn voor de mogelijkheden voor het doen van het onderzoek ter bescherming van de archeologische waarden. Dit aspect moet betrokken worden bij het bepalen van de te gebruiken methode.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met de (aanzienlijke) kosten die het doen van archeologisch onderzoek met zich mee brengt.

In het MER wordt gesteld dat de aspecten "verstoring bodemarchief" en "verzakken gebouwen" worden betrokken bij het evaluatieprogramma. Dit leidt tot volledige instemming en waardering.

Antwoord

Inderdaad is de methode van uitvoering in hoge mate bepalend voor het uitvoeren van het onderzoek naar de archeologische waarden. Met de grootst mogelijke zorgvuldigheid zal het archeologisch onderzoek op deze methode worden afgestemd en ingepland. De opgraving en de documentatie zal geschieden volgens de nieuwe Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie. Met de daarbij samenhangende kosten is bij de financiële uitvoerbaarheid rekening gehouden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.23. Tennet Zuid-Holland, nr. 500171**A.23.1 Telecommunicatieverbinding Delft-Rijswijk***Samenvatting*

Een gedeelte van de telecommunicatieverbinding, gelegen langs de Mercuriusweg en de Abts-woudseweg, bevindt zich in het plangebied. Deze verbinding heeft volgens de Nota Planbeoordeling geen nadere bescherming, zodat dit voor Tennet bv geen aanleiding geeft om opmerkingen en bedenkingen naar voren te brengen. Tennet bv verzoekt om tijdig betrokken te worden indien werkzaamheden voortvloeiend uit dit bestemmingsplan zich zullen uitstrekken in de richting van genoemde verbinding.

Antwoord

Aan het verzoek van Tennet bv om tijdig betrokken te worden bij de werkzaamheden die zich uitstrekken in de richting van genoemde verbinding zal gevolg worden gegeven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.25. Nederlandse Gasunie, nr. 476985**A.25.1 Gastransportleiding***Samenvatting*

In het plangebied is een gastransportleiding gelegen die niet als zodanig op de plankaart is opgenomen. Een gastransportleiding is daarentegen planologisch relevant en dient om die reden om de plankaart te worden aangegeven.

Daarnaast wordt verzocht in paragraaf 7.2 van de toelichting de aanwezigheid van de aardgas-transportleiding te vermelden en hierbij aandacht te besteden aan de regeling en eisen zoals genoemd in de richtlijn van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ("Zonering langs hogedrukaardgastransport-leidingen", onder kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984).

Conform bestaande jurisprudentie dienen aardgastransportleidingen met een bovenregionaal belang in de voorschriften als zodanig (artikel Leidingen) te worden bestemd.

Antwoord

Een aardgasleiding is planologisch relevant indien deze een bedrijfsdruk hoger dan 10 bar heeft. De bedoelde aardgasleiding is een 8 inch-transportleiding met een druk van 40 bar en is dus planologisch relevant. De leiding is om die reden op de plankaart opgenomen.

In paragraaf 7.2 van de toelichting is de aanwezigheid van deze gastransportleiding in het plangebied vermeld met inachtneming van de richtlijn van het Ministerie van VROM. In de voorschriften is de gastransportleiding als zodanig bestemd in de medebestemming Leidingen, zodat belangen die hieraan verbonden zitten, ook zijn beschermd.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 7.2 van de toelichting en de plankaart. De voorschriften zijn aangevuld met het artikel Leidingen.

A.26. Prorail, nr. 503535**A.26.1 Luchtkwaliteit***Samenvatting*

Gezien de recente jurisprudentie pleit indiener voor extra aandacht voor luchtkwaliteit.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

A.26.2 Gronden met bestemming UW*Samenvatting*

Indiener pleit voor een korte notitie om de gronden met bestemming UW, die niet in de MER zijn opgenomen, alsnog op de milieueffecten te scoren.

Antwoord

De uitbreiding van het plangebied in zuidelijke richting is in het MER inderdaad niet opgenomen. Deze uitbreiding is circa 1,8 ha groot en is bestemd voor woningbouw, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening. Een aanvulling van het MER wordt niet noodzakelijk geacht, omdat de uitbreiding een beperkt oppervlak heeft. Het meenemen van deze uitbreiding in het MER zou geen andere invulling aan de onderzochte alternatieven hebben gegeven. Daarom zijn er ook geen significante verschillen in milieueffecten aan te wijzen.

In het bestemmingsplan is deze uitbreiding aan alle milieuaspecten getoetst met als conclusie dat de daar voorziene woningbouw mogelijk is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.26.3 Recent spoorontwerp*Samenvatting*

Indiener heeft geconstateerd dat de plankaart niet is opgesteld aan de hand van het meest recente spoorontwerp en verzoekt dit in de verdere planvorming alsnog te doen.

Antwoord

Indiener heeft gelijk. De plankaart is aangepast aan het meest recente spoorontwerp. Het gaat hier om afwijkingen van geringe aard.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

A.26.4 Huidige spoorvoorzieningen*Samenvatting*

In het bestemmingsplan dient rekening gehouden te worden met de huidige spoorvoorzieningen voorzover deze functie behouden bij indienststelling van de tunnel. Dit lijkt in elk geval van toepassing voor het onderstation bij de Vlietlandseweg.

Antwoord

In het plangebied worden een aantal onderstations en bedieningsgebouwen mogelijk gemaakt ten behoeve van het ondergrondse spoor. Ter plaatse van het Uit te werken gebied (Delft Instruments) zal in de uiterste zuidoostelijke hoek van dit UW-gebied ruimte zijn voor een nieuw onderstation (400 m²). Daarnaast is in het bestemmingsplan ruimte gemaakt voor:

- een bedieningsstation aan de noordzijde van de tunnel (ter hoogte van het Bacinol-gebouw) van 170 m² (deels boven de tunnel om toegang tot de waterkelder te bieden);
- een bedieningsgebouw aan de zuidzijde van 550 m² in de bebouwing op de tunnelmond;
- een nooduitgang in het park tussen het busstation en de Westlandseweg (2 x 50 m²);
- een onderhoudstoegang in/op het Bolwerk (30 m²).

Het bedieningsgebouw aan de noordzijde van tunnel wordt bij voorkeur geïntegreerd in het gebouw dat terug gebouwd wordt op de plek van het huidige Bacinol-gebouw.

In de toelichting van het bestemmingsplan zullen bovengenoemde voorzieningen genoemd worden. In de voorschriften worden de voorzieningen in de betreffende bestemmingen mogelijk gemaakt.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en de voorschriften van het plan.

A.26.5 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*Samenvatting*

Artikel 16 (SI), lid 3b, biedt in relatie met het bepaalde in artikel 3, lid 3, onvoldoende mogelijkheden voor de realisatie van hogere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bovenleiding-portalen en seinpalen. Indiener verzoekt dit aan te passen.

Antwoord

Op 1 juli 2004 is een wijziging op het Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige (Bblb) in werking getreden (Staatsblad 2004, nr. 291). Door deze wijziging zijn diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het verkeer, het openbaar vervoer, de waterhuishouding en de nutsvoorzieningen bouwvergunningsvrij geworden.

Het betreft bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op, over, onder of bij een weg of railweg, dan wel in, onder of bij een water, voorzover het betreft:

1. bouwwerken ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, wegaanduiding, verlichting of tolheffing;
2. bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies of seinpalen;
3. elektriciteitskastjes of centrale-antenne-inrichtingskastjes;
4. ondergrondse buis- en leidingstelsels ten behoeve van perceelsaansluitingen;
5. andere naar aard en omvang met de onder 1, 2, 3 of 4 genoemde bouwwerken vergelijkbare bouwwerken ten behoeve van het openbaar vervoer, het verkeer, de waterhuishouding, de drinkwatervoorziening, de riolering, de energievoorziening of de telecommunicatie.

Feitelijk zijn nu alle ondersteunende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het verkeer, etc. bouwvergunningsvrij geworden. Daarbij zijn geen additionele eisen gesteld, zoals maximale hoogten of koppeling aan de geldende bestemming. Wel dient het te gaan om naar aard ondersteunende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van beperkte omvang. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat de bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies en de seinpalen bouwvergunningsvrij zijn. Dit betekent dat in het bestemmingsplan geen regeling hoeft te worden getroffen voor deze bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

A.26.6 Bestemmingen plankaart*Samenvatting*

Indiener verzoekt om:

1. aan de gronden op de spoorstrook tussen de zuidelijke tunnelmond en het punt waar de spoorbaan op maaiveldhoogte komt, een dubbelbestemming SI en SII toe te kennen;
2. voorzover van toepassing: gronden die nodig zijn voor veilig gebruik en doelmatig beheer van de spoorbaan (mede) te bestemmen voor spoorwegdoeleinden. Dat geldt ook voor een schouwpad. Dit lijkt aan de orde bij het Agnetapark ter hoogte van km 68,3 westzijde.

Antwoord

Ad 1.

De ligging van de ondergrondse bestemming Spoorwegdoeleinden II (SII) is inderdaad in het voorontwerpbestemmingsplan niet correct opgenomen. Dit is inmiddels wel gebeurd.

In het zuiden wordt de bestemming SII toegekend aan de gronden tot waar Delft Instruments loopt, vanaf Delft Instruments naar het zuiden wordt aan de gronden de bestemming SI toegekend.

In het noorden van het plangebied wordt de bestemming SII toegekend tot aan de gronden ter hoogte van het Bacinolgebouw, vanaf daar richting het noorden is de bestemming SI aan de gronden toegekend.

Ad 2.

Op de plankaart van het voorontwerpbestemmingsplan is ter hoogte van het Agnethapark tussen de tunnel (bestemming Spoorwegdoeleinden I) en de bestemming Groenvoorzieningen een strook beschikbaar van 1 à 2 m. Deze ruimte is bedoeld als schouwpad. Op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan wordt de bestemming Spoorwegdoeleinden I omgezet in de bestemming Spoorwegdoeleinden II (zie antwoord ad 1). De ligging van het tunneltracé veranderd echter niet. De bestemming Groenvoorzieningen wijzigt eveneens niet. Dit betekent dat ook de ruimte van 1 à 2 m voor het schouwpad gehandhaafd blijft.

Conclusie

Deze reactie heeft voor wat betreft reactie 1 geleid tot aanpassingen van de plankaart en voor wat betreft reactie 2 niet geleid tot aanpassing van het plan.

3. Onderdeel B: schriftelijke inspraakreacties

21

De reacties in het kader van de inspraak richten zich voor een deel tot dezelfde onderdelen van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er inspraakreacties die individueel van aard zijn. Ter wille van de overzichtelijkheid is onderscheid gemaakt in het hoofdstuk tussen de gemeenschappelijke reacties en de individuele. In paragraaf 3.1 komen de gemeenschappelijke onderwerpen aan bod. In paragraaf 3.2 zijn de meer persoonlijk getinte inspraakreacties beantwoord. In paragraaf 3.2 zijn wel alle reacties samengevat. Voor de beantwoording wordt als het om gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen naar paragraaf 3.1. De antwoorden op de individuele reacties zijn gegeven in paragraaf 3.2. De onderwerpen die in paragraaf 3.1 aan de orde komen, zijn:

- verkeer;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- tijdelijke situatie;
- ontluchting;
- Bacinol-gebouw;
- Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen;
- bebouwing middendeel;
- planschade en nadeelcompensatie;
- schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden.

3.1. Algemeen gedeelte

Verkeer

Indeling profiel Spoorsingel/Phoenixstraat

De inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan heeft diverse reacties opgeleverd die betrekking hebben op de ligging van de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat/Spoorsingel en het verzoek deze te heroverwegen. Als belangrijk argument is aangevoerd dat de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat/Spoorsingel in het voorontwerpbestemmingsplan aan de Spoorsingelzijde is gepland. Aan deze zijde zijn overwegend woningen gesitueerd, terwijl aan de Phoenixstraatzijde vooral kantoren en bedrijven zijn gevestigd. De insprekers bepleiten dat het beter is de hoofdrijbaan als belangrijkste hinderbron meer aan de zijde van de Phoenixstraat te situeren.

Naar aanleiding van deze opmerkingen heeft opnieuw nadere studie plaatsgevonden naar de inrichting van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel. Daarbij kwam een andere opbouw van het dwarsprofiel naar voren dat als aantrekkelijk alternatief voor de variant uit het voorontwerpbestemmingsplan kan dienen. In deze variant wisselen de hoofdrijbaan en de geplande stadsgracht van plek.

Ten opzichte van de profielindeling uit het voorontwerpbestemmingsplan leidt deze variant tot:

- vermindering van de geluidshinder op de gevels van de woningen aan de Spoorsingelzijde als gevolg van het verkeer op de hoofdrijbaan Phoenixstraat/Spoorsingel en daarbij tot een toename van geluidshinder aan de gevel van minder geluidsgevoelige bestemmingen aan de Phoenixstraatzijde; daarbij geldt overigens dat geluidsbelasting op de gevels bij bijna geen van de geluidsgevoelige bestemmingen langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat toeneemt ten opzichte van de huidige situatie door het toepassen van de nieuwste soort geluidsreducerend asfalt;
- een technisch betere inpassing van de gracht naast de spoortunnel;
- een verkeerstechnisch aantrekkelijker ontwerp van het kruispunt nabij de huidige Kampveldweg;
- een stedenbouwkundig beter inpasbare ontluchting van de spoortunnels; in plaats van een ontluchtingskoker zal worden voorzien in een ondergrondse ontluchting waarvoor roosters tussen de tramrails zullen worden aangebracht.

Daarom is gekozen om de in het voorontwerpbestemmingsplan vastgelegde inrichtingsvariant te vervangen voor dit alternatief. Omdat de profielindeling van de Phoenixstraat/Spoorsingel in

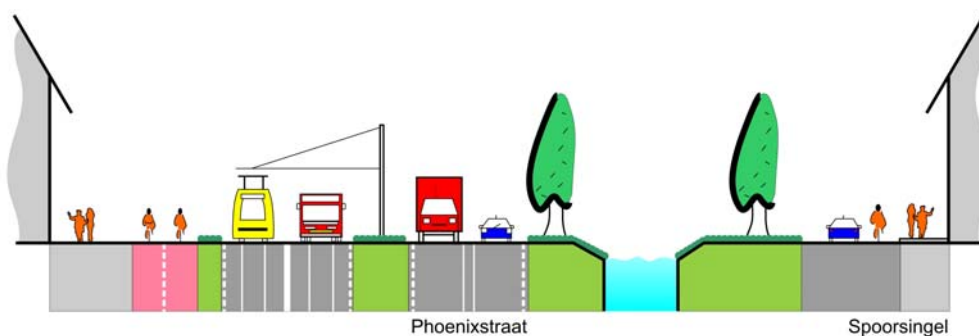
alle alternatieven van het MER gelijk was en de profielinrichting daarmee geen onderscheidend element vormde, heeft de profielwijziging geen effecten op het onderzoek in het kader van het MER en de daaruit volgende conclusies. Verkennende indicatieve geluidsberekeningen hebben laten zien dat de geluidssituatie langs de Phoenixstraat/Spoorsingel in zijn algemeenheid verbetert ten opzichte van de profielindeling uit het voorontwerpbestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek dat reeds ten behoeve van het bestemmingplan was uitgevoerd, wordt momenteel naar aanleiding van de wijziging herzien.

In de nieuwe inrichtingsvariant:

- komt de gracht tussen groen naast de Spoorsingel te liggen;
- blijft de Spoorsingel als autoluwe woonstraat gehandhaafd en krijgt deze een 30 km/h-regime;
- ligt de hoofdrijbaan aan de oostzijde van de gracht, vrijwel midden tussen de gevels van Spoorsingel en Phoenixstraat, gekoppeld aan de vrije openbaarvervoerbaan;
- wordt aan de zijde van de Phoenixstraat een parallelweg geprojecteerd ter ontsluiting van de aanliggende panden; deze straat zal worden ingericht als een verblijfsgebied (30 km/h) waar de auto te gast is; rekening is gehouden met de inpassing van een vrijliggend, tweerichtingen fietspad.

Bij deze profielopbouw komt in de smalste doorsnede de as van de hoofdrijbaan met 2x1 rijstrook op ongeveer 31 m uit de gevels van de Spoorsingel te liggen en ook nog ruim 24 m uit de gevels van de Phoenixstraat. Daarmee ligt de hoofdrijbaan veel verder van de gevels aan de Phoenixstraatzijde dan in de huidige situatie. De bus/trambaan blijft ongeveer op dezelfde plaats liggen. De huidige Spoorsingel verandert niet en blijft net als nu een autoluwe woonstraat. Deze woonstraat zal een snelheidsregime van 30 km/h krijgen, waar dit in de huidige situatie nog 50 km/h is. Door de snelheidsverlaging zal een verbetering van het verblijfsklimaat optreden. De Spoorsingel met de gracht en het autoluw-plusgebied aan de binnenstadzijde dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit, waardoor beide gevelwanden een stuk aantrekkelijker wordt voor voetganger en fietser. De hoofdrijbaan en de bus/trambaan krijgen de bestemming Verkeersdoeleinden (V) op de plankaart. De Spoorsingel en het autoluw-plusgebied aan de Phoenixstraatzijde krijgen de bestemming Verblijfsgebied (VG).

In onderstaande figuur is een impressie van de indeling van het profiel opgenomen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een impressie. In de uiteindelijke situatie kan de inrichting er anders uitzien. Het akoestisch onderzoek is maatgevend voor de ligging van de hoofdrijbaan.



De gracht zal aangesloten worden op de Buitenwatersloot, maar niet doorvaarbaar zijn voor toeristische vaart. Aan de noordzijde zal namelijk in deze westelijke ligging van de gracht geen open verbinding met het boezemwater in de Watertorengracht te realiseren zijn. Dit wordt belemmerd door de spoortunnel, die tussen de molen en de Kampveldweg al betrekkelijk dicht onder maaiveld ligt.

Niet alle zijstraten zullen rechtsreeks op de hoofdrijbaan aansluiten. De Spoorsingel zal – net als in de huidige situatie – als verzamelstraat fungeren voor de westelijk hiervan gelegen woonstraten en op een aantal punten aansluiten op de hoofdrijbaan. Op welke punten dit exact zal

gebeuren is een punt van nadere uitwerking. Wel zal het aantal aansluitpunten op de hoofdrijbaan beperkt blijven. Daarmee wordt aangesloten op de richtlijnen vanuit Duurzaam Veilig, die stellen dat het aantal aansluitingen op hoofdwegen zoveel mogelijk dienen te worden beperkt, afgezien nog van het feit dat extra aansluitingen aan de Spoorsingelzijde ook tot hogere kosten zouden leiden omdat daarbij steeds in bruggen over de gracht moet worden voorzien.

Voor het langzaam verkeer zijn overigens – net als in het alternatief uit het voorontwerpbestemmingsplan en net als in de huidige situatie – wel in verschillende bruggen voorzien, zodat een goede oversteekbaarheid van de gracht en de hoofdrijbaan wordt gewaarborgd. Bij de uitwerking van de inrichting zal ook aandacht worden besteed aan bewegwijzering vanaf de hoofdrijbaan naar de Spoorsingel en het autoluw-plusgebied langs de Phoenixstraat.

Voor de aansluiting van de Spoorsingel/Phoenixstraat op de Wateringse Vest en de Kampveldweg wordt rekening gehouden met een rotonde. De exacte ligging en vormgeving vormt een punt van nadere detaillering. Uiteindelijk zal worden gekozen voor de meest verantwoorde oplossing rekeninghoudend met onder meer de ruimtelijke inpassing en geleiding van het verkeer, waarbij van belang is dat de route Wateringse Vest–Ruys de Beerenbrouckstraat–Provinciale Weg de aangewezen route vormt voor het doorgaande verkeer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is voor het bestemmingsplan de hindereffecten (zoals geluidshinder) van een worse-case-situatie onderzocht. Daartoe is voor de uitgevoerde berekeningen de rotonde zowel zo ver mogelijk westelijk als zo ver mogelijk oostelijk gelegd.

Verplaatsing hoofdrijbaan voor autoverkeer van Westvest naar Coenderstraat

Tussen het Bolwerk en Westlandseweg wordt de functie van de Westvest voor het openbaar vervoer gehandhaafd, maar vervalt de functie voor het doorgaande autoverkeer. Ten gunste van een betere verkeersafwikkeling op het kruispunt Westvest-Westlandseweg/Zuidwal wordt het doorgaande autoverkeer afgewikkeld via een parallel aan de Westvest gelegen nieuwe verbinding via de Coenderstraat, de Parallelweg en het te reconstrueren Lokomotiefpad. Vanaf het Bolwerk wordt de Coenderstraat hiertoe opgewaardeerd tot een wijkontsluitingsweg en doorgetrokken tot aan de Westlandseweg (Verlengde Coenderstraat). Voor deze oplossing is gekozen om het verkeer op de belangrijkste oost-westelijke verkeersader – Westlandseweg/Zuidwal – congestievrij te kunnen afwikkelen. Reeds nu is de verkeersafwikkeling op het kruispunt Westlandseweg/Zuidwal/Westvest lastig te regelen. Met de komst van tramlijn 19 en door verdere (autonome) groei van het autoverkeer kan een congestievrije verkeersafwikkeling op dit kruispunt niet langer kan worden gewaarborgd. De verkeerslichten voor het auto- en fietsverkeer zouden door de frequente trampassages te vaak op rood moeten staan. Een ongelijkvloerse verkeersoplossing is niet inpasbaar. Een bovengrondse oplossing is ruimtelijk/stedenbouwkundig niet inpasbaar. Bij een ondergrondse oplossing kan niet tijdig genoeg het maaiveld worden bereikt om de spoortunnel te kruisen. Bovendien zou daarbij de verbinding tussen het Schiekanaal en de Westersingel worden afgesneden.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is, ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan, de minimale breedte van de Coenderstraat op het smalste deel (tussen stadskantoor en Bolwerk) verbreed van 20 m naar 22 m.

De Verlengde Coenderstraat krijgt een nieuw profiel van maximaal 26 m breed, van west naar oost als volgt opgebouwd: een trottoir, een in twee richtingen bereden fietspad, een groenstrook, de hoofdrijbaan, een groenstrook en een trottoir. In de groenstroken worden bomenrijen geplant, waardoor de straat de uitstraling van een groene allee krijgt.

Verkeersdruk Coenderstraat en Phoenixstraat/Spoorsingel

De toename van de verkeersdruk ten opzichte van de huidige situatie blijft beperkt, mede door het autoverkeer beperkende effect dat optreedt door intensivering van het openbaar vervoer. De wegcapaciteiten worden niet overschreden. De Westlandseweg blijft een drukbereden verkeersader en behoudt deze 2 x 2 rijstroken. De verkeersintensiteiten op de wegen in het Spoorzonegebied blijven, met uitzondering van de Westlandseweg, beneden een intensiteit waarbij het autoverkeer niet langer kan worden afgewikkeld op één rijstrook per richting.

De inrichting van de hoofdrijbaan van de Spoorsingel/Phoenixstraat en de vervangende verbinding voor de Westvest (de Coenderstraat) als ook de wijze waarop deze verbinding aansluit op de Wateringsevest/Kampveldweg en op de Westlandseweg, zorgen ervoor dat het doorgaande

noord-zuidverkeer zoveel mogelijk voor een route via Ruys de Beerenbrouckstraat en de Provincialeweg kiest.

De Provincialeweg vormt de geëigende route voor het noordzuidverkeer. In het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP) is de visie hierop vastgelegd. Aan de Provincialeweg is een stroomfunctie toegekend, terwijl alle andere alternatieve noordzuidroutes als wijkverzamelweg zijn aangemerkt: de hoofdverbinding door het plangebied (Phoenixstraat/Spoorsingel-Coenderstraat), Papsouwselaan, Martinus Nijhoflaan, Voorhofdreef en Buitenhofdreef. De vormgeving van de wijkontsluitingswegen wordt zodanig ingericht dat het verkeer niet harder dan 40 km/h kan rijden (onder andere door toepassen van krappe rijstroken). Voor de stroomwegen (Provincialeweg) wordt de inrichting afgestemd op een snelheid van 70 km/h of meer.

Verder zullen ook andere maatregelen elders op het hoofdwegennet er toe bijdragen dat de route over de Ruys de Beerenbrouckstraat en Provincialeweg in aantrekkingskracht wint boven een route door het plangebied via de Phoenixstraat/Spoorsingel-Coenderstraat. Eén van de maatregelen die een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling, is de aansluiting van de Martinus Nijhoflaan op de Provincialeweg (vastgesteld in het LVVP). Uit het bovenstaande mag blijken dat het beleid er op gericht is de Provincialeweg als snelle route voor het noord-zuidverkeer te promoten en gebruik van de Phoenixstraat/Spoorsingel en Coenderstraat als doorgaande route te ontmoedigen.

Afsluiting Westvest voor autoverkeer

De Westvest zal zijn functie voor het doorgaande autoverkeer verliezen en wordt aan de zijde van de Westlandseweg-Zuidwal afgesloten voor dit verkeer. Een goede ruimtelijke begrenzing van de Westvest aan de zuidzijde wordt niet zonder meer ondersteund in de bebouwingsvorm en de vormgeving ervan vormt een ontwerpogave waarvoor bij de nadere uitwerking en gedegen oplossing noodzakelijk is. De panden langs de Westvest blijven bereikbaar voor bezoekers en leveranciers. De Westvest is bereikbaar vanaf het Bolwerk.

Afsluiting van de Westvest zal niet leiden tot omvangrijke verschuivingen in verkeersstromen van verkeer met een herkomst of bestemming in de Binnenstad. De geëigende toegang tot de Binnenstad blijft de Binnenwatersloot. Mocht al een verschuiving in de aanrijroutes optreden (bijvoorbeeld naar de Oude Delft zuidzijde of de Koornmarkt), dan zal deze in omvang zeer beperkt zijn. Het heersende verkeersregime met eenrichtingsverkeer en afsluitingen waarborgt dit. Op de kruising van de Oude Delft met de Zuidwal zal bovendien een maatregel worden getroffen waardoor het niet langer mogelijk is dat verkeer vanaf de Oude Delft linksaf richting Sebastiaansbrug afslaat. Deze maatregel zal voorkomen dat verkeer uit de Binnenstad een route over de Oude Delft verkiest boven de geëigende route via de Binnenwatersloot naar de Coenderstraat. Deze maatregel is overigens nodig in het kader van een vlotte afwikkeling van tramlijn 19. Het autoluwe klimaat in de binnenstad komt niet door de afsluiting van de Westvest onder druk te staan.

Kruispuntvormen

De keuze van de kruispuntvormen is nog een punt van nadere uitwerking. Het waarborgen van een goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid staan bij de keuze voorop. Daarbij wordt rekening gehouden met de omstandigheid dat de ene kruispuntvorm tot meer optrekkend en wachtend verkeer leidt (bijvoorbeeld verkeerslicht) dan de andere (bijvoorbeeld rotonde of voorrangskruispunt). Het kruispunt van de Coenderstraat met de Westlandseweg zal gezien de verkeersintensiteiten en de aanwezigheid van een vrije openbaar vervoerbaan in elk geval met verkeerslichten worden geregeld. Voor het kruispunt van de Phoenixstraat met de Kampveldweg wordt rekening gehouden met een rotonde.

Parkeren Spoorsingel/Phoenixstraat

De voorziene parkeergarage die aan de Spoorsingelzijde onder het maaiveld naast de tunnel is gepland zal aan de zijde van de hoofdrijbaan zijn toegang(en) voor het autoverkeer krijgen, zodat de Spoorsingel verkeerssluw kan blijven. Het ontwerp van deze parkeergarage dient nog nader te worden gedetailleerd, maar de garage zal voor het voetgangersverkeer (ook) aan de Spoorsingelzijde toegankelijk zijn. De bedoeling is in twee lagen te voorzien. In elk geval is ruimte aanwezig voor 450 parkeerplaatsen. De garage is grotendeels bedoeld voor vervanging van de parkeerplaatsen onder het huidige spoorviaduct en zal worden gebruikt door bewoners

van de Olofsbuurt en Hof van Delft en bezoekers van de binnenstad. Of en hoeveel extra parkeerplaatsen in de garage kunnen worden ondergebracht moet de nadere detaillering uitwijzen. Naast deze ondergrondse parkeergarage zullen kortparkeerplaatsen worden gerealiseerd langs de hoofdrijbaan en voor bewoners langs de Spoorsingel. Waar dit precies mogelijk is, is een inrichtingsaspect, een punt van nadere detaillering dat niet in het bestemmingplan wordt geregeld. Omdat de mogelijkheden samenhangen met de breedte van het profiel tussen de gevels van de Spoorsingel en de Phoenixstraat, ligt het in de lijn van de verwachting dat dit zal aansluiten bij de mogelijkheden zoals deze ook in de huidige situatie aanwezig zijn.

Verder zal worden voorzien in laad/losplaatsen en stopplaatsen voor de toeristenbussen voor onder meer Museum Nusantara en Stedelijk Museum Het Prinsenhof.

Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen dat in de huidige situatie langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat tussen de Kampveldweg en de Binnenwatersloot aanwezig is, terugkomt.

In de huidige situatie hebben de parkeerplaatsen ook een functie voor het binnenstadbezoek. Hiervoor geldt een regime van betaald parkeren. Op basis van een vergunning maken bewoners ook gebruik van deze parkeerplaatsen. In de toekomst zal eenzelfde regime gelden.

Parkeren Coenderstraat

In de groenstroken langs de Coenderstraat zullen ook (langs)parkeervakken worden ondergebracht ter compensatie van de bestaande parkeervoorzieningen. Bij nadere detaillering van de inrichting zal ook in een goede oplossing voor de bereikbaarheid van een aantal aanwezige particuliere garages worden voorzien. Door de hoeveelheid nieuwe woningen, door het station (P+R) en het stads kantoor is de Spoorzone in staat in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Deze zal worden ondergebracht in parkeergarages. In de garage onder het stads kantoor zal een regime gelden voor betaald parkeren. Dat betekent dat de garage door zijn ligging ook een rol kan spelen voor bezoekers van het Westerkwartier. 's Nachts kan de garage, net als de Phoenix- en Zuidpoortgarage, plaats bieden aan bewoners.

De parkeergarages zullen vanaf de (Verlengde) Coenderstraat worden aangereden. De exacte locatie van de toegangen van de parkeergarages is een punt van nadere uitwerking. Hierover zal te zijner tijd worden gecommuniceerd. Uitgangspunt bij de locatiekeuze van de toegangen is dat deze verkeersveilig kunnen worden vormgegeven en zo min mogelijk hinder opleveren voor de omgeving.

Parkeren Engelsestraat

De spoortunnel en het hierop aan te leggen park zullen deels ter plaatse van de huidige parkeervoorzieningen langs de Engelsestraat (tussen Crommelinlaan en Conradlaan) worden gesitueerd. Deze parkeerplaatsen zullen worden teruggebracht in de rand van de parkstrook. Deze parkeerplaatsen zijn elk direct vanaf de Engelsestraat bereikbaar. Het betreft half ondergrondse haakse parkeerplaatsen tussen het dak van de spoortunnel en het (oplopende) maaiveld van het park.

Kiss & Ride station

Voorzieningen voor taxi's en Kiss & Ride zullen aan de oostzijde van het bestaande stationsgebouw een plaats krijgen. De toegang tot deze voorzieningen wordt echter vanaf de (Verlengde) Coenderstraat geboden.

Stationsplein met busstation

De bediening van het station per openbaar vervoer aanzienlijk toenemen. In de huidige situatie halteren per etmaal 790 bussen en 205 trams bij het station. Samen met het stadsgewest Haaglanden en de huidige aanbieder van openbaar vervoer (ConneXXion) is een visie opgesteld voor de bediening van de gemeente per openbaar vervoer na 2007. Ten opzichte van de huidige situatie zal het aantal halterende bussen en tram helft toenemen tot 626 bushalteringen en 410 tramhalteringen per etmaal. Deze toekomstige bediening is een autonome ontwikkeling, dus hangt niet af van de voorziene ontwikkelingen in de Spoorzone.

Het stationsplein zal aanzienlijk kleiner zijn dan in de huidige situatie. Dit lijkt tegenstrijdig met de toename van de bediening. De logistieke afhandeling van de halterende bussen zal echter gebruikmakend van moderne technieken efficiënter kunnen worden geregeld, waardoor met minder halteplekken kan worden volstaan. Er zijn inmiddels systemen beschikbaar, waarbij ook een logistieke wijziging in het gebruik van de busplekken door bijvoorbeeld een vertraging, soepel kan worden afgehandeld. Daarnaast zullen de bussen niet langer – zoals in de huidige situatie – bufferen op het stationsplein, waardoor opstelruimte voor wachtende bussen achterwege kan blijven. Aan de inrichting van het stationsplein wordt nog ontworpen. Binnen dit ontwerp proces wordt uiteraard nadrukkelijk aandacht besteed aan de leefkwaliteit in het gebied en de veiligheid op het stationsplein. De inrichting van het stationsplein wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan bestemt slechts de voor het stationsplein te reserveren ruimte. De omvang van deze ruimte is onder meer gebaseerd op de resultaten van reeds uitgevoerde verkennende studies naar de inrichting van het stationsplein.

Fietsenstalling station

Rond het station zal in een ruime ondergrondse fietsenstalling worden voorzien. Het busplein dat bij het station aan de voorzijde van het oude stationsgebouw wordt aangelegd, krijgt vrijwel hetzelfde peil als de brug over de Westsingel. Het huidige plein aan de voorzijde van het station loopt in hoogte af vanaf de brug tot aan het station. Het maaiveld wordt hier in de plannen deels opgehoogd. Onder dit opgehoogde maaiveld zal de fietsenstalling worden gerealiseerd (deels onder het busplein en deels onder het park). Deze fietsenstalling is onder meer gelijkvloers bereikbaar vanaf een fietsroute die aan de westzijde van de Westsingel naar het stationsplein loopt. Deze fietsroute vormt het alternatief voor de route via de Barbarasteeg tussen het station en de TU-wijk en voert ongelijkvloers onder de "Constructiebrug" door (Westlandseweg) in de richting van de Hooikade en Schieweg en vervolgens via de Abtswoudsebrug naar de TU-wijk. Daarnaast is deze fietsenstalling ook bereikbaar via een hellingbaan vanaf de Coenderstraat en vanuit het park dat grenst aan het busplein.

Noch de gebruikers van het station, noch de gemeente is gebaat bij rondslingerende fietsen bij gebrek aan gratis fietsenstallingen. Juist om dit probleem definitief op te lossen wordt in de plannen voorzien in ruime fietsenstallingen.

Op dit moment wordt nog nader onderzocht welk deel gratis en onbewaakt zal zijn en welk deel betaald.

Langzaam verkeer

Langs de Westlandseweg en de Zuidwal behoudt het fietsverkeer vrijliggende fietspaden. Ook de nieuwe wijkontsluitingsweg tussen de Westlandseweg en het Bolwerk – de (Verlengde) Coenderstraat – heeft op het gedeelte tussen de Westlandseweg en het station vrijliggende fietsvoorzieningen. Rekening wordt gehouden met een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde van de Verlengde Coenderstraat. Vanaf de toegang tot het station tot aan de Hugo de Grootstraat wordt het fietsverkeer in elk geval over een eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde in noordelijke richting gevoerd. Vanaf de Hugo de Grootstraat wordt het fietsverkeer afgewikkeld over de Spoorsingel. Aan de binnenstadzijde maakt het fietsverkeer gebruik van verkeersluwe perceelontsluitende straten op de plaats van de huidige Phoenixstraat (autoluw-plusgebied) en de autoluwe Westvest. Rekening is gehouden met de inpassing van een vrijliggend, tweerichtingen fietspad. Het plan biedt dus een goede verkeersveilige route voor het fietsverkeer vanaf de Westlandseweg in noordelijke richting.

Ook in de toekomstige situatie vormt het station een belangrijk knooppunt in het fietsnetwerk. De ondergrondse fietsenstalling vormt de spil in het routesysteem naar het station. Deze fietsenstalling is vanuit de westzijde direct bereikbaar via een hellingbaan vanaf de Coenderstraat. De krap gedimensioneerde verbinding via het Laantje van Mater en het krappe tunneltje onder het spoor behoort door de ondertunneling tot het verleden.

Aan de oostzijde ontsluit de fietsenstalling gelijkvloers naar een fietspad langs de westelijke kade van de Westsingel. Dit fietspad voert ongelijkvloers onder de "Constructiebrug" door en sluit aan de zuidzijde van de Westlandseweg aan op de oost-westroute langs de Zuidwal en Westlandseweg. Daarnaast wordt aangesloten op de route die via de Hooikade en Schieweg en vervolgens via de Abtswoudsebrug naar de TU-wijk voert. Deze route tussen het station en de

TU-wijk vormt het alternatief voor de huidige route via de Barbarasteeg. Gesteld kan worden dat de bereikbaarheid van station het verbetert ten opzichte van huidige situatie.

Oversteekbaarheid en barrièrewerking

De oversteekbaarheid en barrièrewerking voor langzaam verkeer wijzigt op het traject van de Phoenixstraat (tussen Kampveldweg en het Bolwerk) niet wezenlijk. Het aantal oversteekpunten wijzigt niet, een wijkontsluitingsweg blijft aanwezig en het spoorviaduct wordt vervangen door een gracht. Gezien de onderlinge afstand tussen de oversteekmogelijkheden is de barrièrewerking beperkt en gelijk aan de huidige situatie. De mate van oversteekbaarheid van de hoofdrijbaan wijzigt evenmin ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de verkeersintensiteiten ten opzichte van de bestaande situatie wel zullen verminderen, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

De barrièrewerking en oversteekbaarheid van de Westvest verbetert door de sterke afname van de verkeersintensiteiten. De barrièrewerking en oversteekbaarheid van de Westlandseweg verbetert beperkt doordat de passagepunten iets gunstiger komen te liggen. Ook wordt, om de oversteekbaarheid van deze weg te vergroten, een route onder de "Constructiebrug" door langs de Westsingel, direct aansluitend op het stationsgebied gerealiseerd.

Voor de overige in het plangebied aanwezige hoofdwegen kan worden geconcludeerd dat met verkeerslichten geregelde oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers noodzakelijk blijven. Voor voetgangers tussen station en binnenstad kan nog worden opgemerkt dat de bereikbaarheid door realisatie van een noordelijk gelegen station goed blijft.

De kwaliteit van de route tussen station en binnenstad (herkenbaarheid en comfort) is in potentie aanwezig, maar verdient in een nadere uitwerking aandacht. Een route over het nieuw in te richten Bolwerk zal hieraan bijdragen.

Geluid

Geluidshinder tunnelbak

De tunnelwanden van de tunnelbak fungeren als geluidsscherm. Er is daardoor sprake van afname van de geluidsbelasting. Door toepassen van wanden die het geluid absorberen zal de tunnelbak niet als klankkast gaan fungeren.

Geluidsarm asfalt

Het geluidsarme asfalt (Zeer Stil Asfalt of een gelijkwaardige asfaltsoort) dat voor de gewenste geluidsreductie zorg zal dragen heeft zich inmiddels op diverse locaties elders in het land bewezen. De effecten zijn volgens de daartoe wettelijk vastgelegde meetwijze in kaart gebracht. Dit heeft geresulteerd in gecertificeerde asfaltsoorten. Met deze asfaltsoorten is gerekend bij het bepalen van de geluidseffecten voor de Spoorzone. Toepassen van geluidsarm asfalt is een bronmaatregel en wordt in het kader van de Wet geluidhinder en geluidshinderbeleid in zijn algemeenheid als eerst aangewezen maatregel gezien en prevaleert in ieder geval boven bijvoorbeeld geluidsschermen of maatregelen aan de gevel.

Geluidsbelasting nieuwe woningen

Door de aanwezigheid van de verkeersaders in en langs het gebied kan niet worden voorkomen dat de voorkeursgrenswaarde aan de gevels van de nieuwe woningen wordt overschreden en is een Verzoek tot vaststelling van hogere grenswaarde noodzakelijk. Dit zou achterwege kunnen blijven als voorzien wordt in dove gevels waarbij geen te openen ramen en deuren aanwezig zijn. De geluidsbelastingen aan de gevel zijn echter niet zodanig hoog dat hiervoor op voorhand wordt gekozen. Van belang is verder dan de nieuwe bebouwing veelal in een carrévorm wordt gebouwd, waarbinnen dan een geluidsluwe binnentuin ontstaat.

Geluidsbelasting bestaande woningen

Het akoestisch onderzoek laat zien dat de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van maatregelen aan de bron (toepassen van geluidsarm asfalt) zeer beperkt is en slechts bij een zeer klein aantal woningen (14 stuks) met meer dan 2 dB(A) stijgt. In 99% van de gevallen is de toename minder. Een toename minder dan 2 dB(A) is over het algemeen niet voor het menselijk oor hoorbaar. In verschillende gevallen is door toepassing van geluidsarm asfalt zelfs sprake

van een afname ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast verdwijnt de geluidsbelasting door spoorweglawaai geheel.

In onderstaande tabel zijn de woningen opgenomen waarvoor een hogere waarde zal worden aangevraagd. Bij deze woningen zullen zonodig gevelmaatregelen worden getroffen om de wettelijke maximumbinnenwaarde (van 35 dB(A)) te kunnen garanderen.

Tabel 1 Hogere grenswaarden bestaande woningen ten gevolge van reconstructie

adres	aantal wo- ningen	bron	aan te vragen hogere waarde	saneringswoning?
Kampveld 1-13	7	hoofdrijbaan Phoenixstraat	52 dB(A)	nee
Spoorsingel 1-3	2	hoofdrijbaan Phoenixstraat	53 dB(A)	nee
Spoorsingel 4-9	5	hoofdrijbaan Phoenixstraat	56 dB(A)	nee
totaal aantal woningen	14			

Geluidsbelasting bestaande woningen in de tijdelijke situatie

De tijdelijke situatie behoeft noch in het kader van de Wet geluidhinder, noch in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden onderzocht, hij is immers tijdelijk.

Tijdelijke situatie

Het streven is in de uitvoeringsfase zoveel mogelijk belemmeringen en hinder in het normale gebruik te voorkomen. Het gaat bijvoorbeeld om bereikbaarheid, lawaai en trillingen. Er zullen door de gemeente afspraken worden gemaakt met alle betrokken partijen. De aanleg van de tunnel zal zodanig plaatsvinden dat de hinder in en voor de stad en bewoners zoveel mogelijk beperkt blijft. De tunnel zal gefaseerd worden gerealiseerd. In de MER is onderzoek verricht naar de hinder gedurende de uitvoeringsfase. Uiteraard valt hinder niet geheel te vermijden. Deze hinder zal echter niet tot een onaanvaardbare situatie en onevenredige hinder leiden. In geval er toch sprake van schade is, wordt verwezen naar het algemeen antwoord over plan-schade en nadeelcompensatie in deze paragraaf.

Luchtkwaliteit

Ontwikkelingen en nader onderzoek na terinzagelegging

Na de termijn van terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is het nieuwe Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. De voorgenomen ontwikkelingen in de Spoorzone zijn vervolgens aan de grenswaarden uit dit Besluit getoetst. Voor deze toetsing zijn aanvullende berekeningen gemaakt voor de situatie langs wegen in het plangebied en direct daaraan grenzend het busstation. Daarbij is gebruikgemaakt van het CAR II-model (een Referentie Raming scenario maakt daar onderdeel van uit). Uit de gemeentelijke rapportages over luchtkwaliteit in Delft blijkt dat in de nabijheid van wegen alleen de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof relevant zijn; de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Besluit worden nergens overschreden. De berekeningen zijn uitgevoerd voor stikstofdioxide en fijn stof voor de jaren 2007 (vroegst mogelijke start van de ontwikkelingen) en 2015 (einde planperiode: vergelijking autonome ontwikkeling en situatie na realisatie van het plan).

Toetsing aan normen luchtkwaliteit

Uit deze toetsing blijkt dat het plan in overeenstemming is met de normstelling van het Besluit luchtkwaliteit. Daarbij is voor de fijn stof (24-uurgemiddelde grenswaarde) gebruikgemaakt van de saldobenadering. Bij de saldobenadering wordt de lokale situatie gezien in de context van een groter gebied: een beperkte verslechtering op een bepaalde locatie kan immers ruimschoots opwegen tegen een verbetering van de luchtkwaliteit in een groter gebied. Voor fijn stof wordt (net als in grote delen van Nederland) momenteel de 24-uurgemiddelde grenswaarde in grote delen van het plangebied overschreden.

Het plan Spoorzone draagt bij aan het oplossen van veel van de bestaande knelpunten rond luchtkwaliteit in het plangebied en omgeving (o.a. Phoenixstraat, Westvest, Zuidwal). Zonder

realisatie van Spoorzone ontbreekt de ruimte om het verkeer om te leiden en de Westvest te ontlasten. Door de ontwikkelingen is echter sprake van een hoger aantal overschrijdingen ten opzichte van de autonome situatie langs de nieuwe ontsluitingsroutes (o.a. (Verlengde) Coenderstraat, Spoorringel noord). Op enkele toevoerwegen buiten het plangebied is dit ook het geval. Overigens is op deze plaatsen in de toekomstige situatie geen sprake van een hoger aantal overschrijdingen dan op dit moment het geval is.

Van groot belang voor de beoordeling is dat de verbeteringen vooral daar optreden waar juist nu sprake is van grote knelpunten. Het aantal blootgestelden op deze locaties is groter dan op de locaties waar in de toekomst nog grenswaarden worden overschreden. Per saldo worden door de nieuwe verkeersstructuur en de fiets- en wandelroutes beduidend minder mensen in bestaand woongebied blootgesteld aan hoge concentraties fijn stof. Het project Spoorzone is daarmee in kader van algemeen belang van grote waarde.

Aanvullende maatregelen ter verbetering van luchtkwaliteit

Om de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren zijn recent een Plan van aanpak Luchtkwaliteit en een Lokaal Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 vastgesteld. Een positieve uitwerking op de luchtkwaliteit zijn onder meer genoemde fiets- en openbaarvervoermaatregelen en maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer. Ook het rijk en de provincie hebben plannen opgesteld om de concentratie luchtverontreinigende stoffen, en dan met name de concentratie fijn stof, terug te dringen. Door deze gezamenlijke aanpak, is het mogelijk in Delft nog in de planperiode aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen.

De reacties en ontwikkelingen in de wetgeving hebben geleid tot aanvullend onderzoek en toetsing van het plan aan het nieuwe Besluit luchtkwaliteit. De onderzoeks- en toetsingsresultaten zijn verwerkt in de toelichting en bijlagen bij het plan.

Ontluchting

De ontluchtingsgaten zijn nodig om de drukopbouw van de lucht voor de trein uit te kunnen verlichten. Nadere studie heeft uitgewezen dat in de Spoorringel/Phoenixstraat voldaan kan worden met in de trambaan op te nemen ontluchtingsschachten. Dit betekent dat de twee hier eerder bovengronds geprojecteerde ontluchtingsschachten ondergronds opgelost zullen worden. Van eventuele strijd met het beschermde stadsgezicht is dan geen sprake meer.

In het park, tegenover de Conradlaan, is een derde ontluchtingsschacht opgenomen. Voor deze schacht is het niet mogelijk deze ondergronds op te lossen. Dit betekent dat hier bovengronds een ontluchtingsschacht gerealiseerd kan worden met een oppervlakte van maximaal 100 m² en een hoogte van maximaal 6 m. Het ontwerp van deze schacht zal zoveel mogelijk geïntegreerd worden in de inrichting van het park.

Voor de overige met het spoor en de tram samenhangende voorzieningen, wordt verwezen naar antwoord A.26.4.

Bacinel-gebouw

Het Bacinel-gebouw is een belangrijk herkenningspunt in het plangebied. Het gebouw markeert het punt waar het spoor en de Wateringsevest uit elkaar gaan. Gezien het gekozen tracé van de spoortunnel is het niet mogelijk deze bebouwing te behouden. In tegenstelling tot de molen "De Roos" en de waltoren staat het Bacinel-gebouw niet op een gesloten tunneldeel, maar op een deel waar de sporen in een helling liggen in een open bak nabij de tunnelmond.

Door na de realisatie van de spoortunnel ongeveer op dezelfde plek een nieuw kantoorgebouw te realiseren van vergelijkbare omvang en bouwhoogte wordt de stedenbouwkundige situatie weer hersteld. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk gemaakt om dit nieuwe kantoorgebouw te realiseren.

De gemeente vindt de bedrijven die nu tijdelijk in het Bacinel-gebouw gehuisvest zijn zeker van belang voor de stad. Dat was ook een overweging bij het tijdelijk ter beschikking stellen van de ruimten juist aan deze doelgroep, tegen een aan de situatie aangepaste schappelijke huurprijs. De bedrijven hebben daardoor de gelegenheid gekregen hun activiteiten te ontplooiën. Dit neemt niet weg dat het vanaf de aanvang van de huur aan de bedrijven duidelijk was dat het om een tijdelijke situatie ging. De gemeente gaat ervan uit dat de bedrijven, mede gelet op het

feit dat vroegtijdig bekend is dat de huur zal worden beëindigd in verband met de bouw van de spoortunnel, voldoende tijd en gelegenheid hebben om alternatieve huisvesting te vinden.

Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen

Om de tunnel te kunnen realiseren zal de bebouwing van de Houttuinen en de Van Leeuwenhoeksingel moeten verdwijnen. De tunnel en het station komen namelijk ter plaatse van deze bebouwing. Bij de tracékeuze van de tunnel (in het kader van de MER) zijn de cultuurhistorische aspecten en de stedenbouwkundige inpassing van de panden zorgvuldig meegewogen. Hierbij is ook onderkend dat de panden kenmerkend zijn voor de periode 1850-1940. De panden hebben echter geen status als monument en maken ook geen onderdeel uit van het beschermde stadsgezicht.

De panden zijn niet goed in te passen in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bovendien is het financieel gezien niet mogelijk om de bouwwerken onder deze bebouwing te realiseren, zoals wel bij de monumenten (molen en Bagijnstoren) gebeurt. Hierbij is een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische waarde van de bebouwing, kosten en inpasbaarheid van de panden in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ook de berekende opbrengsten uit het vastgoed te ontwikkelen op het terrein waar nu de panden staan, zijn van wezenlijke betekenis voor de realisatie van de tunnel en de Spoorzone als geheel. Het belang van de spoortunnel weegt in dit geval zwaarder dan het behoud van de panden.

Bebouwing middendeel

Met de stedenbouwkundige structuur is qua maat, schaal, richting en omvang van de bouwblokken zoveel mogelijk aangesloten op het Westerkwartier. Dit is gedaan door aan te sluiten op de verkavelingsrichting van het Westerkwartier. De relatie tussen het te ontwikkelen gebied en het Westerkwartier zal dan ook aanzienlijk vergroot worden, mede door het verdwijnen van het talud van het spoor. Doordat dit talud verdwijnt, zullen er meer routes/doorgangen en zichtlijnen vanuit het Westerkwartier naar de binnenstad komen, waardoor de relatie tussen de stadsdelen ten oosten en ten westen van het plangebied verbeterd wordt. Doordat de hoofdroute voor het autoverkeer losgekoppeld wordt van de OV-route (tram en bus), zal de overstekbaarheid van de Westvest verbeteren. Dit draagt ook bij aan de relatie tussen het plangebied/Westerkwartier en de binnenstad.

De (visuele) verbinding tussen binnenstad en het gebied achter het station, vindt in de toekomst plaats direct ten noorden en zuiden van het station.

De bouwhoogte van de nieuwe bebouwing zal in het algemeen 3 tot 5 bouwlagen hoog worden, waarbij op een deel van de bebouwing hoogteaccenten van 1 à 2 bouwlagen extra mogelijk zijn. Op deze bebouwing mogen schuine kappen worden gerealiseerd. Door de verspringing in bouwhoogte zal een afwisselend straatbeeld ontstaan. De bouwhoogte wordt door de hoogteaccenten en in een deel van de bebouwing door de parkeerplint, iets hoger dan de omliggende bebouwing die 2 tot 5 bouwlagen (met kap) hoog is. Deze iets hogere bouwhoogte past bij een stedelijke omgeving als het stationsgebied. Er zal een goede ruimtelijke situatie ontstaan. Doordat de Coenderstraat verbreed wordt, is de afstand tussen de bestaande en nieuwe bebouwing zodanig dat het verschil in bouwhoogte van 1 à 2 m niet tot een onacceptabel profiel leidt.

Naar aanleiding van de inspraakreacties, is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan de breedte van de Coenderstraat op het smalste deel (tussen stadskantoor en Bolwerk) verbreed van 20 m naar 22 m. Hiermee is een groene inkleding van de straat met dubbele bomenrijen mogelijk. De maximale goothoogte van de nieuwe bebouwing die hier gerealiseerd zal worden (woningen en stadskantoor), is in een zone van 6 m langs de Coenderstraat aanzienlijk verlaagd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.

Het stadskantoor krijgt een goothoogte van 23 m (7 bouwlagen). Een deel van de bebouwing binnen een zone van 6 m vanuit de Coenderstraat, zal een goothoogte van maximaal 15 m krijgen. Het parkeren zal bij het stadskantoor geheel ondergronds gerealiseerd worden. Ten noorden van het stadskantoor wordt een pleinruimte gerealiseerd die de entree voor het stadskantoor zal vormen. Ten zuiden van de bouwmassa ontstaat een openbaar vervoersplein, waar het busstation, de tram, de ondergrondse fietsenstalling en de entree van het station samenkomen en zo een compacte OV-knoop zullen vormen. Door aan de voorzijde van het huidige stationsgebouw (dat behouden blijft) dit plein te realiseren, blijft dit gebouw goed zichtbaar.

Hoe de bebouwing eruit zal gaan zien is nog niet duidelijk. Alleen de stedenbouwkundige randvoorwaarden in de vorm van oppervlakte, bouwhoogte en programma zijn op dit moment duidelijk. De vormgeving van de bebouwing (onder andere geleding en parcellering van de bebouwing) en de hieronder te realiseren parkeerplint tot maximaal 1,2 m hoogte, zal door middel van welstandstoezicht op architectonisch acceptabele wijze worden vormgegeven. Voor het plangebied zal een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden, waarin de eisen ten aanzien van dit soort aspecten wordt beschreven. De architectonische aspecten van dit beeldkwaliteitsplan zullen onderdeel gaan uitmaken van de welstandsnota.

Met het plan voor de Spoorzone zal uiteindelijk een ruimtelijk aanvaardbare situatie ontstaan. Er heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Het belang van het plan voor de Spoorzone weegt zwaarder dan het belang van individuele bewoners aan de Coenderstraat en Westvest.

Planschade en nadeelcompensatie

Het bestemmingsplan zal ertoe kunnen leiden dat belanghebbenden enigerlei schade ondervinden waarvan het niet redelijk is dat deze voor hun rekening komt. Het gaat hier om schade ten gevolge van een rechtmatige overheidsdaad. Op grond van artikel 49 van de WRO kunnen belanghebbenden de gemeente verzoeken om vergoeding van planschade, die redelijkerwijs of niet geheel voor hun rekening behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet anderszins mogelijk is.

Niet alle schade valt onder de reikwijdte van artikel 49, zoals schade ten gevolge van de tijdelijke slechtere situatie. De vergoeding van deze schade wordt aangeduid als nadeelcompensatie. Voor deze vorm van schade zal een nadeelcompensatieregeling voor de Spoorzone worden gemaakt. Het is de bedoeling dat belanghebbenden met één aanvraag kunnen volstaan voor zowel de planschadevergoeding als de nadeelcompensatie.

Schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden

De schade die samenhangt met de daadwerkelijk uitvoeringswerkzaamheden staan los van de planschade en de eventuele nadeelcompensatie. Het gaat hier om de privaatrechtelijke verhouding tussen de uitvoerders en de burgers of bedrijven die aan hun eigendom schade leiden. De zienswijzen die samenhangen met deze schade richten zich niet op de inhoud van het bestemmingsplan.

Met het oog op de zorgvuldigheid zijn er wel afspraken gemaakt over hoe de schade als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden zal worden aangepakt. De te volgen aanpak is de volgende. Voor de aanvang moet de ontwikkelaar/aannemer een vooropname laten maken. Dit is een rapport waarin duidelijk de staat van de woningen (al dan niet geïllustreerd met foto's) in kaart wordt gebracht. Dit rapport is noodzakelijk om de vereiste CAR-polis (Construction All Risk) af te kunnen sluiten. Mochten er schades ontstaan tijdens of direct na de realisatie van het plan waarvan aan te tonen is dat deze een direct gevolg zijn van de bouw, dan zullen deze verhaald kunnen worden op de aannemer/ontwikkelaar. Met het afsluiten van deze polis borgt de ontwikkelaar/aannemer de eventuele ontstane schade.

De ontwikkelaar moet aantonen dat de voorgestelde bouwmethode verantwoord is. De gemeente heeft hierbij een toetsende rol. Aandachtspunten in die toetsing zijn de waterhuishouding en de wijze van funderen. De gemeente Delft zal de ontwikkelaar vragen belanghebbenden te informeren over de bouwmethode. Mocht er schade ontstaan tijdens of direct na de realisatie van het plan waarvan aan te tonen is dat deze een direct gevolg zijn van de uitvoeringswerkzaamheden, dan zullen deze verhaald kunnen worden op de aannemer/ontwikkelaar.

Uiteindelijk is deze schade de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaars. Het is de bedoeling dat de ontwikkelaars een eenduidige procedure van schadeafhandeling hanteren en de bewoners hierover informeren.

3.2. Individuele inspraakreacties

B.1. A. Bayense, nr. 477747

B.1.1 Planvorm bestemmingsplan

Samenvatting

Indiener geeft aan dat de plannen zo globaal zijn dat veel finesses er niet uit te halen zijn en dat uitleg door de betreffende ambtenaar geen juridische zekerheid geeft.

Antwoord

De juridische planvorm van het bestemmingsplan is enerzijds afgestemd op het kunnen realiseren van de beoogde nieuwe ontwikkelingen en anderzijds op het behoud van een deel van de bestaande functies.

Om de gewenste grootschalige ontwikkelingen mogelijk te maken is een redelijke mate van flexibiliteit opgenomen, zonder dat de rechtszekerheid van de bewoners en andere gebruikers van het gebied onevenredig wordt aangetast. Het plan biedt voldoende rechtszekerheid voor bewoners en andere gebruikers doordat de bestemmingen, het te realiseren programma met de daarbij behorende volumes, de hoogten en ligging van de bouwblokken vastgelegd zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.1.2 Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel: keerpunten autoverkeer

Samenvatting

In de bestaande situatie en in de toekomstige situatie zijn te weinig plaatsen om te keren met de auto, mede door het kleine aantal bruggen. Daarnaast is het in de huidige situatie onduidelijk aangegeven waar gekeerd kan worden. Dit alles geeft onnodig verkeer en ergernis.

Antwoord

Ook in de toekomstige situatie zullen niet alle zijstraten rechtsreeks op de hoofdrijbaan aansluiten. De Spoorsingel zal – net als in de huidige situatie – als verzamelstraat fungeren voor de westelijk hiervan gelegen woonstraten en op een aantal punten aansluiten op de hoofdrijbaan. Het aantal aansluitpunten zal beperkt blijven. Bij de uitwerking van de inrichting zal aandacht worden besteed aan bewegwijzering van de keerpunten. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.1.3 In- en uitritten ondergrondse parkeergarages

Samenvatting

Het is niet duidelijk waar de in- en uitgangen van de parkeergarages gesitueerd zijn. Dit is wel van belang voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling.

Antwoord

De toelichting in het bestemmingsplan is hierop aangepast. Gekozen is de ondergrondse parkeergarage aan de Spoorsingel vanaf de hoofdrijbaan aan te rijden. Op die manier kan worden gegarandeerd dat de Spoorsingel als woonstraat autoluw blijft.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan.

B.1.4 Ligging tram

Samenvatting

Het is niet duidelijk waar de ligging van de trambanen komen.

Antwoord

De ligging van de trambanen zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden genoemd. De as van de tram/busbaan wordt op de plankaart opgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan en de plankaart.

B.1.5 Bereikbaarheid Spoorsingel 97 A en B tijdens bouw parkeergarage*Samenvatting*

De indiener vraagt zich af of de in zijn bezit zijnde garages (Spoorsingel 67 A en B) tijdens en na de bouw van de ervoor gelegen ondergrondse parkeergarage bereikbaar blijven per auto en welke maatregelen genomen worden ter voorkoming van onbereikbaarheid.

Antwoord

Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de percelen en panden. Niet voorkomen kan worden dat gedurende een zo kort mogelijke periode percelen/panden tijdelijk niet per auto bereikbaar zijn. Maar de verwachting is dat de Spoorsingel gedurende het gehele bouwproces in gebruik blijft. Hierover zal indiener voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden in kennis gesteld worden. De bereikbaarheid na de bouw zal gelijk zijn aan de huidige situatie. De garages zijn bereikbaar vanaf de Spoorsingel.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.1.6 Afwatering Spoorsingel 97 A en B*Samenvatting*

Gevraagd wordt of de afwatering van het voorterrein van de garages (Spoorsingel 97 A en B) verbeterd wordt in de toekomstige situatie, aangezien deze verslechterd is sedert de bouw van het spoorviaduct.

Antwoord

Deze zaak houdt geen rechtstreeks verband met het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.2. A.R. M. van Rijckevorsel, nr. 477765**B.2.1 Voortuin in bestemming Verblijfsgebied***Samenvatting*

Op de kadastrale kaart en het nu vigerende bestemmingsplan is sprake van een stuk eigen grond voor de voorgevellijn (Spoorsingel 81). Er was dan ook verbazing dat deze voortuin (particuliere grond) op de plankaart van het voorliggende plan niet als zodanig is ingetekend, maar onderdeel uitmaakt van de bestemming Verblijfsgebied. Verzocht wordt genoemde aan te passen.

Antwoord

De betreffende gronden vallen binnen het bestemmingsplan Hof van Delft. Dit plan is grotendeels vervangen door het bestemmingsplan Noordwest, deelgebied I. Gebleken is dat de grenzen van het bestemmingsplan Noordwest, deelgebied I niet corresponderen met de kadastrale gegevens van de daar voorkomende panden. Deze lacune zal worden hersteld bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan Noordwest, deelgebied I. Dit betekent dat de plangrens van het bestemmingsplan Spoorzone zo gelegd worden, dat de tuinen van de betreffende panden (onder andere Spoorsingel 81) buiten het plangebied van de Spoorzone komen te liggen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.3. L. Van Wees, mede namens bewonersgroep "van Marken", nr. 500206**B.3.1 Nieuwbouw huidig Bacinol-gebouw***Samenvatting*

Voorgesteld wordt de toekomstige nieuwbouw ter plekke van het huidige Bacinol-gebouw daar niet te projecteren en deze nieuwbouw mee te nemen in de herontwikkelingsplannen voor de aangrenzende gronden (deel DSM-terrein).

Daarnaast wordt een lagere hoogte van het nieuwe gebouw bepleit en moet worden aangegeven waar geparkeerd kan worden. In het verlengde hiervan wordt gevraagd waarom het nieuwe gebouw dezelfde hoge hoogte moet hebben dan het huidige Bacinol-gebouw.

Antwoord

Ten behoeve van de realisatie van de spoortunnel zal het Bacinol-gebouw niet behouden kunnen blijven. Omdat dit een wijziging betreft ten opzichte van de huidige situatie en de gronden waarop het Bacinol-gebouw staan planologisch onderdeel uitmaken van het Spoorzoneproject, is de locatie van het Bacinol-gebouw meegenomen in dit bestemmingsplan. Er is nog geen uitgewerkt plan voor deze locatie, maar het is wel de bedoeling dat op deze locatie nieuwbouw zal worden gerealiseerd. Aangezien de locatie in eerste instantie groen ingevuld worden, is de bestemming Groenvoorzieningen opgenomen. Om op termijn ook bebouwing te kunnen realiseren, is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming Groenvoorzieningen te wijzigen in kantoren. Ten tijde van het in procedure brengen van het wijzigingsplan voor deze locatie zal meer duidelijkheid bestaan over de ruimtelijke invulling van het aansluitende plangebied. De ontwikkeling van het Bacinol-terrein zal daarop aansluiten.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.2 Geluidsbelasting treinen*Samenvatting*

Indiener vraagt of geen geluidsreducerende maatregelen nodig zijn ter plaatse van het Markenplein (open tunnelbak voorzien), aangezien in het bestemmingsplan gesteld wordt dat de geluidsbelasting door het treinverkeer zal afnemen.

Antwoord

Ter hoogte van het J.C. van Markenplein ligt het spoor in een open tunnelbak. Het spoor stijgt daar over een lengte van 400 m naar maaiveldniveau. De wanden van de tunnelbak hebben een geluidsafschermende werking. Hieruit kan de afname van de geluidshinder worden verklaard.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.3 Stofemissie*Samenvatting*

Er wordt gevraagd welke maatregelen genomen worden om de stofemissie terug te dringen, aangezien gesteld wordt dat de stofemissie ter plaatse van de tunnelmonden in een straal van 100 m zal toenemen.

Antwoord

De stofemissie is het gevolg van slijtage aan bovenleidingen en remvoeringen. Er zijn geen bronmaatregelen mogelijk om het ontstaan van deze stofdeeltjes te beperken of te voorkomen. Bij de vormgeving van de tunnelmonden kan wel rekening worden gehouden met de wijze waarop emissie zich verspreidt. Dit is dan ook een aandachtspunt voor de verdere uitwerking. De eindsituatie is zoals gesteld in de MER aanvaardbaar.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.4 Water in park bestemmingsplan Noord West*Samenvatting*

Tegenover het Van Markenplein wordt een waterpartij geprojecteerd van 1.000 m³. Het vigerende plan voor deze gronden is het bestemmingsplan Noordwest, deelgebied I. Dit plan is niet genoemd in het overzicht van vigerende plannen in bijlage 1 van de toelichting.

De ligging, hoogte, breedte en diepte van deze waterpartij is daarbij niet duidelijk.

Antwoord

In het overzicht zijn de destijds vigerende plannen opgenomen. Thans is de situatie veranderd, deze is in bijlage 1 van de toelichting zichtbaar gemaakt. Het bestemmingsplan Noordwest is daar in opgenomen. De plannen waarvoor bestemmingsplan Noordwest, deelgebied I in de plaats is gekomen, zijn verwijderd. De waterpartij valt buiten het plangebied en is een waterplas uit het nog niet vastgestelde waterplan. De vraag over ligging, hoogte en breedte is ook aan de orde gesteld in de inspraak op het waterplan en zal in dat kader beantwoord worden.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van bijlage 1 bij de toelichting.

B.3.5 Benodigde werkruimten plus aan- en afvoerkeer*Samenvatting*

In de stukken wordt nergens melding gemaakt van de benodigde werkruimten plus aan- en afvoerkeer. Gevraagd wordt dit op te nemen met inachtneming van de uitspraak van de gemeente. De gemeente heeft namelijk gezegd dat eventuele werkruimten in het noordelijk deel van het plangebied worden voorzien aan de oostzijde van het spoor (vermeld in notulen overleg Spoorzone).

Antwoord

In de voorstellen voor de bouwfasering voor de spoortunnel is gekeken naar de locatie van bouw- of werkterreinen. Aan de noordzijde van het plangebied is ook een dergelijk terrein noodzakelijk. Het momenteel voorziene terrein ligt buiten het plangebied van het bestemmingsplan en is om deze reden niet opgenomen in de toelichting of plankaart. Wel is duidelijk en ook door de ontwerpende ingenieurs als voorkeurslocatie aangemerkt, dat dit werkterrein gelegen zal zijn aan de Wateringsevest, op het terrein waar DSM Gist onlangs een aantal panden heeft gesloopt. Dit terrein is aan de oostzijde van het spoor gelegen. Het bouwverkeer zal dan ook gebruikmaken van de Wateringsevest. Hiermee doet de gemeente de toezegging gedaan in het Platform Spoor (d.d. 16 maart 2004) geheel gestand.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.6 Reconstructie Kampveldweg*Samenvatting*

Voor de kruising van de Kampveldweg met de Phoenixstraat wordt rekening gehouden met een rotonde. In het plan wordt voor de Kampveldweg een verkeersintensiteit gegeven. Het is niet te beoordelen of dit een meer dan evenredige stijging is tengevolge van een veranderende verkeersstroom als gevolg van de spoorplannen. Tot en met het van Markenplein 3 zal volgens het plan de geluidsbelasting toenemen, ondanks geluidsarm asfalt. Verzocht wordt dit nader toe te lichten.

Daarnaast wordt voorgesteld bij de reconstructie van de Kampveldweg te overwegen de zijde aan het van Markenplein af te sluiten voor autoverkeer en het van Markenplein alleen via de noordzijde toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. Dit om de recreatieve functie van het park te behouden en meer veiligheid te creëren

Antwoord

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat de geluidsbelasting op de gevel van woning met adres Van Markenplein 3 met minder dan 1,5 dB(A) toeneemt bij toepassing van de wegdekverharding SMA 0/6. Dit is het gevolg van toename de verkeersintensiteiten op de Kampveldweg. In welke mate dit effect is toe te rekenen aan de ontwikkelingen in de Spoorzone is niet bepaald.

Van belang is echter dat een andere verhardingssoort zal worden toegepast. Deze verhardingssoort zal leiden tot een afname van de geluidsbelasting op de gevel van genoemd pand in vergelijking met de situatie voor de reconstructie met minimaal 4 dB(A).

Een grotere verkeersdruk op de Kampveldweg leidt niet per definitie tot een grotere verkeersdruk op het Van Markenplein. In het achterliggende gebied zullen immers geen nieuwe verkeersaantrekkende activiteiten worden ontwikkeld. De toename van het verkeer op de Kampveldweg betreft louter doorgaand verkeer. Mocht een herinrichting van de Kampveldweg en het Ruys de Beerenbrouckplein zich voordoen, dan kan de suggestie over afsluiting van het Van Markenplein worden meegenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.7 In- en uitritten ondergrondse parkeergarage*Samenvatting*

In het middengedeelte van de Spoorzone worden ondergrondse parkeerplaatsen gebouwd. De projectie van de in- en uitgangen is daarbij onduidelijk.

Antwoord

De exacte locatie van de toegangen is een punt van nadere uitwerking. Hierover zal te zijner tijd worden gecommuniceerd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.8 Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel: water en groen*Samenvatting*

In het middengedeelte van de Spoorzone wordt de stadsgracht teruggebracht. Deze gracht varieert onwenselijk sterk in breedte. Daarnaast wordt voorgesteld de gracht te verbinden met de overige grachten in Delft, zodat deze ook kan uitmaken van het toeristisch bootverkeer.

Ook wordt voorgesteld langs de parallelwegen bomenrijen te planten als natuurlijke afscheiding van de hoofdweg en het trottoir aan de Spoorsingel eveneens te ontwerpen als boulevard, zoals bij de Phoenixstraat wordt voorzien.

Antwoord

De breedte van de nieuwe stadsgracht is bepaald in samenhang met de verkeersstructuur en de breedte van het profiel tussen de bestaande bebouwing. De breedte van de gracht is circa 8 m. De gracht is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan in westelijke richting verschoven en heeft overal dezelfde breedte. Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 11.8 wordt de stadsgracht aan de noordzijde aangesloten op de Watertorengracht en aan de zuidzijde op de Buitenwatersloot en Westsingel. De gracht zal niet gebruikt kunnen worden voor toeristisch verkeer, aangezien de waterdiepte beperkt is (1 m diep) doordat onder de gracht de spoortunnel wordt aangelegd en omdat er geen open verbinding met de Watertorengracht te realiseren is. Dit wordt belemmerd door de spoortunnel, die tussen de molen en de Kampveldweg al betrekkelijk dicht onder maaiveld ligt.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de verkeersparagraaf in de toelichting van het plan.

B.3.9 Archeologisch erfgoed

Samenvatting

Voorgesteld wordt de archeologische vindplaatsen, waar mogelijk, bij opgraving permanent zichtbaar te maken voor burgers.

Antwoord

Zoals aangegeven in paragraaf 8.1 van het bestemmingsplan is het niet mogelijk om het spoorwagetracé om de puntlocaties van de archeologische vindplaatsen te leiden. Daarnaast zal door de gekozen bouwmethode het graafwerk grotendeels onder het dak van de tunnel plaatsvinden, waardoor in situ bewaren eveneens niet mogelijk is. Daarom zal handhaving *in situ* niet mogelijk zijn zonder de realisatie van de Spoorzone-ontwikkeling onmogelijk te maken.

De enige oplossing om het bestemmingsplan te realiseren en zorgvuldig om te gaan met archeologische waarden, is derhalve behoud ex situ door de ingreep alleen na voorafgaand archeologisch onderzoek toe te staan, zodat documentatie van de vindplaatsen en berging en opslag van de vondsten worden gewaarborgd. In voorkomende gevallen dat vindplaatsen geheel of gedeeltelijk kunnen worden gespaard, zal het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk worden ingepakt en afgedekt.

In principe kunnen de archeologische sporen zelf niet zichtbaar worden gemaakt, behoudens tijdens een eventuele open dag. Wel kunnen elementen wellicht in de nieuwbouw van het station, de inrichting van het tunneltracé en in de groenstroken worden verbeeld. Door middel van publicatie kunnen de vondsten openbaar bekend gemaakt worden. Ook kunnen de vondsten door het inrichten van exposities of vitrines in het nieuwe station aan het publiek getoond worden. Deze gang van zaken is in overeenstemming met het Verdrag van Malta.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.3.10 Zicht op trein

Samenvatting

Gevraagd wordt op welke hoogte, gerekend vanaf de exacte woningen aan de open tunnelbak in het noordelijk deel, de trein niet meer zichtbaar is. En op hoeveel meter vanaf de tunnelmond de open tunnelbak begint.

Antwoord

De open tunnelbak (dat wil zeggen de tunnelbak niet langer met een dak bedekt) start onmiddellijk bij de tunnelmond. Voor wat betreft het zicht op de trein geldt dat de helling van de treinbaan maximaal 2,5% is. Dat betekent dat bij een extra hoogte van de tunnel ten opzichte van de treinhoogte van circa 2 m, 50 m uit de tunnelmond de stroomafnemer van de trein zichtbaar wordt. De open tunnelbak begint ter hoogte van de zuidwand van het Bacinol-gebouw.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4. ir. B.J van den Brink, nr. 500295

B.4.1 Geluidsbelasting Van Markenplein

Samenvatting

Gesteld wordt dat de geluidsbelasting door het treinverkeer aan het Van Markenplein zal verminderen vanwege de geplande open tunnelbak. Indiener vraagt of hier geen geluidsvermindende maatregelen nodig zijn.

Antwoord

Ter hoogte van het Van Markenplein ligt het spoor in een open tunnelbak. Het spoor stijgt daar over een lengte van bijna 400 m naar maaiveldniveau. De wanden van de tunnelbak hebben een geluidsafschermende werking. Hierdoor treedt zelfs een afname van de geluidshinder ten opzichte van de huidige situatie op.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4.2 Toename stofemissie tunnelmonden*Samenvatting*

In het bestemmingsplan wordt gesteld dat door de tunnel de stofemissie bij de tunnelmonden zal toenemen in een straal van 100 m vanaf de tunnelmonden. Gevraagd wordt welke maatregelen hiertoe genomen worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.3.3.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4.3 Fasering noordelijk deel*Samenvatting*

Gevraagd wordt waarom voor het noordelijk deel van het plan geen fasering is opgenomen. Betrokkene verzoekt om meer duidelijkheid over wat hij de komende jaren voor de deur kan verwachten.

Antwoord

Door de gemeente worden eisen gesteld om de overlast voor de stad zoveel mogelijk te beperken. In de bouwfasering is voorzien dat de oostelijke tunnelbuis als eerste wordt gebouwd, beginnend in de Phoenixstraat en eindigend bij de Kampveldweg. De formele aansluiting op het bestaande spoor, zowel in het noorden als in het zuiden, zal als een van de laatste activiteiten gelden, dat wil zeggen betrekkelijk kort voor de ingebruikname van de tunnel. Dit heeft te maken met de mogelijke verstoring van de treinenloop op het huidige spoor. Echter de bouwwerkzaamheden zullen betrekkelijk vroeg in de bouwplanning starten. De eerste bouwactiviteit begint al na 10 maanden na de start en een tweede golf van werkzaamheden valt halverwege het tweede bouwjaar.

Aan de noordzijde zal vooralsnog aan het spoor niets wijzigen dan dat het spoor zal afhellen naar de (iets) oostelijker gelegen tunnelmond bij de Kampveldweg.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 5.4 van de toelichting.

B.4.4 Aansluiting DSM Gist*Samenvatting*

Indiener vraagt of het klopt dat de aansluiting van DSM Gist op het spoor komt te vervallen.

Antwoord

Op dit moment geldt in de plannen dat de aansluiting op het rangeerterrein van DSM Gist hersteld wordt na aanleg van de spoortunnel. Gesprekken over alternatieven in vervoerswijzen of aansluitingsmodaliteiten zijn gaande, maar hebben vooralsnog niet tot tastbaar resultaat geleid. Vooralsnog zal er dus in een hernieuwde aansluiting van het rangeerterrein DSM op het spoor worden voorzien.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4.5 Werkverkeer*Samenvatting*

Indiener vraagt hoe het werkverkeer geregeld wordt.

Antwoord

Hierin bestaat nog geen inzicht, maar verwacht mag worden dat dit verkeer vooral van het hoofdwegennet gebruik maakt.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4.6 Toename geluidsbelasting*Samenvatting*

Indiener geeft aan dat in de eindsituatie de geluidsbelasting door het wegverkeer ter plaatse van zijn huis (J.C. Van Markenplein 2) is toegenomen en vraagt of hiervoor oplossingen zijn.

Antwoord

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat de geluidsbelasting op de gevel van woning met adres Van Markenplein 2 met minder dan 1,5 dB(A) toeneemt bij toepassing van de wegdekverharding SMA 0/6. Dit is het gevolg van toename de verkeersintensiteiten op de Kampveldweg. In welke mate dit effect is toe te rekenen aan de ontwikkelingen in de Spoorzone is niet bepaald. Van belang is echter dat een andere verhardingssoort zal worden toegepast. Deze verhardingssoort zal leiden tot een afname van de geluidsbelasting op de gevel van genoemd pand in vergelijking met de situatie voor de reconstructie met minimaal 4 dB(A).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.4.7 Overkluizing tunnelbak*Samenvatting*

In de plannen wordt te weinig een relatie gelegd met het gebied ten noorden van de Kampveldweg. De visie van de inspreker is de tunnelbak (op den duur) te overkluizen met een park.

Antwoord

Het spoor zal vanaf 't Haantje tot de Kampveldweg langzaam dalen en bij de Kampveldweg geheel ondergronds zijn. Er wordt hier uitgegaan van een open tunnelbak. Het overkluizen van de tunnel is niet in de plannen meegenomen, aangezien de kosten niet opwegen tegen het maatschappelijke nut, zeker als de bestemming van dit nieuwe maaiveld groen of park zal zijn wat door inspreker wordt voorgesteld. Bebouwing zou alleen op lange termijn kunnen wanneer er of een markt voor bedrijfsgebouwen ter plekke bestaat, of woningbouw binnen de milieuvoorwaarden mogelijk is.

Er is vooralsnog geen duidelijkheid over een eventuele herontwikkeling van het DSM-terrein. Het is daarom ook niet duidelijk of de overkluizing een wenselijke en noodzakelijke ingreep zal zijn bij een eventuele herontwikkeling van het gebied.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.5. W. Jacobs-Wessels, nr. 500625**B.5.1 Duurzaamheid***Samenvatting*

Volgens indiener wordt niet duurzaam voldaan aan de Wet geluidhinder en de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Het aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit is verwerkt in het bestemmingsplan.

Aanvullend onderzoek of aanvullende maatregelen in het kader van geluidshinder zijn niet noodzakelijk. Aan de wettelijke regelgeving en aan een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan.

B.5.2 Situatie grondwater*Samenvatting*

De bestaande slechte situatie van het grondwater zal door de aanleg van de spoortunnel niet verbeteren.

Antwoord

In de MER is de verwachting uitgesproken dat de invloed van de spoortunnel op de grondwaterstand beperkt zal zijn. Voordat de werkzaamheden aanvangen is het gebruikelijk dat er vooropnamen worden gemaakt van de technische staat van bestaande bebouwing. De gemeente zal voorts de veranderingen in de grondwaterhuishouding monitoren met behulp van het sinds 2001 operationele grondwatermeetnet.

Binnen de Spoorzone wordt voorzien in de realisatie van een aanzienlijk oppervlak open water. En daarmee naar een aanzienlijke verbetering van de situatie. Met het Hoogheemraadschap van Delfland is verder op stadniveau gekeken naar de waterbehoefte en zijn plannen gemaakt om de hoeveelheid waterberging op strategische plaatsen uit te breiden. In het onderzoek is ook aandacht voor de tijdelijke effecten tijdens de bouw en de effecten op de (bebouwde) omgeving. Daarbij worden mogelijke negatieve effecten uiteraard beschouwd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.5.3 Inrichting Spoorsingel*Samenvatting*

De autoverkeersluwe situatie aan de Spoorsingel zal door de planvorming verdwijnen.

Antwoord

De huidige Spoorsingel blijft als parallelweg van de hoofdrijbaan functioneren en zal verkeersluw blijven. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.6. H.P. Schenkels, nr. 500705**B.6.1 Afschuw project Spoorzone***Samenvatting*

Indiener uit zijn afschuw over het project Spoorzone, aangezien het plan een verwoesting is van het karakter van Delft doordat Houttuinen en Van Leeuwenhoeksingel moeten verdwijnen. Inspreker stelt voor het spoor langs de A4 te leggen.

Antwoord

Het karakter van Delft wordt door de aanleg van de tunnel juist erg versterkt. Door de aanleg van de spoortunnel kunnen het huidige talud en viaduct van het spoor verdwijnen. Hierdoor wordt een belangrijke barrière in Delft opgeheven. De delen van de stad ten oosten en ten westen van het spoor en de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg kunnen dan ruimtelijk en visueel met elkaar verbonden worden.

Hierdoor zal Delft als ruimtelijk geheel beter functioneren en zullen de onderlinge relaties tussen de stadsdelen aanzienlijk verbeteren.

Het aanleggen van het spoor langs de A4 is geen optie, aangezien het spoor en het station dan buiten de stad komen te liggen, waardoor de vervoerswaarde nihil is.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.7. E.B.H. Advocaten, J. Hiemstra, namens PK Bouw BV, nr. 500713**B.7.1 Milieuzonering bedrijven nabij plangebied***Samenvatting*

Inspreker verzoekt het voorontwerpbestemmingsplan aan te passen omdat de voorgenomen woningbouw niet juist is afgestemd met de bestaande bedrijfsvoering. De afstand van de woningbouw tot het bedrijf van de inspreker bedraagt 15 m. Het bedrijf dient te worden ingeschaald tot categorie 3.2 (timmerbedrijf). De bijbehorende richtafstand volgens de VNG bedraagt 100 m, die van de Delftse methode 50 m. Hieruit blijkt dat de richtafstand sterk afwijkt van de voorgestelde 15 m. Hierdoor wordt het bedrijf ernstig in haar functioneren belemmerd.

Antwoord

Direct naast het zuidelijk deel van het plangebied Spoorzone ligt het bedrijventerrein Voorhof. Door Syncera De Straat BV¹⁾ is onderzoek gedaan in hoeverre de beoogde functies in het project Spoorzone de bedrijven in hun bestaande bedrijfsvoering zullen hinderen. In het eerste deel van het onderzoek is bepaald dat de milieucontouren van een drietal bedrijven overlappen met het plangebied van het project Spoorzone. Dit betekent dat de milieuruimte van deze bedrijven beperkt kan worden wanneer de woningen worden gerealiseerd. Op basis hiervan is in het tweede deel van het onderzoek de werkelijke milieuruimte van de genoemde bedrijven bepaald. Aangezien geluid het maatgevende aspect is bij de drie bedrijven, is dit onderzoek beperkt tot akoestisch onderzoek.

Op grond van dit akoestisch onderzoek blijkt dat een tweetal bedrijven inderdaad worden belemmerd in hun huidige bedrijfsvoering. Het betreft de bedrijven PK Bouw en Aannemersbedrijf J. de Bloois. Het bedrijf Van der Zee wordt niet belemmerd door de beoogde nieuwe functies.

Om bij de beoogde ontwikkelingen aan de geluidsnormen te kunnen voldoen, dienen maatregelen genomen te worden waarmee het optreden van geluidshinder wordt voorkomen en huidige en toekomstige functies met elkaar zijn te verenigen. Maatregelen waaraan kan worden gedacht, zijn het plaatsen van een afscherming of het aanpassen van de bedrijfsvoering (zoals tijdstip en mate van laden en lossen). Voor een gedetailleerde uitwerking van de maatregelen wordt verwezen naar het genoemde onderzoek. Concreet betekent dit dat de gemeente de bedrijven nadere eisen zal op leggen. Dit zal gebeuren in het milieuspoor. Voorzover dat nodig zal zijn, kunnen de bedrijven een beroep doen op de in het leven te roepen nadeelcompensatieregeling. Hiervoor wordt verwezen naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

B.8. E.B.H. Advocaten, J. Hiemstra, namens Aannemersbedrijf J. de Bloois, nr. 500759**B.8.1 Milieuzonering bedrijven nabij plangebied***Samenvatting*

Inspreker verzoekt het voorontwerpbestemmingsplan aan te passen omdat de voorgenomen woningbouw niet juist is afgestemd met de bestaande bedrijfsvoering. De afstand van de woningbouw tot het bedrijf van de inspreker bedraagt 15 m. Het bedrijf dient te worden ingeschaald tot categorie 3.2 (timmerbedrijf).

De bijbehorende richtafstand volgens de VNG bedraagt 100 m, die van de Delftse methode 50 m. Hieruit blijkt dat de richtafstand sterk afwijkt van de voorgestelde 15 m. Hierdoor wordt het bedrijf ernstig in haar functioneren belemmerd.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.7.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

¹⁾ Syncera De Straat BV, eindrapportage akoestisch onderzoek naar hindercontouren bedrijvenpark Voorhof, rapportnr. M05A0202, 29 april 2005.

B.9. Ir. F. Wagenmaker, nr. 500765**B.9.1 Aantasting uitzicht***Samenvatting*

Indiener heeft bezwaren tegen de voorgestelde bouwhoogten van het bouwblok waarin het station en stadskantoor geprojecteerd zijn. Voorgesteld wordt rondom het huidige stationsgebouw lager te bouwen dan vier lagen (14 m) om het huidige station niet achter hoge gebouwen te laten verdwijnen en beter aan te sluiten bij de bebouwingsschaal van de binnenstad.

In het verlengde hiervan uit indiener zijn bezwaren over de afbraak van het uitzicht vanuit zijn woning (Westvest 35B) dat door de te bouwen hoge bebouwing ontstaat. Indiener vraagt om een verlaging van de bouwhoogte van het bouwblok met de bestemming GD I tot 14 m of lager.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1. Door de ligging van het bestaande stationsgebouw aan het Stationsplein, zal dit gebouw niet achter hoge gebouwen verdwijnen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

B.9.2 Westvest verkeersluw*Samenvatting*

In paragraaf 7.5 onder "Beoogde ontwikkelingen" staat dat de Westvest verkeersluw zal worden. Indiener vraagt zich af of de parkeergarage onder appartementencomplex Westvest 34-37 dan bereikbaar blijft en of de woningen voor bezoekers en leveranciers bereikbaar zullen blijven.

Antwoord

De woningen en de parkeergarage onder appartementencomplex Westvest 34-37 blijven bereikbaar voor bezoekers en leveranciers. De Westvest is bereikbaar vanaf het Bolwerk en wordt aan de zijde van de Zuidwal voor autoverkeer afgesloten. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.10. Dhr. P.R. van den Hoogen, mw. J.F.M.M. Raemaekers, dhr. H.B.P. van Wijk en mw. C.H. Lödel, nr. 500767**B.10.1 Verleggen route***Samenvatting*

De route langs de Phoenixstraat/Westvest wordt verlegd naar de Spoorsingel/Coendersstraat, waardoor de weg dicht langs de woningen komt te liggen. Het profiel van deze weg en de routing suggereren een drukke ontsluiting. Er wordt beweerd dat de doorgaande route ontmoedigd zal worden, maar volgens indieners moet de weg dan niet hier komen te liggen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.10.2 Cul de sac Westvest*Samenvatting*

De cul de sac van de Westvest wordt ruimtelijk niet ondersteund en is een onlogische, geforceerde oplossing.

Antwoord

Een goede ruimtelijke begrenzing vormt een ontwerpopgave, maar is zeker mogelijk. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.10.3 Coenderstraat*Samenvatting*

Met betrekking tot de Coenderstraat hebben indieners de volgende opmerkingen en vragen:

1. Het wegvak nabij Coenderstraat 1 en verder is het smalste deel van de route. Indieners vragen zich af waarom hier geen ruimte is gegeven voor een bufferzone tussen de voordeur en de doorgaande route. Indien een noord-zuidroute wordt aangelegd, moet het profiel van het smalle gedeelte van de Coenderstraat gelijk zijn aan de rest van de noord-zuidroute en ruimte geven aan een zone tussen de publieksruimte/verkeersruimte en de voordeuren.
2. Indieners maken zich zorgen om het verkeer van het stadskantoor wat over dit wegvak nabij Coenderstraat 1 en verder met beperkt dwarsprofiel zal worden afgewikkeld, zo kort op de kiss and ride van het station. Indieners vragen hierbij waar de P+R van het station komt. Het verkeer van en naar het stadskantoor en het station mag geen afbreuk doen aan de woonomgeving. Indieners maken zich zorgen om de overlast die een achterzijde van een station kan geven.
3. Om meer ruimte voor verkeer te verkrijgen en de afstand tot de oost-westontsluiting (oude Irenetunnel) te verkleinen, stellen indieners voor het station c.a. naar de zuidkant van het "plein" te verplaatsen.
4. De uitbreidingsmogelijkheden van het stadskantoor richting Binnenwatersloot is niet gewenst; dit gedeelte is het benauwdste deel van de Coenderstraat. Op dit gedeelte is juist kleinschaligheid gewenst. Door hier te bouwen tot 20 m hoogte, met een hoge bebouwingsdichtheid en met een bestemming van wonen en gemengd gebruik, ontstaat er een erg smal profiel, een enorme hoogte, een mogelijke kantoorinvulling van het geheel en dit bovenop een 2 m hoge plint van de parkeergarage. Dit leidt tot sociale gevaren. Indieners spreken zich uit tegen de 2 m hoge plint en de realisatie van kantoren aan de Coenderstraat. Alleen woningen zijn op deze locatie gewenst. Indieners willen niet dat door de realisatie van de bebouwing er geen uitzicht meer is op de stad.
5. Indieners stellen voor om op deze plaats (station en stadskantoor) een speelgelegenheid voor kinderen te maken.
6. Volgens indieners wordt de verkeers- en sociale druk op de bewoners van de randbebouwing van vooral de Coenderstraat te hoog. Deze drukte zou de Westvest geen kwaad doen. De scheiding van het station met de stad leidt niet tot problemen, deze scheiding ontstaat al door het water. Hierbij merken indieners op dat men maar op enkele plaatsen kan oversteken.
7. De doorgaande verkeersroute en het benauwde profiel van de Coenderstraat doen de sfeerrijke rand van het Westerkwartier geen eer aan.
8. Wanneer de geluidbelasting aan de gevel van de woningen aan de Coenderstraat groter zal zijn dan de wettelijke norm van 55 dB(A), dient de route te worden verlegd of moet er voor gevelisolatie worden gezorgd. Wegverkeerslawaaï is meer storend dan railverkeerslawaaï.
9. Er dient voor alle bewoners voldoende, goed toegankelijke parkeergelegenheid te zijn.

*Antwoord**Ad 1.*

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Ad 2.

De verkeersintensiteit zal de 15.000 mvt/etmaal niet overschrijden. Uiteraard wijzigt hierdoor het belevingsklimaat langs de Coenderstraat. Aan de wettelijke milieueisen (geluid, lucht) wordt echter voldaan. Tussen de woningen en de hoofdrijbaan vormen een trottoir, een in twee richtingen bereden fietspad en een groenstrook een buffer tot de hoofdrijbaan. De parkeervoorzieningen voor het station (P+R), stadskantoor en woningen worden in parkeergarages ondergebracht. De locatie van de toegangen tot deze garages vormen een punt van nader uitwerking. Aan de achterzijde van het huidige station en de Coenderstraat komt een plein. Langs de Coenderstraat wordt geen "achterzijde" gecreëerd. Bij de inrichting zal aandacht worden besteed aan

de beeldkwaliteit en leefbaarheid. Onder meer wordt groen ingebracht. Zie verder de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Ad 3.

Verplaatsing van het station naar de zuidzijde van het busplein is niet mogelijk. In het huidige plan is het station zo gesitueerd, dat de toegang tot de perrons op tweederde van de perrons uitkomt. Om logistieke redenen vormt dit de beste plek. Daarnaast zou bij verplaatsing van het station naar de zuidzijde van het plein, het park niet langer op het Stationsplein aansluiten. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan het belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt. Tenslotte zou ook de inpassing van de woonblokken langs het park een probleem vormen bij verplaatsing van het station.

Ad 4.

Voor de inrichting van het Spoorzone gebied is professor Busquets gevraagd een stedenbouwkundig Masterplan te ontwerpen. Busquets is expert in het aaneensmeden van stedelijke gebieden uit verschillende bouwperiodes en is bij uitstek expert in stedenbouwkundige verhoudingen. Het geplande bouwvolume van het stadskantoor is vanuit dat oogpunt verantwoord. Bij de bebouwing van het stadskantoor en de woningen ten noorden hiervan is langs de Coenderstraat een zone van 6 m opgenomen waarbij de goothoogte respectievelijk maximaal 15 m en 12 m mag bedragen. Deze hoogte is weliswaar iets hoger, maar wel in verhouding tot de bestaande bebouwing aan de Coenderstraat.

De parkeerplint zal maximaal 1,2 m hoog worden in plaats van 2 m. Hierdoor kan deze op goede wijze in de architectuur worden opgenomen. Onder het stadskantoor zal het parkeren geheel ondergronds worden opgelost. Het zicht op de binnenstad zal – voorzover dat ook in de huidige situatie niet wordt belemmerd door de tussenliggende bebouwing – verdwijnen.

Ad 5.

Realisatie van een kinderspeelplaats daar waar nu het stadskantoor is gevestigd is vanuit de exploitatie van het plan niet mogelijk. In het gebied zijn een drietal pleinen voorzien. Bezien kan worden of de plaatsing van speelvoorzieningen op een van deze pleinen tot de mogelijkheid behoort.

Ad 6.

De verkeersdruk wordt hoger dan in de huidige situatie, maar niet onaanvaardbaar. De verlegging van de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest naar de (Verlengde) Coenderstaat wordt ingegeven door het op termijn kunnen garanderen van de verkeersafwikkeling op de Westlandseweg/Zuidwal (Zie het onderdeel Verkeer in de algemene paragraaf 3.1 aan het begin van dit document). Bij de inrichting wordt getracht de bestaande bebouwing zoveel mogelijk te ontzien. Op het smalste deel van de Coenderstraat wordt de (hoofd)rijbaan daarom bijvoorbeeld aan de zijde van het stadskantoor geprojecteerd. Aan de vereiste milieunormen wordt voldaan. De hinder en druk van het spoorwegverkeer vervalt geheel.

De route tussen het station en de binnenstad zal verbeteren doordat de verkeersintensiteit op de Westvest aanzienlijk zal dalen. Daarnaast wordt voorzien in een aantrekkelijke nieuwe route via het Bolwerk.

Ad 7

Bij de inrichting wordt getracht de bestaande bebouwing zoveel mogelijk te ontzien. Op het smalste deel van de Coenderstraat wordt de (hoofd)rijbaan daarom bijvoorbeeld aan de zijde van het stadskantoor geprojecteerd.

Ad 8.

De Coenderstraat zal worden gereconstrueerd. Door toepassing van Zeer Stil Asphalt of een gelijkwaardige asfaltsoort is de toename van de geluidsbelasting lager dan 2 dB(A), waardoor geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast blijft de geluidsbelasting onder de maximum grenswaarde die bij reconstructiesituaties van toepassing is. Dat de toename deze grens van 2 dB(A) niet overschrijdt kan worden verklaard uit het feit dat:

- nu een klinkerverharding aanwezig is en straks een verharding met Zeer stil Asfalt of een gelijkwaardige asfaltsoort; deze asfaltsoort is ongeveer 4 dB(A) stiller dan een klinkerverharding;
- de afstand van de gevel tot de wegas in de huidige situatie 6 tot 7 m en in de toekomstige situatie 10 tot 13 m is; een grotere afstand leidt tot een lagere geluidsbelasting (als vuistregel kan worden uitgegaan van een afname van 3 dB(A) bij een verdubbeling van de afstand).

Reconstructie tot wijkverzamelweg zoals bedoeld in het (voorontwerp)bestemmingsplan is dan ook zonder meer mogelijk. Maatregelen, anders dan toepassing van geluidsarm asfalt, zijn niet noodzakelijk. De woningen Coenderstraat 1 tot en met 52 zijn aangemerkt als saneringssituatie omdat de geluidsbelasting in 1986 reeds hoger was dan 55 dB(A). Dit houdt in dat deze woningen te zijner tijd in aanmerking komen voor gevelmaatregelen om een binnenwaarde van 40 dB(A) te kunnen waarborgen. De financiering hiervan is echter afhankelijk van beschikbaar budget bij het rijk. Vooralsnog geeft het rijk voorrang aan saneringssituaties waarbij de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB(A). In de Coenderstraat liggen alle geluidsbelastingen lager, zodat van saneringsmaatregelen vooralsnog geen sprake zal zijn.

Ad 9.

In de groenstrook tussen de woningen de hoofdrijbaan zullen parkeervoorzieningen worden opgenomen. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting, voorschriften en plankaart van het bestemmingsplan. De aandachtspunten zullen bij de nadere uitwerking van de inhoudelijke plannen worden meegenomen.

B.10.4 Kwaliteit invulling gebied

Samenvatting

Indieners herkennen niets in de waarde die een beroemd (Spaans) stedenbouwkundige/architect aan dit gedeelte van Delft zou moeten toevoegen. De kwaliteit van de invulling van het gebied sluit niet aan bij wat je mag verwachten van een stad als Delft.

Antwoord

Zoals ook aangegeven in de hoofdstukken 2 en 5 van het bestemmingsplan zal de huidige bebouwing rondom het station moeten verdwijnen als gevolg van de aanleg van de spoortunnel, bovendien ontstaat er veel ruimte door het verdwijnen van het talud. De beschikbaar komende ruimte zal ingevuld worden met een stedelijke ontwikkeling in de vorm van voornamelijk woningen, die passend is bij de omgeving van een station en een stad als Delft. Door deze stedelijke ontwikkeling worden de verschillende stadsdelen van Delft aan elkaar gesmeed. Met de bebouwingsstructuur (grid van bouwblokken) wordt aangesloten bij de stedenbouwkundige structuur van het Westerkwartier. De bouwhoogte is iets hoger dan de bouwhoogte van de omliggende bebouwing, hetgeen past bij een stedelijk gebied, zoals de stationsomgeving. Doordat de bebouwing een verspringende bouwhoogte krijgt, zullen er geen massale bouwblokken ontstaan, maar zal aangesloten worden bij de schaal en korrelgrootte van de rest van Delft.

Mede door de aanleg van het park zullen de stadsdelen ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg met elkaar verbonden worden. Het park is een belangrijk element dat bijdraagt aan de hoge ruimtelijke kwaliteit van de toekomstige stedelijke ontwikkeling. Het park heeft een aanzienlijke omvang van 40 m breed en 230 m lang en zal tevens een functie vervullen voor de omliggende woonwijken, waar nu weinig groen aanwezig is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.10.5 Het oude Bolwerk

Samenvatting

Ter plaatse van het oude Bolwerk, waar de Buiten- en Binnenwatersloot, het water van de Phoenixstraat en de Westvest bij elkaar komen, is een warrige bijeenkomst van leegte en hoogte bedacht. Indieners vragen zich hierbij tevens af hoe het stadskantoor eruit komt te zien.

Antwoord

Het Bolwerk dat nu met name een verkeersfunctie heeft, wordt heringericht op zodanige wijze dat het weer te herkennen is als één van de bastions van Delft. Er wordt een driehoek van water aangelegd die gebaseerd is op de vroegere vorm van het bastion en het middendeel zal groen ingericht worden.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld.

B.10.6 Verleggen uitgang station*Samenvatting*

Om een echte relatie met de stad te verkrijgen, stellen indieners voor de uitgang van het station richting de stad te verleggen. Deze ruimte wordt dan verlengd naar de Binnenwatersloot. Dat hierdoor de entree van het stadskantoor minder prominent is, is niet van belang.

Antwoord

Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het plan is dat er een compacte OV-knoop zal ontstaan waar alle vormen van openbaar vervoer samenkomen. Door de entree van het station aan het plein ten zuiden van het station te leggen, zullen het busstation, de tram, de fietsenstalling en het station optimaal met elkaar verbonden worden. De relatie met de stad zal verbeterd worden door een verbetering van de routing en inrichting van de openbare buitenruimte. Dit wordt onder andere mogelijk doordat een groot deel van het autoverkeer op de Westvest zal verdwijnen waardoor de oversteekbaarheid aanzienlijk verbeterd wordt en er meer ruimte ontstaat voor een goede looproute richting de Binnenwatersloot. De looproute van het station naar de binnenstad zal daarbij ook vormgegeven worden door het stadskantoor heen naar het Bolwerk en zo naar de Binnenwatersloot.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.11. H.P. Schenkels, nr. 500772**B.11.1 Aantasting uitzicht***Samenvatting*

De koop van het appartement aan de Westvest 34B was mede ingegeven door de ligging van het appartement en het fraaie uitzicht over Delft. Tijdens de koop van het appartement (december 1998), is door niemand verteld over de plannen voor de bouw van de tunnel en afbraak van genoemd uitzicht.

Naar de mening van de indiener moet er een betere en goedkopere oplossing te vinden zijn om de huidige spoorlijn uit de binnenstad te verwijderen.

Antwoord

In de Ontwikkelingsvisie Delft 2025, die in 1998 is vastgesteld is de stationslocatie aangewezen als belangrijke ontwikkelingslocatie. Hierbij was de aanleg van de tunnel reeds als actiepunt opgenomen. Dat er op termijn rondom het station ingrepen zouden plaatsvinden had de inspreker dan ook bekend kunnen zijn.

Het verdwijnen van de trein uit de binnenstad is geen optie. Het aanleggen van een tunnel is de enige mogelijkheid om de overlast te verminderen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12. ir. H. Groeneveld, ir. F.E. Stoffberg en ir. P.J. de Haan, nr. 500795**B.12.1 Tracéwet***Samenvatting*

In tegenstelling tot hetgeen hierover in het voorontwerp vermeld staat, volstaat een bestemmingsplan niet om een wijziging aan de spoorweg met een omvang als hier beoogd mogelijk te maken. Daartoe moet volgens de Tracéwet door de minister een tracébesluit worden genomen.

Antwoord

In de discussie of de spoorverdubbeling in Delft een Tracébesluit vergt en daarmee wellicht een Tracé-MER vereist, is in de zomer van 2001 overleg gevoerd met zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De uitkomst daarvan was dat er geen noodzaak tot Tracé-besluit, noch dat er een tracé-MERplicht bestond. Wel gaf de gemeente Delft aan vrijwillig een m.e.r. uit te voeren, op basis van de m.e.r.-beoordelingsplicht als gevolg van de omvang van de vastgoedontwikkeling (> 200.000 m² bvo of > 2.000 woningen in een aaneengesloten gebied), waarin de effecten van een spoortunnel worden meegenomen. Het initiatief van een dergelijke m.e.r. op de gebiedsontwikkeling ligt bij de gemeente Delft en daarbij is het Bevoegd Gezag de gemeenteraad van Delft.

Dit besluit is vastgelegd in de op 20 februari 2002 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de provincie Zuid-Holland, het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Delft ondertekende Procesovereenkomst. Het relevante tekstdeel uit de overeenkomst luidt als volgt:

"8. Milieueffectrapportage

Partijen hebben geconstateerd dat voor de uitvoering van het project de Tracéwet niet van toepassing is. Voor de aanleg van de spoortunnel bestaat op basis van het Besluit m.e.r. geen plicht tot het maken van een milieueffectrapport (MER). Voor de realisering van het stedelijk programma bestaat een MER-beoordelingsplicht.

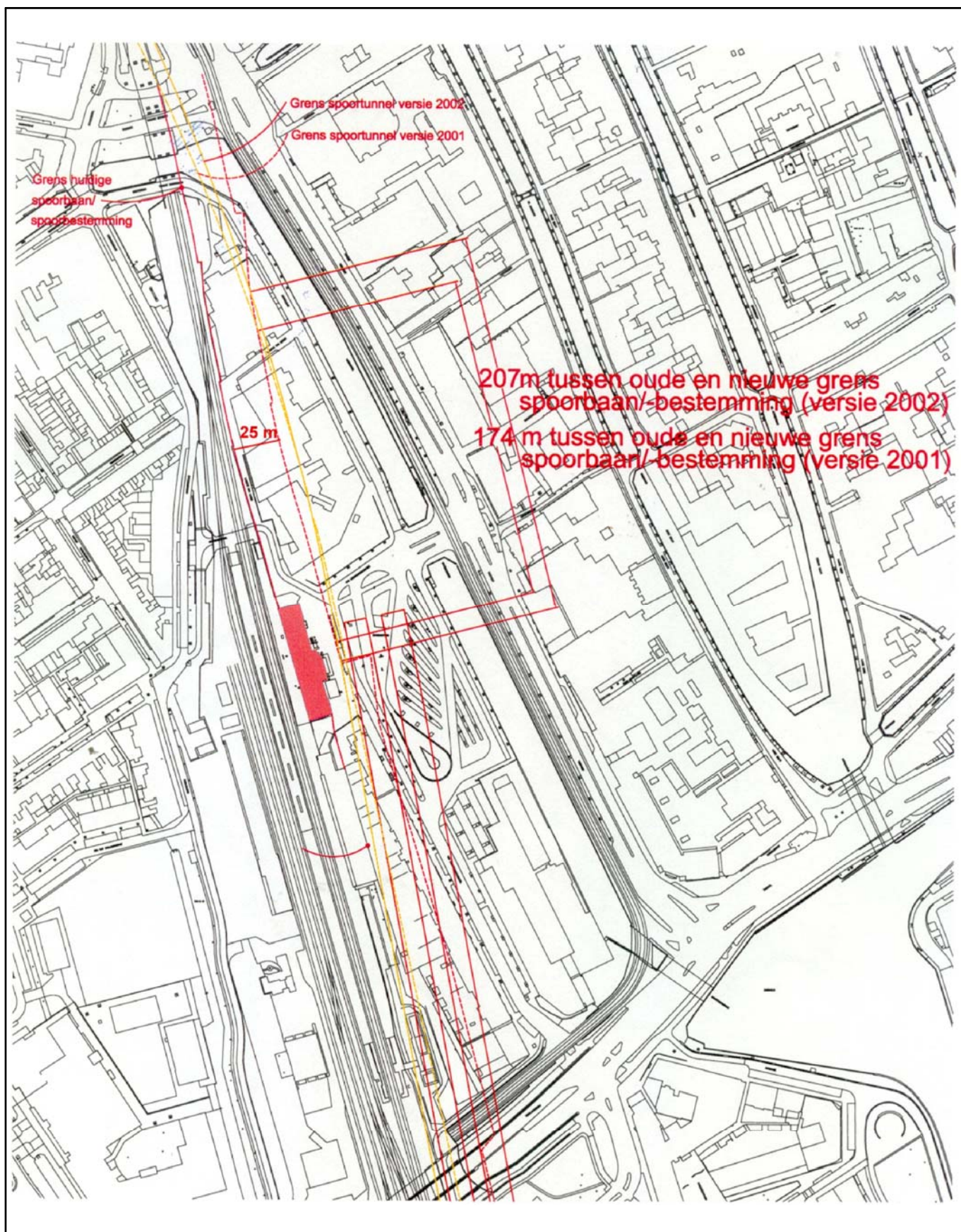
Partijen besluiten, gezien de wederzijdse verwevenheid van het stedelijk programma met de spoortunnel, de milieueffecten voor zowel de spoortunnel als het stedelijk programma te bestuderen. De gemeente Delft neemt daartoe het initiatief."

Als onderbouwing van dit besluit geldt het volgende. Artikel 2, lid 1 van het Besluit Milieu-effectrapportage 1994 (gewijzigd bij besluiten van 7 mei 1999 en 232 december 2004) stelt dat alle activiteiten die behoren tot een categorie die omschreven staat in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit een verplichting tot het maken van een milieueffectrapportage kennen. Voor spoorwegen zijn alleen de in de punten 2.1, 2.2 en 2.3 omschreven activiteiten van toepassing, waarvan die in punt 2.1 ("De aanleg, wijziging of uitbreiding van een **landelijke** railweg") passend is op de voorgenomen activiteit in de Spoorzone Delft.

Over de onder dit punt genoemde criteria voor m.e.r.-plicht valt te zeggen dat:

- a. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** verbreding van een railweg met twee of meer sporen, die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen in een bufferzone of een gevoelig gebied (punt 1°);
- b. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** bouwactiviteiten van werken los van de voor spoorwegdoeleinden aangewezen bestemmingen in een bufferzone of gevoelig gebied (punt 3°);
- c. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** in gebruik nemen van een reeds aangelegde railweg met een lengte van 5 kilometer of meer in een buffergebied of gevoelig gebied (punt 4°).

Bij de zogenaamde oostelijke tracés zou er sprake kunnen zijn van een geheel nieuwe railweg. Deze is echter **niet** over een lengte van 500 m of meer op een afstand van 25 m of meer gelegen van de grens van de voor spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming (punt 2°) (zie figuur 1).



Figuur 1

Tekening met aanduiding over welke afstand de bestemming spoordoeleinden als gevolg van het nieuwe tracé meer dan 25 meter verschuift uit de bestaande bestemming spoordoeleinden

Op het moment van discussie in 2001 lag nog een concept spoortunnelontwerp voor dat een grotere tunnelbreedte kende dan de in de MER Spoorzone Delft voorliggende alternatieven. Dit verklaart de verschillen in de tekening.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.2 Procedure sloop woningen Van Leeuwenhoeksingel

Samenvatting

Een MER dient ervoor om alle mogelijke milieugevolgen van een besluit te kunnen betrekken bij de besluitvorming. In dat kader is het ongepast geweest en procedureel onjuist dat het gemeentebestuur al voordat het MER bekend was, laat staan vastgesteld, een besluit heeft genomen over de sloop van bestaande bebouwing binnen het plangebied van het bestemmingsplan (besluit raad 27-03-2003), namelijk de bebouwing aan de Van Leeuwenhoeksingel. Een onderbouwing van dit besluit is niet openbaar gemaakt. Indieners hebben tegen dit besluit bezwaar aangetekend. Op 02-10-2003 besloot de raad dit bezwaar niet-ontvankelijk te verklaren, omdat het besluit van april niet een "op rechtsgevolg gerichte handeling" zou betreffen. In het voorontwerp wordt volstaan met een verwijzing naar het besluit van april en de opmerking dat dit besluit destijds mede is genomen vanwege de "negatieve financiële consequenties". Onderbouwing ontbreekt wederom, zodat het voor indieners onmogelijk is om hun zienswijze over de onderbouwing van dit besluit – dat onderdeel gaat maken van het bestemmingsplan – kenbaar te maken en in een uiterste situatie tegen die argumentatie in beroep te gaan. Hierbij merken indieners op dat uit de MER Spoorzone blijkt dat er wat betreft milieuaspecten geen doorslaggevende argumenten zijn vóór sloop van de bebouwing.

De verantwoordelijke wethouder heeft destijds toegezegd dat er een plan zou worden uitgewerkt waarin de Van Leeuwenhoeksingel behouden zou blijven. Op basis van een dergelijk plan kan een gefundeerde beslissing worden gemaakt. Later veegde de wethouder zo'n plan met de opmerking "niet haalbaar" gemakkelijk van tafel. Volgens indieners is dit onacceptabel. Ook de projectie van de bestaande woningen over het plan van Busquets, waaruit Busquets direct de conclusie trok dat "dat dus niet past", is onacceptabel.

Antwoord

In de m.e.r. is de afweging op een volwaardige manier gedaan. In de reeks van 8 beoordeelde stedenbouwkundige modellen zijn er ook 3 modellen geweest waarin de rij woningen langs de Van Leeuwenhoeksingel gehandhaafd bleven. Deze modellen dienden het vergelijkingsonderzoek van de m.e.r. De vergelijking van alternatieven leverde op dat een alternatief over het oostelijke tracé de voorkeur had. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bleek ook een variant over het oostelijk tracé te zijn.

Dat in het kader van de ontwikkeling van het Masterplan wellicht geen volwaardig stedenbouwkundig alternatief met behoud van de woningen langs de Van Leeuwenhoeksingel is aangeboden, heeft te maken met financiële redenen. In het voorkeursalternatief komt de tunnel ter plaatse van de in het geding zijnde panden. Financieel is het niet haalbaar gebleken de panden te handhaven. Zoals in de toelichting vermeld, heeft het belang van het project de doorslag gegeven boven het behoud van de panden. Het besluit van de gemeenteraad om sloop in alle gevallen toe te staan, is vooral ingegeven door afwegingen over maximalisatie van bijdragen aan de tunnelbouw en moeizame stedenbouwkundige inpassing (waarbij vooral het verschil in maaiveldniveaus van belang is) passend bij besluitvorming over het Masterplan.

Het is in het kader van dit bestemmingsplan dat tegen de inhoud van het raadsbesluit kan worden opgekomen. Het besluit zelf is destijds een van de velen in de keten van beslissingen geweest, die hebben geleid tot het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.3 Nut en noodzaak spoorontwikkeling*Samenvatting*

Indieners stellen dat voor de beheerder van het spoorwegennet noch voor de gebruikers daarvan de noodzaak bestaat als in het bestemmingsplan is voorzien. Dit hebben zij de gemeente meerdere keren laten weten. Hierbij komt dat de nieuwe HSL een deel van de druk weghaalt van de spoorlijn door Delft.

Antwoord

De toezegging van de Minister van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer op 24 november 2004 dat de spoortunnel in Delft er komt, is niet ingegeven door redenen van spoorcapaciteit in Delft, maar vanuit overwegingen van leefbaarheid.

In het bestemmingsplan wordt desondanks een uitbreiding van de spoorcapaciteit voorzien, omdat het niet uitgesloten is dat binnen de looptijd van het bestemmingsplan (10 jaar) er toch door het Rijk een besluit tot spoorverdubbeling wordt genomen. Deze verwachting is ingegeven door het feit dat de claim van het ministerie voor uitstel van capaciteitsverruiming is gebaseerd op een aantal vooralsnog niet (proefondervindelijk) onderbouwde veronderstellingen en door de verwachting dat regionale initiatieven (o.a. Stedenbaan) kunnen leiden tot weer een vervroeging van de capaciteitsverruiming. Tenslotte poogt de gemeente door de capaciteitsverruiming ook fysiek voor te bereiden de overlast voor de stad in de bouwfase(n) zoveel mogelijk te beperken.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

B.12.4 Verkeer*Samenvatting*

Wat betreft verkeer merken indieners het volgende op:

- het effect van de beoogde ontwikkelingen op de verkeersstromen in de stad wordt onduidelijk en onvoldoende weergegeven;
- cijfers in de toekomst afgezet tegen de huidige cijfers ontbreekt;
- de autonome groei van het verkeer met 1% per jaar is een conservatieve schatting, des te meer omdat dit percentage ook het verkeer bevat dat door een tiental middelgrote stedelijke projecten wordt gegenereerd;
- er wordt niet aangegeven hoeveel verkeer de verschillende ontwikkelingen genereren en wat het effect hiervan is;
- er ontbreekt een beschrijving van verkeerseffecten buiten het plangebied (bijvoorbeeld tussen het plangebied en de A4 en de A13).

Antwoord

Bovengenoemde punten zijn in het MER inzichtelijk gemaakt. Uitzondering hierop vormt inzicht in de omvang van het verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd. In het kader van (wettelijke) procedures is deze informatie niet van belang. Voor de beoordeling van de effecten is verschil in de totale verkeersintensiteit op de wegvakken van belang.

In het kader van de milieueffectrapportage zijn de effecten van de ontwikkelingen op de verkeersintensiteiten in en om het plangebied onderzocht. In het themadocument Verkeer van het MER (rapport) zijn deze gegevens weergegeven, onderbouwd en worden de effecten beoordeeld. De in het MER gehanteerde verkeersintensiteitgegevens zijn afkomstig uit het verkeersprognosemodel van de gemeente Delft. De uitgangspunten van dit model zijn beschreven in bijlage 2 van het themadocument Verkeer en Vervoer. Het verkeersmodel levert prognosegegevens voor de jaren 2002 en 2015, daarbij voor 2015 rekeninghoudend met de voorziene ontwikkelingen in Delft en in de regio. Omdat voor onder meer berekeningen van de geluidshinder en luchtverontreiniging gegevens voor andere jaartallen noodzakelijk waren, is – uitgaande van de gegevens van het verkeersprognosemodel – een correctie toegepast van 1% per jaar. Dit percentage is de gemiddelde verkeersgroei die op basis van verkeerstellingen op verschillende punten in Delft over de afgelopen jaren kon worden vastgesteld.

In bijlage I van het themadocument Verkeer en Vervoer van het MER zijn voor alle relevante wegvakken binnen het plangebied en voor de hoofdverkeersaders daarbuiten (voorzover deze relevant zijn voor de afwikkeling van het verkeer van/naar de locatie) de verkeersintensiteiten

voor de huidige situatie, de autonome situatie en voor de toekomstige situatie (inclusief ontwikkeling Spoorzone) opgenomen.

In de afbeeldingen 5.1, 5.2 en 5.3 van het MER is inzichtelijk gemaakt op welke wegvakken binnen Delft een stijging met meer dan 20% optreedt. Pas bij een toename van meer dan 20% is voor de functie langs de weg een merkbaar effect van de wijziging in de verkeersintensiteit te verwachten, bijvoorbeeld op het gebied van geluidshinder. Een dergelijke toename vindt buiten het plangebied alleen plaats in de Hugo de Grootstraat (Spoorsingel-Westplantsoen) en Buitenwatersloot (Krakeelpolderweg-Coenderstraat). Hierover is op pagina 29 van het themadocument Verkeer en Vervoer van het MER opgenomen dat de gemeente maatregelen zal nemen om het doorgaande verkeer op deze wegen te ontmoedigen en de verkeersgroei op deze wegvakken terug te dringen. De betreffende wegen zijn namelijk alleen voor de afwikkeling van gebiedsgebonden verkeer bedoeld. Het nieuwe Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP) ondersteunt dit.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.5 Parkeren

Samenvatting

Er wordt een overdaad aan parkeervoorzieningen gerealiseerd, terwijl juist langzaam-verkeersverbindingen en het openbaar vervoer centraal zou moeten staan. De realisatie van de enorme hoeveelheid aan parkeerplaatsen leidt tot autoverkeerrelaties tussen het plangebied en de rest van de stad en tussen het plangebied en de A4 en A13 verder onder druk komen te staan. Hierbij merken indieners op dat de leefbaarheid in zowel het plangebied als in de rest van de stad hierdoor onder druk komt te staan.

Antwoord

In het kader van een – reeds lange traditie – wordt binnen Delft bijzondere aandacht besteed aan het langzaam verkeer. Ook nu heeft het langzaam verkeer in de planvorming nadrukkelijk de aandacht gekregen. Bovendien is van belang dat het station de belangrijkste openbaarvervoerknoop binnen Delft is. Voor het functioneren van deze knoop is een goede bereikbaarheid hiervan voor het langzaam verkeer essentieel. Ook om die reden heeft de bereikbaarheid per langzaam verkeer extra aandacht gekregen. Voor de beantwoording wordt verder verwezen naar algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Naast langzaam verkeer zal het gebied ook autoverkeer genereren. Naast parkeervoorzieningen voor bewoners zijn goede parkeervoorzieningen ook noodzakelijk in het kader van een goede economische bereikbaarheid die in het kader van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit wordt voorgestaan. Verder laat de ervaring het in verleden zien dat een gebrek aan parkeervoorzieningen leidt tot een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte, waardoor de leefbaarheid van deze openbare ruimte aanzienlijk kan worden aangetast. Met de hoeveelheid aan parkeervoorzieningen die het bestemmingsplan toestaat kan de kwaliteit van de openbare ruimte en economische bereikbaarheid worden gegarandeerd. Het is van belang te benadrukken dat in de nadere planvorming de exacte behoefte aan parkeervoorzieningen zal worden bepaald waarbij naar verwachting niet in een overschot aan parkeer ruimte zal worden voorzien, daar met de realisatie van de parkeervoorzieningen veel geld is gemoeid.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.6 Bussen

Samenvatting

Over de toename van het busgebruik staan in het voorontwerp verschillende cijfers: zowel 50% als een verdubbeling wordt genoemd. Onderbouwing hierbij ontbreekt.

Wat betreft het busplein stelt inspreker dat de gereserveerde ruimte te beperkt is, vooral gezien de grote verwachte toename van busvervoer. Tevens is er geen onderzoek gedaan naar de leefomgevingkwaliteit van en de veiligheid op dit busplein.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.7 Fietsenstalling*Samenvatting*

Het plan voorziet alleen in overdekte fietsenstallingen. Indieners nemen aan dat deze bewaakt en daarmee betaald zijn. De behoefte aan onbetaalde fietsenstallingen in de stationsomgeving zal echter erg groot zijn, terwijl het plan hier niet in voorziet.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.8 Stedenbouwkundige structuur*Samenvatting*

Het "levendig beeld" wat met de nieuwe bebouwing wordt beoogd, ontstaat niet door alleen variatie in bouwhoogte toe te passen. De gebruiker van dit gebied zal relatief hoge bebouwing ervaren die allemaal eenzelfde sfeer uitstralen. Het "levendig beeld" kan gerealiseerd worden door een combinatie van oudbouw en nieuwbouw.

De gebruiker van het gebied ervaart geen zichtlijnen, zeker niet wanneer deze doodlopen op de bebouwing langs de Westvest. De gebruiker heeft voor de oriëntatie gebouwen nodig die zich onderscheiden van hun omgeving. Dit is een argument om de markante woningrij aan de Van Leeuwenhoeksingel (zie punt 2) te handhaven. Een ander argument voor behoud van deze woningen is de stedelijke samenhang. De 19^e-eeuwse gordel rondom de binnenstad behoort tot de historische waarde van de stad en behoud van de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel leidt tot een versterking van de stedelijke samenhang ten opzichte van de situatie waarin deze woningen worden gesloopt.

Volgens de plannen die er nu liggen wordt de stationsomgeving straks bijna alleen maar bewoond door draagkrachtige één- en tweepersoonshuishoudens zonder kinderen die hun woonomgeving alleen gebruiken om van en naar hun woning te gaan. Een "melting pot" aan woonvormen is echter gewenst. Dit is nog een argument om de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel te behouden.

Antwoord

Het levendige beeld zal onder andere bewerkstelligd worden door de hoogteaccenten in de bebouwing. Deze hoogteaccenten geven bovendien aanleiding om in de architectonische uitwerking van de gebouwen aan te sluiten bij de korrelgrootte en variatie in het gevelbeeld van de omliggende bebouwing. Uiteraard zijn er meer aspecten in het plan die zullen leiden tot een levendig beeld, zoals de aanwezigheid van het station en stadskantoor, het behoud van het oude stationsgebouw, de afwisseling tussen open ruimte en bebouwing door de aanleg van het park en de afwisseling in de breedte van de straten (binnenstraten, stegen en hoofdroutes).

Het behoud van meer oudbouw in het plangebied dan het stationsgebouw is niet mogelijk. Door de aanleg van de tunnel zullen de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel en de Houttuinen moeten verdwijnen, aangezien de tunnel ter plaatse van deze panden komt te lopen. Het is technisch en financieel niet mogelijk de panden te behouden.

De gebruiker heeft voor de oriëntatie inderdaad gebouwen of ruimtes nodig die zich onderscheiden van hun omgeving. Dit wordt in het plan bereikt door de realisatie van het station/stadskantoor dat een herkenningspunt zal zijn in het nieuw te ontwikkelen gebied. Daarnaast wordt dit bereikt door het behoud van het huidige stationsgebouw en de aanleg van diverse verschillende openbare ruimtes zoals de pleinen ten noorden en ten zuiden van het toekomstige

stige station, de pleinruimte achter het huidige station en natuurlijk de aanleg van het nieuwe stadspark.

Het beoogde woningbouwprogramma is goed toegesneden op de woonbehoefte die bestaat voor het centrumgebied van Delft. Om het in Delft aanwezige woningtekort op te lossen, zijn kwalitatief goede woningen nodig voor onder andere jongeren, werkende alleenstaanden en tweeverdieners. Het type woning is op deze doelgroepen gericht door onder andere de toevoeging van appartementen (zowel in de particuliere en sociale sector) en luxe maar betaalbare stadswoningen in het centrumgebied.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 zijn aangevuld ten aanzien van de levendigheid van het plangebied en de oriëntatiemogelijkheden.

B.12.9 Geluidshinder

Samenvatting

Met betrekking tot geluidshinder stellen indieners het volgende:

- genoemde onvolkomenheden onder het kopje verkeer (B.12.4), zoals het ontbreken van de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen in de prognoses, leiden ertoe dat de geluidsberekeningen ondeugdelijk zijn (geldt ook voor luchtkwaliteit, zie B.12.10);
- de geluidstoename waar de bewoners van toevoerwegen buiten het plangebied mee te maken krijgen, wordt niet in beeld gebracht (geldt ook voor luchtkwaliteit, zie B.12.10);
- er wordt gebruikgemaakt van de aftrek die volgens artikel 103 Wgh mogelijk is; technici zijn er inmiddels van overtuigd dat die geluidsreductie in de praktijk niet haalbaar zal zijn, zodat in het voorontwerp een te gunstig beeld wordt geschetst;
- er wordt vanuit gegaan dat stil asfalt een geluidsemissie geeft van 4,5 dB(A) (ten opzichte van gewoon asfalt), terwijl technici uitgaan van een reductie van 3 dB(A), waarbij dit effect in de loop van de jaren afneemt;
- gezien bovenstaande punten is de conclusie dat in de omgeving van de Spoorsingel bij toepassing van gewoon asfalt de geluidbelasting met meer dan 5 tot 7 dB(A) zal toenemen, maar dat bij toepassing van stil asfalt als verharding de geluidbelasting gelijk zal blijven onmogelijk.

Antwoord

De verkeersintensiteiten inclusief de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling van de Spoorzone zijn uitgangspunt voor de geluidsberekeningen. Alle relevante verkeersintensiteiten zijn opgenomen in bijlage 1 van het themadocument Verkeer en Vervoer van het MER. Onder B.12.4 is onderbouwd dat de verkeersintensiteitsgegevens correct en voldoende zijn. Omdat deze gegevens ook voor geluidshinder luchtkwaliteitsberekeningen zijn gehanteerd kan worden gesteld dat van juiste invoergegevens is uitgegaan.

Voor de geluidshinder geldt dat een merkbare toename van de geluidshinder pas aan de orde is bij een stijging van de verkeersintensiteit met meer dan 20%. Bij een toename van het verkeer met minder dan 20% is een geluidstoename niet of nauwelijks hoorbaar, de toename is dan minder dan 1 dB(A). In de afbeeldingen 5.1, 5.2 en 5.3 is inzichtelijk gemaakt op welke wegvakken een stijging met meer dan 20% optreedt. Een dergelijke toename vindt buiten het plangebied alleen plaats in de Hugo de Grootstraat (Spoorsingel-Westplantsoen) en Buitenwatersloot (Krakeelpolderweg-Coenderstraat). Hierover is op pagina 29 van het themadocument Verkeer en Vervoer opgenomen dat de gemeente maatregelen zal nemen om het doorgaande verkeer op deze wegen te ontmoedigen en de verkeersgroei op deze wegvakken terug te dringen. De betreffende wegen zijn namelijk alleen voor de afwikkeling van gebiedsgebonden verkeer bedoeld. Het nieuwe concept-Lokaal Verkeers- en Vervoerplan ondersteunt dit.

Op basis hiervan kan worden gesteld dat buiten het plangebied nergens een merkbare toename van de geluidshinder zal zijn, daar de verkeersgroei ten gevolge van de ontwikkelingen in de Spoorzone niet meer dan 20% zal bedragen.

Met betrekking tot de opmerking over aftrek conform artikel 103 van de Wet geluidshinder kan worden opgemerkt dat deze correctie door de Wet wordt toegestaan. Daarnaast is van belang

dat het al dan niet hanteren van deze correctie niet relevant is voor een vergelijking van de geluidsbelasting ten gevolge van de verschillende situaties en alternatieven of voor het bepalen van eventuele effecten bij de reconstructie van wegen. Bij een vergelijking gaat het immers met name om de verschillen tussen de diverse berekende geluidswaarden en de correctie is bij alle genoemde waarden toegepast.

Wat geluidsreducerend asfalt betreft: reeds nu worden in de praktijk verschillende (gecertificeerde) asfaltsoorten toegepast die een geluidsreductie van 4,5 dB(A) of meer leveren ten opzichte van referentie-asfalt (fijn asfalt c.q. dicht asfaltbeton). De certificaten hiervan zijn opvraagbaar bij de leveranciers van deze asfaltsoorten. Een voorbeeld is Zeer Stil Asfalt (ZSA) van KWS. Ten gevolge van toepassing van deze asfaltsoorten blijft – in het geval van reconstructie van de weg – de toename van de geluidsbelasting in vrijwel alle gevallen beneden de wettelijke maximum toename van 2 dB(A).

De gebruikte verkeerscijfers representeren in voldoende mate de verwachte toekomstige situatie en geven een reëel beeld. De geluidssituatie en de effecten zijn op een juiste wijze in voldoende mate in beeld gebracht en getoetst.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.10 Luchtkwaliteit

Samenvatting

Met betrekking tot luchtkwaliteit stellen indieners het volgende:

- genoemde onvolkomenheden onder het kopje verkeer (B.12.4), zoals het ontbreken van de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen in de prognoses, leiden ertoe dat de berekeningen van de luchtkwaliteit ondeugdelijk zijn (geldt ook voor geluidshinder, zie B.12.9);
- de toename van de luchtverontreiniging waarmee de bewoners van toevoerwegen buiten het plangebied mee te maken krijgen, wordt niet in beeld gebracht (geldt ook voor geluidshinder, zie B.12.9);
- er wordt geen duidelijk beeld gegeven van de regelgeving op gebied van luchtkwaliteit, ook wordt niet ingegaan op de mate waarin het plan aan die regelgeving voldoet; er staan pertinente onwaarheden over de regelgeving in en het stuk over luchtkwaliteit spreekt zichzelf tegen;
- in het luchtkwaliteitsonderzoek zijn niet alle relevante grenswaarden onderzocht;
- gezien berekeningsresultaten in andere steden is het niet waarschijnlijk dat het toekomstige busstation geen overschrijdingen zal geven voor de stoffen benzeen en CO₂; om dit goed te berekenen is een betere modellering dan hier toegepast noodzakelijk.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden onder B12.4, B12.9 en het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Het onderzoek naar luchtkwaliteit is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

B.12.11 Cultuurhistorie

Samenvatting

Bij de destijds uitgevoerde inventarisatie waren de rapporterende deskundigen zeer enthousiast over de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel. Zodoende is het bevreemdend dat deze rij woningen in de daaropvolgende selectiefase niet als monument zijn aangewezen.

Gezien de belangrijke stem van de gemeente hierin lijkt het erop dat de panden buiten de boot zijn gevallen, omdat aanwijzing als monument erg onhandig zou zijn gezien de plannen met het spoor. De niet-monumentenstatus van de panden als argument voor sloop is dus op zijn minst wrang te noemen. Volgens de Rijksmonumentendienst is opname van een pand in het Monumenten Inventarisatie Programma al reden genoeg om uiterst omzichtig met deze panden om te gaan. Het voorontwerp gaat hier niet op in.

De Nieuwe Plantage wordt mogelijk tot beschermd stadsgezicht erkend, terwijl de Van Leeuwenhoeksingel vrijwel dezelfde soort bebouwing betreft, het samen met de Nieuwe Plantage de eerste stedelijke ring om het oude centrum vormt en samen een belangrijke stedelijke structuur vormen. Sloop van de Van Leeuwenhoeksingel betekent hierdoor in feite sloop van het totaal.

Enerzijds worden historische elementen teruggebracht, zoals het bolwerk en de gracht langs de Phoenixstraat, anderzijds wordt vernietiging van historische elementen als het nog bestaande deel van de gebouwen van de Constructiewerkplaatsen en de Van Leeuwenhoeksingel als eerste 19^e-eeuwse stadsuitbreiding buiten de stadsvest zonder meer geaccepteerd.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen in paragraaf 3.1.

Een beschermd stadsgezicht is een bescherming van een andere orde en speelt niet in het geval van de Van Leeuwenhoeksingel. Het zou namelijk ook een ongeschonden staat van de oostgevels van de Van Leeuwenhoeksingel veronderstellen. De oorspronkelijke constructiewerkplaatsen zijn sinds de jaren '60 van de vorige eeuw steeds verder aangetast door sloop. Zij rechtvaardigen daarom een beschermde staat niet (meer).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.12 Ecologie

Samenvatting

De kwaliteit van het park op de tunnel wordt in het plan te zwaar aangezet. In de praktijk zal het lastig worden dit park niet de functie te laten krijgen van hondenuitlaatstrook, fietsparkeervoorziening of een andere maatschappelijke ongewenste toepassingen van een stedelijk park in een stationsomgeving. Over het verdwijnen van de strook tuinen achter de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel, waarin zich door zijn beschermde ligging en ouderdom van meer dan een eeuw een bijzondere natuurwaarde heeft ontwikkeld met een oppervlakte van ongeveer een kwart van het nieuwe park, wordt in het plan echter met geen woord gerept.

Antwoord

Aan het ontwerp van het park op de tunnel zal nadrukkelijk aandacht worden besteed zodat dit als een aantrekkelijk onderdeel van de openbare ruimte kan functioneren.

De strook tuinen achter de Van Leeuwenhoeksingel staat niet bekend als een locatie van bijzondere ecologische betekenis. Zeldzame en/of bedreigde soorten zijn hier niet aanwezig en ook niet te verwachten op grond van de nabijgelegen verstoringsbronnen (woningen, spoor).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.13 Bomen

Samenvatting

In het plan wordt geconstateerd dat een inventarisatie van de aanwezige monumentale bomen nog niet heeft plaats gevonden, terwijl er in het plangebied bomen aanwezig zijn die voldoen aan de criteria voor een monumentenstatus. De gemeente dient zich te houden aan haar eigen beleid wat zij op dit gebied heeft geformuleerd.

Antwoord

In het plangebied zijn geen bomen aanwezig die op grond van het gemeentelijk beleid in aanmerking komen voor de status van monumentale boom.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.14 Irenetunnel*Samenvatting*

Het is onduidelijk waar de suggestie vandaan komt dat de belemmering van de verkeersader ten opzichte van de Irenetunnel voor het langzaam verkeer kleiner wordt. Momenteel kan langzaam verkeer namelijk zowel ten oosten als ten westen van het spoor de Irenetunnel zowel gelijkvloers als ongelijkvloers oversteken. In de plannen komt deze verkeersader terug als weg op maaiveldniveau, waardoor de keuzemogelijkheid om deze al dan niet ongelijkvloers over te steken verdwijnt.

Antwoord

In de toekomstige situatie zal in elk geval in een ongelijkvloerse kruising worden voorzien waarbij het fietsverkeer vanaf de Hooikade onder de constructiebrug door én via een fietspad langs de westoever van de Westsingel het station kan bereiken. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.15 Sociale veiligheid station*Samenvatting*

Een ondergronds station met één uitgang is de meest sociaal onveilige oplossing die denkbaar is. Indien een persoon een bedreiging ervaart tussen hem/haar en de uitgang, wil deze persoon gebruik maken van een andere uitgang. De keuze voor één uitgang kan alleen worden beargumenteerd vanuit het gezichtspunt van handhaving van de openbare orde, waarvoor één uitgang beter beheersbaar is dan twee of meer.

Antwoord

De sociale veiligheid is een belangrijk punt van aandacht voor het ontwerp van de ondergrondse perrons. Vanuit het oogpunt van openbare orde en het tegengaan van zwartrijders werkt de Nederlandse Spoorwegen toe naar Beheerste Toegang van de Stations (BTS). Via één (gecontroleerde) toegang tot de perrons (tourniquets) hoopt de NS de mensen te weren die niets in het station te zoeken hebben, om op die manier de sociale veiligheid op het station te verbeteren. Daarnaast zal bij het ontwerp een overzichtelijke architectuur worden toegepast, bijvoorbeeld geen kolommen op de perrons. Ook wordt bij de inrichting aandacht besteed aan het verlichtingsniveau, zodat een aantrekkelijk en sociaal veilig station ontstaat. Op basis van genoemde argumenten zal daarom het ondergrondse station worden gebouwd met één uitgang.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

B.12.16 Duurzaam bouwen*Samenvatting*

Duurzaam bouwen is een "doekje voor het bloeden" als het gaat over de forse negatieve milieu-impact die nieuwbouw heeft. Hogere opties als het sluiten van kringlopen worden in het plan genoemd, maar moeten ook uitgewerkt worden: zo min mogelijk slopen, zo min mogelijk nieuw bouwen. Dit is een ommissie in het bestemmingsplan.

Antwoord

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat ten aanzien van de Spoorzone Delft bestuurlijk een bovengemiddeld ambitieniveau voor duurzaam bouwen geldt.

Dit betekent een ambitieniveau hoger dan het in de gemeente Delft verplichte basisniveau dat uitgevoerd dient te worden volgens de Uitvoeringslijst duurzaam bouwen woningbouw en het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.

Op grond van het gemeentelijk duurzaam bouwen beleid zijn voor het project Spoorzone een aantal doelstellingen geformuleerd. Voor de verschillende delen van het plangebied zijn daarnaast de in de toelichting op pagina 111 genoemde deelaspecten van belang waarvoor bij de nadere uitwerking van het plan maatregelen genomen dienen te worden om te voldoen aan het

gestelde ambitieniveau. In het bestemmingsplan hoeft voor dit onderwerp niet meer opgenomen worden dan genoemd is, aangezien Duurzaam Bouwen een zaak is van uitvoering van het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

B.12.17 Uitvoering

Samenvatting

In de praktijk zal de uitvoering betekenen dat de hele westkant van de binnenstad ettelijke jaren "open ligt". Indieners vragen zich af waarom het plan hierover niet eerlijk is; de aannemer zal vanuit tijd- en kostenoverwegingen niet genegen zijn om allerlei tijdelijke voorzieningen te realiseren.

Het plan is tegenstrijdig wat betreft de duur van het project: zowel "enkele jaren" als een uitvoeringstermijn van 8 jaar wordt genoemd. Beide termijnen zijn kort als dit wordt vergeleken met dergelijke projecten in andere steden.

Antwoord

In de uitvoeringspraktijk zal blijken dat door toepassing van het systeem van diepwanden met een dak daarop, waarna pas de grote ontgraving onder dit dak plaatsvindt, de periode waarin een deel van het tunneltracé niet bruikbaar of toegankelijk is in de openbare ruimte beperkt is. De aannemer(s) zal(zullen) steeds een moot onder handen nemen. Na afronding van het tunneldak kan in principe het maaiveld (straatoppervlak) opnieuw ingericht worden. De hinder in en voor de stad blijft zo beperkt.

De toegankelijkheid van de binnenstad en daarmee ook van het noordelijk deel ervan zal tijdelijk gehinderd, maar nooit volledig onmogelijk zijn. Zo is het de verwachting dat de tram en de bus over de Phoenixstraat kan blijven rijden, blijft de Irenetunnel onder het spoor door steeds door 1 tunnelbuis te gebruiken en zullen de grotere passages onder het spoorviaduct (Havenstraat/Hugo de Grootstraat en Kampveldweg) steeds open blijven, waardoor de hinder voor het verkeer in de stad aanvaardbaar blijft. Andere vormen van hinder (lawaai en trillingen) zullen gedurende de gehele bouwperiode op steeds wisselende plekken zich voordoen, waarbij dit niet tot onaanvaardbare situaties leidt.

Uit de voorstellen voor bouwfasering blijkt tot nu steeds dat de tunnelbouw in 6 jaar is af te ronden. De gemeente heeft geen reden aan te nemen dat dit een (ernstige) onderschatting van de benodigde bouwtijd is. Voor het afronden van de vastgoedontwikkeling staat nog een andere bouwfasering open. Deze is nog niet uitgewerkt en zal mede door de (woning)markt worden bepaald.

Voor beantwoording over eventuele schade wordt verwezen naar het algemeen antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.12.18 Gevolgen sloop woningen Van Leeuwenhoeksingel

Samenvatting

De plannen zullen de indieners, bewoners van de Van Leeuwenhoeksingel, ernstig duperen. Qua aard, grootte en ligging zijn de panden uniek. De door de gemeente gedane principetoezeggingen hebben nog altijd niet geleid tot een oplossing. Ook een "marktconforme" uitkoopregeling biedt voor indieners geen oplossing.

Antwoord

De gemeente is zich wel bewust van de effecten van het plan op de huidige bewoners en gebruikers van het gebied waar sloop van woningen en bedrijfspanden voorgesteld wordt. Al jaren onderneemt de gemeente daarom ook in directe samenhang met de betrokkenen pogingen te bemiddelen bij herhuisvesting. Dit is in een groot aantal van de gevallen inmiddels succesvol afgerond. Met een kleine groep, die in samenspraak met de gemeente ambitieuzer plannen

(zelfbouw op vrije kavels) wil uitwerken, is dit nog niet tot een bevredigend einde gekomen. De pogingen zijn geenszins gestaakt en zullen naar verwachting tijdig tot oplossingen leiden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.13. Belangenvereniging De Wateringse Poort, nr. 500818

B.13.1 Bereikbaarheid

Samenvatting

Indiener is van mening dat de bereikbaarheid van het gebied de Wateringse Poort – zijnde binnenstad noord, Noordeinde, Oude Delft en Voorstraat – onvoldoende belicht is. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van het gebied hieromheen, gevolgen hiervan voor het gebied De Wateringse Poort zoals verhoogde parkeerdruk en zoekverkeer en de bereikbaarheid van de Phoenix-parkeergarage met name vanuit noordelijke richting.

Antwoord

De planvorming heeft geen effect op de bereikbaarheid van het gebied de Wateringse Poort. De bereikbaarheid hiervan blijft onveranderd. De Phoenix-parkeergarage zal in de toekomst direct vanaf de hoofdrijbaan bereikbaar zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.13.2 Parkeren

Samenvatting

Indiener vraagt naar de gevolgen voor de parkeergelegenheid, mede door het wegvallen van de vele parkeerplaatsen onder het viaduct. Tevens uit indiener de wens om bij aanpassingen van het parkeerregime en -bebording betrokken te worden.

Antwoord

Voor de eerste opmerking wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1. In het kader van de inrichting zal met de bewoners worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.13.3 Water

Samenvatting

Indiener vraagt zich af wat de gevolgen en/of effecten zijn van de tunnelwanden op de stand en daarmee op oude funderingen. Tevens vraagt indiener zich af of de geplande waterberging toereikend zal zijn en de waterloop voldoende is gewaarborgd.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.5.2 en het algemeen antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Voorts wordt gesteld, met betrekking tot de hoeveelheid geplande waterberging, dat binnen de Spoorzone wordt voorzien in de realisatie van een aanzienlijk oppervlak open water. En daarmee naar een aanzienlijke verbetering van de situatie. Met het hoogheemraadschap van Delfland is verder op de stadsniveau gekeken naar de waterbehoefte en zijn er plannen gemaakt om de hoeveelheid waterberging op strategische plaatsen uit te breiden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.13.4 Werkzaamheden

Samenvatting

Indiener is van mening dat er onvoldoende aandacht besteed is aan geluidshinder en mogelijke schade voor woningen en leefomgeving als gevolg van de werkzaamheden. Indiener is bezorgd

om het leef- en werkklimaat en de economie van de noordelijke binnenstad gedurende de langdurige looptijd van het project.

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan is uitgebreid akoestisch onderzoek verricht. De conclusies van het onderzoek zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Het betreffende akoestisch onderzoek is beschikbaar.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de tijdelijke situatie, schade door uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1 en het antwoord B.12.17.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.13.5 Opbouwperiode

Samenvatting

Er ontbreekt een omschrijving van de situatie na afronding van het tunnelproject gedurende de opbouwperiode van de complexen daarboven.

Antwoord

Voor het afronden van de vastgoedontwikkeling staat de bouwfasering nog open. Deze is nog niet uitgewerkt en zal mede door de behoefte op de (woning)markt worden bepaald.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.14. Glashandel Zantman BV, nr. 500864

B.14.1 Communicatie bedrijven

Samenvatting

In het plangebied waar de spoortunnel in combinatie met andere functies zal moeten komen liggen diverse bedrijven. Met deze bedrijven is in het geheel geen rekening gehouden. Het grootste bezwaar van inspreker is dat de gemeente deze bedrijven nooit op de hoogte heeft gehouden van deze plannen. Inspreker verzoekt om meer inlichtingen met het oog op het voortbestaan van zijn bedrijf.

Antwoord

Het contact met de bedrijven in het gebied van bedrijventerrein Voorhof Noord heeft plaatsgevonden via zowel de Kamer van Koophandel (lid van het Platform Spoor en ook anderszins op de hoogte van gemeentelijke plannen) als via de Ondernemersvereniging Voorhof Noord. In verschillende gesprekken met het bestuur als ook in een vergadering met de leden (begin 2004) heeft de gemeente gepoogd de ondernemers op de hoogte te stellen. Voorts heeft de gemeente een schriftelijke enquête uitgevoerd over (her)vestigingsvoorwaarden onder de betrokken ondernemers. De gemeente heeft tenslotte via de algemene kanalen als Stadskrant en website met een zekere regelmaat informatie over de voortgang van het project bekend maakt. Directe contacten zullen met de betrokken ondernemingen gelegd worden naar aanleiding van een aangescherpte bouwfasering van het vastgoed in de Spoorzone.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.15. Bacinol BV, gebruikers en huurders Bacinol, nr. 500868 en nr. 501152

B.15.1 Behoud huidig Bacinol-gebouw

Samenvatting

Het is te om meerdere redenen voorbarig om in het bestemmingsplan reeds vast te leggen dat het Bacinol-gebouw zal moeten verdwijnen voor de spoortunnel. De bestemming Kantoor of Multifunctioneel bedrijfsgebouw, naast een mogelijke groenvoorziening, moet ook te allen tijde tot de mogelijkheden behoren evenals de mogelijkheid het bestaande gebouw te handhaven.

Economisch gezien moet namelijk eerst afgewogen worden hoe de (eventuele) extra kosten van het behoud van het Bacinol zich verhouden tot de opbrengst die behoud met zich mee-

brenkt. Daarnaast voorziet het Bacinol in een duidelijke behoefte aan creatieve economie in de stad, heeft het een nieuw elan gekregen en wordt het gebouw gekenmerkt door een flexibele indeling van ruimten. Stedenbouwkundig en architectonisch gezien is het Bacinol eveneens van grote waarde als duidelijk oriëntatiepunt en als stedenbouwkundige afsluiting van de Phoenixstraat. Het Bacinol-gebouw vertegenwoordigt daarbij ook een belangrijk element uit de geschiedenis van Delft: de relatie van de inwoners van Delft met de voormalige Gistfabriek. De huidige functie van het gebouw draagt ook bij aan het herstel van de relatie met de binnenstad en kan met een bijdrage aan de creatieve economie de functie en de levendigheid van de binnenstad versterken.

De indieners stellen voor in gesprek te raken en te blijven met de betreffende initiatiefnemers.

Antwoord

De gemeente vindt de bedrijven die nu tijdelijk in het Bacinol-gebouw en op het PTD-terrein gehuisvest zijn zeker van belang voor de stad. Dat was ook een overweging bij het tijdelijk ter beschikking stellen van de ruimten juist aan deze doelgroep, tegen een aan de situatie aangepaste schappelijke huurprijs. De bedrijven hebben daardoor de gelegenheid gekregen hun activiteiten te ontplooiën. Dit neemt niet weg dat het vanaf de aanvang van de huur aan de bedrijven duidelijk was dat het om een tijdelijke situatie ging. De gemeente gaat ervan uit dat de bedrijven, mede gelet op het feit dat vroegtijdig bekend is dat de huur zal worden beëindigd in verband met de bouw van de spoortunnel, voldoende tijd en gelegenheid hebben om alternatieve huisvesting te vinden.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.16. Stichting Samenwerkingsverband Praktijkopleiding Bouw, nr. 500869

B.16.1 Inpassing bestaande bedrijven

Samenvatting

Het SSPB betreurt het dat in het plan geen rekening is gehouden met de inpassing van de bestaande bedrijven in het gebied. Hierdoor zal ook de laatste techniekopleiding in de gemeente verdwijnen. Verzocht wordt om het plan aan te passen waarbij de techniekopleiding een plaats krijgt. Als suggestie voor een nieuwe locatie wordt gegeven het gebied achter de huidige locatie tussen de Westlandseweg en de nieuw geprojecteerde verkeersweg.

Antwoord

Indiener is schriftelijk op de hoogte gebracht van de plannen met de Spoorzone en de gevolgen daarvan voor zijn bedrijf. De gemeente is bereid te bemiddelen en te helpen bij het zoeken naar een nieuwe locatie binnen de gemeente Delft voor de praktijkopleiding.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.17. J.P. Zonneveld, nr. 500872

B.17.1 Wateringsevest

Samenvatting

Indiener stelt voor om in een vroegtijdig stadium gezamenlijk te bekijken op welke manier ontbrekende details in het plan in de Wateringsevest nabij de Hubo doe-het-zelf winkel kunnen worden ingevuld. Het gaat hier bijvoorbeeld om laden en lossen ten behoeve van leveranciers en parkeergelegenheid voor bezoekers.

Antwoord

De bouwmethode en bouwfaserings beperkt de hinder voor en overlast in de stad. Dat geldt ook voor het gebied aan de noordzijde van het plangebied. De Wateringsevest zal beperkt belast worden met de bouwwerkzaamheden. De verbinding met de woonwijken ten westen van het spoor blijft gedurende het gehele project in stand.

De gemeente zal steeds indien beperkingen op de omgeving als gevolg van bouwwerkzaamheden zich voordoen met de omwonenden en andere betrokkenen contact opnemen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.18. Delfse Watersportvereniging, nr. 500881

B.18.1 Doorvaarthoogte brug Coenderstraat

Samenvatting

Uit de plannen blijkt niet of de huidige doorvaarthoogte van de brug bij de Coenderstraat na het verleggen van de brug gehandhaafd blijft. Indiener vraagt welke doorvaarthoogte is gepland en pleit ervoor de huidige hoogte minimaal te handhaven, zodat de winterberging aan het einde van de Buitenwatersloot bereikbaar blijft. Hierbij vermeldt indiener dan de Vaarwegenverordening ZH van toepassing is en veranderingen aan de doorvaart onderhevig zijn aan ontheffing.

Antwoord

Ten aanzien van de plannen van de brug over de Buitenwatersloot is gesteld dat de doorvaarthoogte ten minste gelijk blijft aan die van de huidige brug. Daarmee blijft de gemeente binnen de bepalingen van de Vaarwegenverordening ZH.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.18.2 Werkzaamheden

Samenvatting

Indiener verzoekt om tijdens de periodes die gebruikt worden om van en naar de winterstalling te varen, namelijk van circa 1 april tot circa 20 april en van circa 20 september tot circa 15 oktober, eventuele hinder in vaarbeweging tot een minimum te beperken zodat de winterstalling bereikbaar blijft. Vooral van de grotere boten is dit van belang, omdat deze geen alternatieve vaarweg hebben.

Antwoord

De afsluiting hoeft niet langer te zijn dan 6 maanden, waarbij getracht zal worden deze periode te bekorten. In het allergunstigste geval zou er sprake kunnen zijn van afsluiting gedurende de wintermaanden (beginnend ongeveer 10 maanden na de start van de bouw), maar dit laatste is natuurlijk sterk afhankelijk van de echte startdatum van het bouwen aan de tunnel.

De nu voorliggende bouwfasering is opgesteld door meerdere technische ontwerp bureaus. Bij de aanbesteding zal aan bouwmaatschappijen uitdrukkelijk gevraagd worden ook kritisch te kijken naar de bouwfasering. Dat kan betekenen dat de planning anders (en wellicht op enkele punten ongunstiger) uitvalt. De gemeente zal daarbij wel de voorwaarde stellen dat de totaalhinder voor de stad niet mag toenemen. Maar een verschuiving van hinder is daarmee niet uitgesloten: hierbij kan bijvoorbeeld een langere afsluiting van het water afgewogen worden tegenover een veel korter uit de dienst nemen van tramlijn 1. In geen geval zal er sprake zijn van een jarenlange afsluiting van het vaarwater.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19. Dhr. P.J. Looijen, nr. 500891

B.19.1 Toename vrachtverkeer op de Ruys de Beerenbrouckstraat

Samenvatting

De indiener vraagt of er bij de geconstateerde verhoogde geluidsbelasting rekening is gehouden met de toename van vrachtverkeer, dit ten gevolge van het verdwijnen van de hoogtebelemmering van de viaduct, en welke maatregelen kunnen worden genomen.

Antwoord

De doorrijhoogtebeperking voor vrachtverkeer bij de kruising met het spoor vervalt ten gevolge van de ondertunneling. Dat zou in theorie kunnen leiden tot meer vrachtverkeer in de oost-westverbindingen, maar de verlenging van de A4 tot aan de Kruithuisweg (N470) heeft dit verkeer al grotendeels buiten de stad gebracht. Bij de berekening van de geluidshinder voor de toekomstige situatie is een voertuigverdeling toegepast die uitgaat van een aandeel vrachtverkeer dat gebruikelijk is voor stedelijke hoofdwegen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.2 Herbouw Bacinol-gebouw*Samenvatting*

De herbouw van het Bacinol-gebouw wordt door indiener niet wenselijk geacht, omdat de hoogte van het Bacinol-gebouw ruimschoots uitsteekt boven de omliggende bebouwing. Indiener wijst erop dat in de omgeving niet voor niets hoge gebouwen zijn gesloopt.

Antwoord

Met de hoge gebouwen in de omgeving van het Bacinol-gebouw die gesloopt zijn, doelt indiener op de bedrijfsgebouwen van DSM. Deze gebouwen zijn gesloopt omdat zij voor de bedrijfsvoering niet langer nodig waren. De stelling dat deze gebouwen zouden zijn gesloopt omdat zij te hoog zouden zijn, is niet correct.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.3 Gebruik Bacinol-gebouw*Samenvatting*

Gezien de schaarse parkeerruimte in de omgeving is gebruik van het Bacinol-gebouw als kantoorruimte bezwaarlijk.

Antwoord

Het huidige Bacinol-gebouw heeft de bestemming Groenvoorzieningen met een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van kantoren. Indien het college deze wijzigingsbevoegdheid toepast, dient dit met inachtneming van een tweetal bepalingen te gebeuren. Ten behoeve van voldoende parkeerruimte is een derde bepaling opgenomen die aangeeft dat parkeren op het eigen kantoorterrein moet plaatsvinden om de parkeerruimte in de omgeving niet te belasten met de parkeerruimte die noodzakelijk is voor de kantoren.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot uitbreiding van de bepalingen van de wijzigingsbevoegdheid behorende bij de bestemming Groenvoorzieningen.

B.19.4 Geluidsbeperkende maatregelen ter hoogte van Bacinol*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af of het plan voorziet in geluidsbeperkende maatregelen zoals geluidsschermen nabij de opening van de tunnel ter hoogte van het Bacinol-gebouw.

Antwoord

Het is niet nodig geluidsbeperkende maatregelen te treffen nabij de opening van de tunnel ter hoogte van het Bacinol-gebouw.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.5 Stofemissie tunnelmonden*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af welke maatregelen zijn voorzien om de stofemissie bij de tunnelmonden (Van Markenplein) te beperken. Dit aangezien dat deze tot een straal van 100 m voorbij de tunnelmonden toeneemt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.3.3.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.6 Situering rotonde Wateringsevest-Phoenixstraat-Kampveldweg*Samenvatting*

De aansluiting van de Wateringsevest op de Phoenixstraat en de Kampveldweg wordt vormgegeven als rotonde. Indiener vraagt zich af of de rotonde ter hoogte van het huidige kruispunt wordt aangelegd of dat de rotonde dichterbij het Ruys de Beerenbrouckplein komt te liggen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.7 Parkeren nieuwe garage*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af of de nieuwe parkeergarage met 400 parkeerplaatsen voldoende capaciteit heeft om de parkeerruimte onder het spoor te vervangen. Eveneens wordt afgevraagd of deze parkeerplaatsen vergunningplaatsen voor bewoners worden of bezoekersplaatsen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.8 Parkeren bewoners Spoorsingel/Ruys de Beerenbrouckplein*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af of er voor de bewoners aan de uiterste noordzijde van de Spoorsingel en het Ruys de Beerenbrouckplein parkeerruimte is gepland ter vervanging van de huidige parkeerruimte onder het spoor aan de Spoorsingel.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.19.9 Verkeerssituatie Kampveldweg/Ruys de Beerenbrouckplein*Samenvatting*

Indiener stelt voor om:

- de verkeerslichten voor het afslaan richting het J.C. van Markenplein op te heffen;
- de parallelweg op het Ruys de Beerenbrouckplein om de Spoorsingel te bereiken te laten vervallen.

Antwoord

Beide zaken zijn inrichtingaspecten en worden niet in het bestemmingsplan geregeld. Deze aspecten zullen aan de orde kunnen komen in de discussie over de inrichting van de openbare

ruimte. Over de inrichting zal nog met bewoners en belanghebbenden worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.20. Ondernemingsvereniging Voorhof Noord, nr. 500903

B.20.1 Algemeen

Samenvatting

Op het bedrijventerrein Voorhof zijn 60 bedrijven en dus ook veel werkgelegenheid gevestigd. De voorgenomen ontwikkeling met oprukkende woningbouw, kantoren voor klein zakelijke dienstverlening en winkels vormen een realistische bedreiging voor de aanwezige bedrijven. De ondernemersvereniging stemt in grote lijnen in met het doel van het voorontwerpbestemmingsplan. Op onderdelen is echter weinig rekening gehouden met de belangen van ondernemers. Het gaat dan om de bereikbaarheid van bedrijven en de parkeermogelijkheden.

Antwoord

Gezien de aard van de nieuwe ontwikkelingen is het niet te verwachten dat de nieuwe functies een bedreiging vormen voor de aanwezige bedrijven in Voorhof Noord. In het plangebied zullen geen nieuwe winkels gerealiseerd worden, behalve stationsgerelateerde detailhandel. Er worden geen nieuwe bedrijven mogelijk gemaakt. In het programma van de Spoorzone wordt rekening gehouden met een plancapaciteit aan commerciële kantoren in het centrumgebied Delft van circa 65.000 m² bvo voor een periode van 10 jaar. De jaarlijkse behoefte aan kantoorvolume is door Buck Consultants, TNO Inro en Haaglandenstudies gecalculeerd op gemiddeld 10.000 m² bvo groot tot aan 2010 en vanaf 2010 12.000 m² groot. Met de realisatie van 54.000 m² kantoren in het plangebied wordt voorzien in de behoefte aan kantoorruimte. Overigens is een groot deel van de kantoorruimte (29.000 m²) bedoeld voor het stadskantoor. Deze specifieke kantoorruimte zal geen concurrentie vormen op de aanwezige kantoorruimte in de Voorhof Noord. De bereikbaarheid van de bestaande bedrijven zal door het bestemmingsplan Spoorzone niet wijzigen. De huidige situatie blijft behouden. Ten aanzien van de relatie tussen de nieuwe woningen en de bestaande bedrijven heeft onderzoek plaatsgevonden (zie antwoord B7.1).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.20.2 Wegbestemde bedrijven

Samenvatting

Er zijn bedrijven wegbestemd en die moeten dus verhuizen. Zij wensen in het gebied te blijven, daar zij hun afzetgebied in het woongebied hebben waar zij nu gevestigd zijn.

Antwoord

Er is contact geweest met de ondernemersvereniging, waar de meeste bedrijven in verenigd zijn die verplaatst moeten worden. Met enkele van deze bedrijven is een directe onderhandeling over verwerving en herplaatsing gestart. Voor de overige bedrijven is een inventarisatie opgesteld van wensen en mogelijkheden. In de komende jaren, vóór start realisatie van de bouwplannen in het betreffende gebied, zullen concrete afspraken gemaakt worden. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.20.3 Beperking bedrijfsvoering bedrijven in het plangebied

Samenvatting

Bedrijven die vallen in het plangebied, waarvan de huidige bestemming gehandhaafd blijft, vreezen voor klachten van aanstaande bewoners aangaande verkeer, parkeren en geluidsoverlast. Door bestemmingswijziging van de Poptahof en de reconstructie van de Papsouwse laan komt

hun rentabiliteit onder druk te staan. In het bestemmingsplan is niet opgenomen hoe deze problemen worden opgevangen.

Antwoord

De bedrijven, gevestigd in het plangebied en waarvan de bestemming niet wijzigt, zullen met betrekking tot de ontsluiting en wat de parkeergelegenheid betreft, niet verder beperkt worden. De bedrijfsvoering, voorzover onder vergunningverlening aan regels gebonden, zal niet verder beperkt worden. Dat zal in de planvorming getracht verwezenlijkt te worden door de nabijgelegen nieuwe, zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals wonen) via het creëren van afstand of door de oriëntatie van de nieuwe bebouwing op een juiste plaats te leggen. Mocht dit ondanks alle voorzorgsmaatregelen tot onwenselijke situaties leiden, zal sprake kunnen zijn van planschade. Daarvoor wordt verwezen naar het algemene antwoord over planschade en na-deelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

B.20.4 Verslechtering positie bedrijven nabij plangebied

Samenvatting

Bedrijven die grenzen aan het plangebied waar binnen de bestemming wijzigt, menen dat daarvoor hun economische kracht en potentie wordt aangetast.

Antwoord

Er is door Syncera De Straat BV onderzoek gedaan in hoeverre de beoogde functies in het plangebied Spoorzone de bedrijven in hun bestaande bedrijfsvoering zullen hinderen. Voor de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar het antwoord bij B.7.1. Aangezien slechts een beperkt deel van de bestaande bedrijvigheid zal verdwijnen, zal de economische kracht van de bedrijven niet noemenswaardig verminderen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan.

B.20.5 Overlast tijdens de bouw

Samenvatting

Tenslotte vraagt men maatregelen te nemen om de overlast tijdens de bouw te beperken.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de tijdelijke situatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.21 Ph. Poppink, nr. 500923

B.21.1 Verzakkingen tijdens de bouw

Samenvatting

Het is niet duidelijk welke werkwijze toegepast zal worden bij de constructie van de tunnelbak ter hoogte van de Phoenixstraat tussen ruwweg Schoolstraat en Bagijnhof. Aangezien de tunnelbak hier op korte afstand van de panden gelegen is en een damwand vrijwel onvermijdelijk is, is bezorgdheid geuit over de toekomstige toestand van de fundering van de panden aan de Phoenixstraat 52, 54 en 56. Verzocht wordt aan de gemeente mede te delen of het aspect "grondverzakking" heeft meegespeeld bij de vaststelling van het traject of dat oplossingen voor handen zijn.

Antwoord

In de plannen is nu sprake van een bouwmethode met diepwanden die mede gekozen is vanwege de zeer beperkte gevaren voor zettingen bij de omliggende bebouwing. Bij de damwanden zijn die gevaren groter (heien of trillen voor het plaatsen en weer trillen bij het verwijderen). Om deze redenen worden ze ook niet toegepast. Diepwanden zijn ongeveer 1 m dikke beton-

nen wanden tot op het Pleistocene zand (circa 20 m onder NAP) die waterdicht en tegelijk zeer stijf zijn. Dat wil zeggen dat buiten de bouwput er geen tot zeer minimale zettingen zullen plaatsvinden. Mocht uit de aanbesteding van de tunnelbouw een andere bouwmethode dan die met diepwanden naar voren komen, zal als eis gesteld worden dat de zettingen niet groter mogen zijn dan de berekende bij de toepassing van de diepwanden.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.21.2 Geluidstrillingen trainen

Samenvatting

Er wordt gevraagd welke maatregelen genomen zijn om de (effecten van de) geluidstrillingen van rijdende treinen op korte afstand van panden tegen te gaan.

Antwoord

Bij trillingen geldt geen (wettelijke) norm, maar een richtlijn. In de plannen is nu sprake van een bouwmethode met diepwanden die mede gekozen is vanwege de beperkende werking bij trillingen in de omliggende bebouwing. Mocht uit de aanbesteding van de tunnelbouw een andere bouwmethode dan die met diepwanden naar voren komen, zal als eis gesteld worden dat de trillingen niet groter mogen zijn dan de berekende bij de toepassing van diepwanden.

Bij de bouw van nieuwe woningen en kantoren kan trillingsisolatie worden toegepast om trillingshinder in de toekomstige situatie zoveel mogelijk te reduceren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.21.3 Ontluchting

Samenvatting

De ligging en het uiterlijk van andere ontluchtingskanalen en veiligheidspoortjes dan de twee luchtverplaatsingsuitlaten die op de plankaart zijn aangegeven, is niet duidelijk. Daarnaast wordt gevraagd naar de mogelijkheid van een lagere hoogte van deze luchtverplaatsingsuitlaten.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.22. Ph. Poppink, W. van de Wekken en J. Kelderman, nr. 500924

B.22.1 Verzakkingen tijdens de bouw

Samenvatting

Er wordt bezorgdheid geuit over eventuele verzakkingen van de gevels tijdens de werkzaamheden van de tunnel, aangezien de tunnelbuis en de te slagen damwand op korte afstand geprojecteerd is. Daarbij wordt gesteld dat tijdens de uitvoering van het werk voldoende maatregelen getroffen moeten worden om verzakkingen te voorkomen. Een voorstel van een maatregel waarbij hier aan gedacht kan worden, is het aanbrengen van meetpunten in gevels.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1 en het antwoord bij B.21.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.23. J. Starmans en M. ter Hunne, nr. 500925**B.23.1 Toename geluidsbelasting***Samenvatting*

Doordat de verkeersstromen diverse malen wordt verlegd en ook de rails tijdelijk wordt verlegd richting de woningen aan de Parallelweg 2-24 krijgen deze woningen te maken met een forse extra geluidsbelasting. Hier dient meer inzicht in te worden gegeven.

Daarnaast wordt opgemerkt dat na reconstructie de geluidsbelasting vanwege het spoor flink zal reduceren, echter door de forse toename van wegverkeer zal de geluidsbelasting hiervan enorm toenemen.

Antwoord

De tijdelijke situatie behoeft noch in het kader van de Wet geluidhinder, noch in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden onderzocht, hij is immers tijdelijk. Verder laat het akoestisch onderzoek zien dat de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van maatregelen aan de bron (toepassen van geluidarm asfalt) langs de Parallelweg zeer beperkt is en met niet meer dan circa 1 dB(A) toeneemt. Een dergelijke toename is over het algemeen niet voor het menselijk oor hoorbaar.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.23.2 Fundering bestaande bebouwing*Samenvatting*

De woningen aan de Coenderstraat en Parallelweg (bouwjaar 1890-1900, 4 woonlagen) zijn technisch niet uitgerust voor de toename en intensiteiten van het verkeer, verkeerslawaaï en verkeerstrillingen.

Daarnaast zijn de woningen aan de Parallelweg voorzien van een traditionele fundering (dus niet geheid). De reeds aanwezige verzakkingen en scheuren kunnen door de bouwwerkzaamheden versnellen en verergeren.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek laat zien dat de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van maatregelen aan de bron (toepassen van geluidarm asfalt) langs de Parallelweg zeer beperkt is en met niet meer dan circa 1 dB(A) toeneemt. Een dergelijke toename is overigens over het algemeen niet voor het menselijk oor hoorbaar. Omdat de geluidstoename beperkt is ten opzichte van de huidige situatie, zijn maatregelen aan de gevels van de woningen niet noodzakelijk.

Toepassing van asfalt zal verkeerstrilling voorkomen, omdat dit wegdektype veelal gladder is en minder gevoelig voor plaatselijke verzakkingen dan een klinkerwegdek. Trillingshinder is daarnaast vooral van zwaar verkeer te verwachten. De omvang van dit verkeer is naar verwachting beperkt, mede omdat al het busverkeer over de Westvest wordt afgewikkeld. Bij de bouwwerkzaamheden zal rekening worden gehouden met trillingshinder en het risico van verzakkingen en scheuren in de bestaande bebouwing. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie en schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.23.3 Situatie grondwater*Samenvatting*

In het MER wordt niet ingegaan op de (tijdelijke) gevolgen van grondwaterschommelingen. Wel wordt aangegeven dat de tunnel een gering effect heeft op de grondwaterstromen. Niet aangegeven wordt wat dat betekent voor de bestaande bouwwerken aan de Parallelweg.

Antwoord

De gevolgen van de ontwikkeling voor de bouwwerken aan de Parallelweg is niet in een dergelijke mate van detail bekend. De reële verwachting is, uitgaande van de stelling dat de realisatie van de tunnel een beperkt effect heeft op de grondwaterstromingen, dit effect ook beperkt zal

zijn voor de bouwwerken aan de Parallelweg. Verwezen wordt naar het antwoord B.5.2. en het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.23.4 Waardevermindering bestaande woningen

Samenvatting

Insprekers zijn niet tegen de spoortunnel maar wel voor de gevolgen van het project voor de woningen aan de Parallelweg (zie ook de punten hiervoor). De waarde van de woningen zal verminderen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie en schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.24. J. Starmans en M. ter Hunne, nr. 500926

B.24.1 Geluidsoverlast nieuwe bebouwing

Samenvatting

In het kader van het Verzoek hogere grenswaarden wordt gevraagd het bestemmingsplan zo aan te passen dat geluidsoverlast voor de nieuwe woningen wordt voorkomen en dat een Verzoek tot hogere grenswaarden niet nodig is.

Antwoord

Hieraan is reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening zoveel mogelijk voldaan. Door de aanwezigheid van de verkeersaders in en langs het gebied kan echter niet worden voorkomen dat een Verzoek hogere grenswaarde achterwege kan blijven. Een mogelijkheid zou nog kunnen zijn met dove gevels te werken (waarbij geen te openen ramen en deuren aanwezig zijn). De geluidsbelastingen aan de gevel zijn echter niet zodanig dat hiervan op voorhand wordt uitgegaan. Van belang is verder dan de toekomstige bebouwing veelal in een carrévorm wordt gebouwd, waarbinnen een geluidsluwe binnentuin ontstaat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.24.2 Woonklimaat

Samenvatting

Het woonklimaat voor de woningen aan de Parallelweg vermindert sterk door de nieuwe hoofdverkeersader nabij de Verlengde Coenderstraat en de bijbehorende geluids- en luchtverontreiniging.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek laat zien dat de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van maatregelen aan de bron (toepassen van geluidarm asfalt) langs de Parallelweg zeer beperkt is en met niet meer dan circa 1 dB(A) toeneemt. Een dergelijke toename is over het algemeen niet voor het menselijk oor hoorbaar. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.24.3 Hoogte nieuwe bebouwing*Samenvatting*

Indieners kunnen zich niet vinden in de uitgangspunten van het plan (sfeer vergelijkbaar met binnenstad) in relatie tot de mogelijkheden van het plan, zoals de hoogte van gebouwen en uitzicht op een plint van 1 tot 2 m hoge parkeergarage.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.25. F.M. van der Jagt en J.H.M. van der Jagt-Toet, nr. 500927**B.25.1 Afsluiten Westvest***Samenvatting*

Indieners maken bezwaar tegen het voorgestelde plan om de Westvest af te sluiten als uitvalsweg voor de binnenstad. Volgens het plan zal verkeer richting Rotterdam via de Coenderstraat de stad uit worden geleid. Naar de mening van indieners zal veel verkeer deze uitvalsweg echter niet gebruiken, maar voor de kortste weg die de Oude Delft richting Zuidwal kiezen. Ook bestemmingsverkeer richting Zuidpoort en Delft-Oost zal deze route kiezen. Deze ontwikkeling is, mede gezien het ingestelde 30 km/h-regime, in strijd met het eerder vastgestelde beleid voor een autoluwe binnenstad.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.26. Bewonersvereniging Grachtengebied Zuid, nr. 500928**B.26.1 Verkeer***Samenvatting*

Bij uitvoering van voorgesteld plan zal het verkeer langs het zuidelijk deel van de hoofdgrachten toenemen. Het betreft hier voor een belangrijk deel bestemmingsverkeer dat voorheen bij het in- en uitrijden van de binnenstad gebruik maakt van de Westvest en de Phoenixstraat. Bij realisatie van de plannen zal dit verkeer de voorkeur geven aan de kortste weg via de Koornmarkt en Oude Delft in plaats van de hiervoor bedoelde Coenderstraat. Deze toename van het verkeer in het 30 km/h-gebied is volgens indiener in strijd met het vigerende beleid tot ontwikkeling van een autoluwe binnenstad.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.27. H.B.P. van Wijk, nr. 500929**B.27.1 Woonklimaat en -veiligheid Coenderstraat***Samenvatting*

Indiener heeft ernstige bedenkingen inzake de nieuwe hoofdverkeersader die in de Coenderstraat langs historische panden komt te liggen, terwijl aan de betreffende nieuwbouw aan de Westvest een wandelgebied komt te liggen. De overlast die deze weg veroorzaakt, kan niet als opwaardering worden betiteld. Deze weg zal worden gebruikt als doorgaande autoweg tussen het noordelijk deel van de stad (vanaf de molen) en de Westlandseweg, ook alle auto's van en naar het station en van en naar de kantoren en parkeergarages komt over deze weg. Dit heeft grote gevolgen voor de geluidsoverlast, ook al blijft dit binnen de gestelde normen. Er zal ook

een grote parkeeroverlast in de achterliggende wijk ontstaan, de realisatie van kantoren zal leiden tot een doodse uitstraling, diverse kleine straatjes nodigen uit tot "hangen" en criminaliteit en het Westerkwartier zal nog meer de aansluiting bij de Delftse binnenstad missen. Ook heeft indiener ernstige bedenkingen tegen een parkeergarage tegenover zijn woningen met een (maximaal) 2 m hoge plint.

De hoogte van de te realiseren bebouwing aan de overzijde van de woningen aan de Coenderstraat leidt tot het verdwijnen van het huidige uitzicht en de visuele verbinding met de binnenstad. Er wordt over 5/6 lagen gesproken, over 17 m hoogte en over mogelijk wisselende hoogtes. Dit is onduidelijk.

Indiener is van mening dat er een strikte maximale bouwhoogte voor de bebouwing aan de overzijde van de Coenderstraat en Parallelweg van 3 lagen of 12 m moet worden opgenomen. Hierdoor wordt (visuele) verbinding gehouden tussen binnenstad en achterstation en wordt evenwicht in bouwhoogtes in en rondom de Delftse binnenstad behouden. Indiener stelt voor om hogere bebouwing toe te passen richting de Kolk, ten zuiden van de Westlandseweg.

Antwoord

De kantoren zullen grotendeels in de vorm van het stadskantoor in combinatie met het station worden gerealiseerd. Door de combinatie met het station zal er geen doodse uitstraling ontstaan. De relatief kleine straten worden omringd door woningen waardoor er voldoende sociale controle zal zijn om de criminaliteit te voorkomen. De aansluiting met de Delftse binnenstad wordt door het plan juist verbeterd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Wat betreft de geluidstoename: deze zal minder dan circa 1 dB(A) zijn door het toepassen van geluidarm asfalt. Een dergelijke geluidstoename is over het algemeen niet voor het menselijk oor hoorbaar. De nieuwbouw voorziet in haar eigen parkeerbehoefte, dus dit leidt niet tot parkeerdruk in het Westerkwartier. De parkeerbehoefte van de Coenderstraat wordt gecompenseerd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.27.2 Parkeergelegenheid

Samenvatting

Indiener vraagt zich af of er redelijke en redelijk betaalbare parkeergelegenheid voor bewoners van de Coenderstraat blijft bestaan of dat men is aangewezen op de parkeergarage.

Antwoord

Voor de bewoners van de Coenderstraat wordt parkeren teruggebracht in de groenstroken langs deze straat. Ook in de toekomst zal een parkeersysteem gelden waarbij bewoners op basis van vergunningen kunnen parkeren, vergelijkbaar met de huidige situatie.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28. Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, A.R.M. van Rijckevorsel, L.N. van Rijckevorsel-Van Veen en H.J.G.M. Rieff, nr. 500930

B.28.1 Schaal plankaarten

Samenvatting

De plankaarten hebben geen uniforme schaalgrootte, waardoor het onmogelijk is het gehele bestemmingsplangebied te overzien en de voorgestelde inrichting in zijn geheel te kunnen beoordelen.

Antwoord

Voor wat betreft de aansluiting van de kaartbladen behorend bij het voorontwerpbestemmingsplan, geldt dat ter plaatse van het Bolwerk de daar gelegen bestemmingen niet goed op elkaar aansluiten. Dit wordt op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan aangepast. De plankaarten van het voorontwerpbestemmingsplan hebben daarentegen wel een uniforme schaalgrootte. Vanwege de grootte van het plangebied en de noodzakelijke leesbaarheid en helderheid van de plankaart is het niet mogelijk het gehele plangebied op één kaartblad op te nemen.

Conclusie

Deze reactie heeft voor wat betreft de aansluiting van de kaartbladen geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.28.2 Afwijking Masterplan*Samenvatting*

Het voorontwerp wijkt op een aantal punten af van het door Busquets opgestelde Masterplan zonder dat duidelijk wordt waarom. Indiener is van mening dat er een goede reden moet zijn om van het Masterplan van hoogstaande kwaliteit af te wijken. Goede argumentatie ontbreekt.

Antwoord

Het bestemmingsplan is gebaseerd op het Masterplan Spoorzone van de gemeente Delft. Dit Masterplan is weer gebaseerd op het stedenbouwkundig plan van Busquets. Aangezien dit een plan is ingericht op ontwikkeling van het gebied, is er in het bestemmingsplan enige flexibiliteit mogelijk gemaakt. De gewenste stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn echter zo goed mogelijk vastgelegd in het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.3 Onvoldoende aandacht voor historische elementen*Samenvatting*

Het voorontwerp heeft onvoldoende aandacht voor historische elementen:

- het zichtbaar maken van het "in het water plaatsen" van de Waltoren;
- het in historisch opzicht correct herstellen van de geometrie van de waterlopen rond het bolwerk, zoals dit tijdens de decemberbijeenkomst ook door Delfia Batavorum aan de orde is gesteld;
- zoals blijkt uit oude stadsplattegronden, is de "doorgaande weg" ook gesitueerd aan de binnenzijde van de stadsmuur, nu is echter gekozen voor de omgekeerde situatie;
- vanuit cultuurhistorisch perspectief en vanwege het positieve effect op de beleving van Delft door toeristen, wordt verzocht in het voorontwerp de herbouw van de Waterslootse Poort en de Schoolpoort mogelijk te maken.

Antwoord

Het terugbrengen van de stadsgracht en het weer herkenbaar maken van het Bolwerk is een verwijzing naar het verleden. Het letterlijk terugbrengen van de gracht en het bastion is niet mogelijk, aangezien er meer elementen zijn die binnen de beperkte ruimte van de Phoenixstraat/Spoorsingel moeten worden ondergebracht, zoals de verschillende verkeersstromen. Het historische aspect en de verkeerskundige eisen zijn in het ontwerp zo goed mogelijk met elkaar verenigd.

De herbouw van de Waterslootse Poort en Schoolpoort is niet mogelijk binnen het beperkte profiel van de Phoenixstraat. Deze herbouw maakt geen onderdeel uit van het stedenbouwkundig plan van Busquets. Er is geen geld bij de gemeente beschikbaar voor deze herbouw.

De plannen uit het voorontwerpbestemmingsplan zijn aangepast op basis van inspraakreacties. De hoofdader komt nu aan de binnenstadzijde van de gracht te liggen. Zie ook de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan: de hoofdverkeersader komt aan de binnenstadzijde van de gracht te liggen.

B.28.4 Inrichting nieuwe stadsgracht langs Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

Het voorontwerp motiveert in onvoldoende mate de inrichting van de nieuwe stadsgracht en de keuzes voor een brug en/of een dam met/zonder duiker op diverse plekken langs de Phoenixstraat/Spoorsingel.

Antwoord

In principe kiest de gemeente er niet voor te werken met dammen in de gracht langs de Phoenixstraat/Spoorsingel. Uitzonderingen hierop kunnen zijn:

- de kruising van het water met de Wateringsevest en de verbinding met de Watertorengracht;
- de kruising bij het Bolwerk.

Dit vormt echter nog een punt van nadere uitwerking.

Binnen de betreffende bestemmingen is de realisatie van bruggen mogelijk gemaakt, zodat benodigde bruggen kunnen worden gerealiseerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.5 Parkeren*Samenvatting*

In de huidige situatie zijn er in het noordelijk plangebied circa 600 parkeerplaatsen langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat. De capaciteit van de nieuwe parkeergarage dient groter te zijn dan de vervangingsbehoefte. De nieuwe parkeergarage dient dus een capaciteit van ten minste 700 parkeerplaatsen te hebben met een mogelijkheid tot verdere uitbreiding.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.6 Bouwhoogte*Samenvatting*

Indiener is van mening van de door het voorontwerp toegestane bouwhoogten voor de bebouwing aan de noordzijde van het midden plangebied (omsloten door de huidige Coenderstraat en Houttuinen) niet aansluit bij de overige bebouwing langs de Coenderstraat, Westvest en Spoorsingel. De uitzonderingshoogte van 17 m dient te vervallen, zodat een maximale bouwhoogte van 11 m geldt. Dit is in lijn met de bestaande bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.28.7 Onvoldoende motivering wijzigingen weginfrastructuur*Samenvatting*

Het voorontwerp motiveert onvoldoende de gemaakte keuzes omtrent de voorgestelde, ingrijpende wijzigingen in de weginfrastructuur, zoals het verkeersarm maken van de Phoenixstraat en Westvest en de inrichting van de Spoorsingel en (Verlengde) Coenderstraat als grote doorgaande weg. Indiener verzoekt nader onafhankelijk onderzoek te laten verrichten naar de optimalisatie van de verkeersafwikkeling en de Spoorsingel en de (Verlengde) Coenderstraat als grote doorgaande weg niet als uitgangspunt te nemen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.8 Geen coördinatie LVVP*Samenvatting*

In het voorontwerp ontbreekt de coördinatie met het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan.

Antwoord

De coördinatie met het LVVP staat uiteraard voorop. Het LVVP is op 30 juni 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. De toelichting van het bestemmingsplan zal zodanig op het LVVP worden afgestemd.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de paragraaf verkeer in de toelichting van het bestemmingsplan.

B.28.9 Onderschatting milieueffecten*Samenvatting*

Indiener is van mening dat de milieueffecten van de inrichting van de Spoorsingel en de (Verlengde) Coenderstraat als grote doorgaande weg onvoldoende zijn onderzocht en in de MER-rapportage zijn verwoord. Zich baserend op de hogere geluidbelasting voor de appartementsbebouwing langs de Westvest, waarvoor tijdens de bouw extra geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden, bestaat het ernstige vermoeden dat vrijwel alle bestaande huizen langs deze wegen een te hoge geluidbelasting zullen krijgen. Het effectief aanbrengen van geluidwerende maatregelen is bij de bestaande bebouwing aan de Spoorsingel en Coenderstraat niet uitvoerbaar, zodat niet aan de wettelijke regelgeving kan worden voldaan.

Antwoord

De hoofdfactor in de bepaling van de geluidsbelasting op de gevels langs de verkeerswegen is naast de verkeersintensiteit en het gebruikte materiaal voor het wegdek, de afstand van de verkeersstroom tot de gevels. Bij de Westvest was deze beperkt en dit heeft daarom geleid tot aanvullende maatregelen. In de inrichting van de Phoenixstraat/Spoorsingel is de afstand gemiddeld genomen groter en leidt zodoende tot verminderde hinder. Ook het toepassen van een nieuwe geluidsarm asfaltsoort draagt bij aan het verminderen van de hinder (in vergelijking met de situatie van de bouw van de appartementen langs de Westvest in de jaren '90 van de vorige eeuw).

De ontwikkeling van de Spoorzone is getoetst aan de wettelijke regelgeving voor geluid. Eveneens heeft afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening op dit punt plaatsgevonden. De geluidshinder is zowel in het kader van het MER als in het kader van het bestemmingsplan in voldoende mate in beeld gebracht en getoetst. Aan de wettelijke regelgeving (onderzoekswijze en normering) en aan een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.10 Fundering bestaande bebouwing*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af of de fundering van de bestaande bebouwing (grotendeels op staal en in slappe grond) bestand is tegen de toename van het wegverkeer vlak langs de gevels.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie en schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.28.11 VG-strook*Samenvatting*

Uit oogpunt van de hoogwaardige inrichting van het plangebied dient de VG-strook aan de uiterste westzijde van het plangebied (nu vanaf de Spoorsingel hoek Hugo de Grootstraat naar het noorden) ook geprojecteerd te worden langs de Coenderstraat en de Spoorsingel tussen de Buitenwatersloot en de Hugo de Grootstraat.

Antwoord

De bestemmingsplankaart zal hierop worden aangepast.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.29. De Hollandsche Molen en Stichting Molen De Roos, nr. 500968**B.29.1 Bestemming "molen"***Samenvatting*

Indieners stellen dat een bestemming als "molen" voor Molen De Roos ontbreekt.

Antwoord

De opmerking is terecht. In de voorschriften en op de plankaart zal een op de molen toegesneden bestemming worden opgenomen. Tevens wordt de juridische planbeschrijving in de toelichting hierop aangepast.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de voorschriften, de plankaart en de juridische planbeschrijving in de toelichting van het bestemmingsplan.

B.29.2 Ruimte voor onderhoud molen*Samenvatting*

Volgens het plan komt er aan de ene kant van de molen tramlijnen, aan de andere kant is water gepland. Hierdoor blijft er te weinig ruimte over voor het uitvoeren van onderhoud aan de molen; voor deze onderhoudswerkzaamheden is het periodiek nodig om een hijskraan of hoogwerker op te stellen. Indiener vragen betrokken te worden bij de uitwerking van de plannen.

Antwoord

De ligging van de trambaan en hoofdrijbaan zal wijzigen. Het water zal niet langer naast de molen liggen, zodat er voldoende opstelruimte voor een hijskraan aanwezig zal zijn. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Door wijziging van de inrichting van het dwarsprofiel bij de molen wordt aan de reactie voldaan.

B.29.3 Ontluchting en beschermd stadsgezicht*Samenvatting*

Uit de plannen blijkt dat tussen de molen en de Bagijnnetoren een voorziening is gemarkeerd voor luchttoetreding tot de tunnel. Deze voorziening heeft een maximale hoogte van 6 m en een oppervlak van 100 m². Bij maximale benutting van deze maten zal er een sterk ontsierend bouwwerk tussen de molen en de Bagijnnetoren worden gerealiseerd. Een dergelijk groot gebouw lijkt tevens strijdig met het beschermde stadsgezicht (zie Bestemmingsplan Binnenstad).

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de plankaart van het plan.

B.30. De Hollandsche Molen en Stichting Molen De Roos, nr. 500969**B.30.1 Zelfde inhoud als brief nr. 500968***Samenvatting*

Zie 500968

Antwoord

Zie 500968.

Conclusie

Zie 500968,

B.31. Historische Vereniging Delfia Batavorum, Commissie Behoud Stadsschoon, nr. 500981**B.31.1 Stedenbouw***Samenvatting*

Voor de borging van de kwaliteit van het plan Spoorzone acht indiener het zeer wenselijk het definitieve bestemmingsplan te koppelen aan een concreet uitwerkingsplan en beeldkwaliteitsplan.

Antwoord

Ten behoeve van de gewenste grootschalige ontwikkelingen is in het bestemmingsplan binnen duidelijke grenzen een redelijke mate van flexibiliteit opgenomen in de vorm van globale bestemmingen voor de verschillende functies in het plangebied. Hierbij speelt het plan in op de beoogde ontwikkelingen zonder dat de rechtszekerheid van de bewoners en andere gebruikers van het gebied onevenredig wordt aangetast. Voor de transformatie van het plangebied is in het bestemmingsplan grotendeels gekozen voor bestemmingen met een directe bouwtitel. Hierdoor kan er gebouwd worden zonder dat er uitwerkingsplannen opgesteld hoeven te worden. Voor deze planvorm is gekozen, aangezien de stedenbouwkundige randvoorwaarden ver genoeg uitgewerkt zijn om in directe bestemmingen te vertalen. Het opnemen van uit te werken bestemmingen zou leiden tot onnodige procedures en vertraging met betrekking tot de realisatie van de plannen.

Voor het plangebied zal een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden, waarin de eisen ten aanzien van het uiterlijk van de gebouwen wordt beschreven. Dit beeldkwaliteitsplan zal onderdeel gaan uitmaken van de welstandsnota.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.2 Bolwerk*Samenvatting*

Indiener pleit ervoor om het gehele Bolwerk in de plannen op te nemen. Hierbij merkt indiener het volgende op:

- het op de plankaart aangegeven Bolwerk wijkt af van de historische situatie als aangegeven op het kadastraal minuut van 1832;
- de aanduiding "brug" dient nog op de plankaart te worden opgenomen;
- het volledig terugbrengen van het Bolwerk zal in combinatie met het terugbrengen van het water historisch-stedenbouwkundig meer overtuigen;
- het Bolwerk kan tevens in de hoogte worden vormgegeven;
- bovengenoemde punten sluiten aan bij de visie van Busquets;
- indiener vermeldt dat het Hoogheemraadschap van Delfland vanuit het oogpunt waterhuishouding positief tegenover het idee staat om bestaande waterverbinding tussen Buitenwatersloot en Westsingel inclusief waterkering te verplaatsen.

Antwoord

Het terugbrengen van de stadsgracht en het weer herkenbaar maken van het Bolwerk is een verwijzing naar het verleden. Het volledig inpassen van de historische vorm van het Bolwerk neemt een fors ruimtebeslag. Vooral het verplaatsen van het water aan de zuidzijde van het Bolwerk is een ingreep die aanzienlijke effecten op het ruimtegebruik op het terrein van de

voormalige Houttuinen met zich meebrengt. De geplande vastgoedontwikkeling dient dan kleiner te blijven, hetgeen ten koste gaat van opbrengsten (nodig als bijdrage in de bestrijding van de bouwkosten van de spoortunnel) en meerkosten oplevert. Financieel is dit dan ook niet mogelijk. Daarnaast zorgen ook de verschillende onder te brengen verkeersstromen ervoor dat de ruimte te beperkt is om het Bolwerk letterlijk terug te brengen. Het historische aspect en de verkeerskundige eisen zijn in het ontwerp zo goed mogelijk met elkaar verenigd. De vertaling van het bolwerk op de plankaart is gebaseerd op de visie van Busquets.

De waterkering kan blijven liggen op de huidige locatie. Het is te kostbaar om de waterkering te verplaatsen. Er wordt geen specifieke wijziging "brug" meer op de plankaart opgenomen. Bruggen worden mogelijk gemaakt binnen de betreffende bestemmingen, zoals de gronden met de bestemming Water.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de voorschriften van het plan.

B.31.3 Waltorens

Samenvatting

Indiener pleit ervoor om de waltoren vrij te houden en de gewenste verbinding tussen Spoorsingel en Phoenixstraat niet door middel van een dam rondom deze toren te realiseren, maar bij voorkeur met de aanduiding "brug". Tevens pleit indiener ervoor om de plattegronden van de waltorens terug te brengen, in de vorm van een plat vlak als uitzicht- en rustpunt.

Wellicht is het mogelijk het technische-functionele aspect van de ontluchting van de tunnel met (het historische patroon van) de waltorens te combineren. Momenteel is het onduidelijk op welke wijze de gebieden ten behoeve van de ontluchting op een aanvaardbare wijze worden vormgegeven. Twee bouwwerken met een maximaal volume van 600 m³ midden in de groenzone of in het water waarvan de plaats slechts op basis van technische argumenten worden bepaald, wordt door indiener onvoldoende geacht en komt niet overeen met de visie van Busquets. Nadere uitleg over de visie van de gemeente is gewenst. Bij het combineren van de ontluchting van de tunnel met de waltorens is ontstaan er een maximaal oppervlak van 240 m² voor de ontluchting van de treintunnel. Er stonden namelijk in totaal 9 poorten, rondelen en torens op de treintunnel waarvan de Bagijnnetoren met een oppervlak van 30 m² er één is. De overige torens hebben samen een oppervlak van 240 m², uitgaande van deze 30 m² van de Bagijnnetoren.

Antwoord

Omdat de gracht niet langer naast de waltoren zal liggen is de opmerking met betrekking tot een brug niet meer relevant.

Met het voorliggende plan is geenszins beoogd de gehele historische binnenstadsrand (opnieuw) zichtbaar te maken. Het inpassen en bewaren van de twee monumenten, molen "De Roos" en de Bagijnnetoren, ziet de gemeente als een waardevolle bijdrage aan het bewaren van het cultuurhistorisch erfgoed. Er zijn andere argumenten en aspecten die de inrichting van de openbare ruimte in het gebied tussen het Bolwerk en het Bacinol-gebouw bepalen. Niet in het minste argumenten van financiële haalbaarheid. Het opnemen van de plattegronden van de voormalige waltorens is niet mogelijk binnen het beperkte profiel van de Phoenixstraat. De ruimte wordt volledig benut voor de verkeersstromen en de stadsgracht. Er is voor gekozen om als verwijzing naar de historie in te zetten op het terugbrengen van de stadsgracht en niet van de waltorens.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.4 Grachten

Samenvatting

Indiener stelt voor om

- de gracht aan de zijde van de Phoenixstraat met ongeveer 1 m te verhogen. Hierdoor wordt het beeld versterkt;

- het water van de Wateringsevest te verbreden tot de breedte van het water van de Phoenixstraat;
- een doorgaande waterloop te ontwerpen (slechts onderbroken door bruggen in plaats van een te brede dam ter hoogte van de Ruys de Beerenbrouckstraat).

Antwoord

Het is niet wenselijk de gracht aan de zijde van de Phoenixstraat 1 m te verhogen, aangezien er dan nauwelijks meer een visuele relatie met het water is. Het water ligt al circa 1 m lager dan de kade. Door de ophoging zou dit 2 m worden. Het water ligt dan te diep om nog te kunnen worden ervaren.

Een doorgaande gracht van het Bolwerk tot aan de Watertorengracht is technisch niet mogelijk omdat de stijgende spoortunnel een watergang met voldoende diepte doorkruist.

De gracht zal zoveel mogelijk een doorgaande gracht worden. Het is echter financieel en in verband met de bereikbaarheid voor verkeer niet mogelijk om overal bruggen aan te leggen. Op een aantal plaatsen zal het water daarom met elkaar verbonden worden door duikers.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.5 Bacinol

Samenvatting

Indiener pleit voor het behoud van het Bacinol-gebouw.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.6 Limitatieve lijst

Samenvatting

Om bepaalde ontwikkelingen die de kwaliteit van het plan negatief kunnen beïnvloeden, uit te sluiten, kan een limitatieve lijst van mogelijke bestemmingen in de vorm van een beschrijving en legenda worden opgenomen.

Antwoord

De bestemmingen die in de voorschriften zijn opgenomen, zijn in principe limitatief. De toegestane functies zijn de functies die gerealiseerd mogen worden. Dit betekent niet dat deze functies gerealiseerd moeten worden, maar andere dan genoemde functies zijn in ieder geval niet toegestaan (toelatingsplanologie). De toegestane functies zijn eenduidig en behoeven geen verdere beschrijving.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.7 Woon/werkfuncties

Samenvatting

Indiener stelt voor om bij de ontwikkeling van woon/werkfuncties te stellen dat er rekening gehouden dient te worden met functiewisseling en meervoudig ruimtegebruik.

Antwoord

Het plangebied is voornamelijk een woongebied met een woonbestemming. Binnen deze bestemming is de uitoefening van aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten toegestaan. Binnen de bestemming is functiewisseling en meervoudig ruimtegebruik van deze woon- en werkfuncties mogelijk. Het is juridisch gezien niet mogelijk als voorwaarde op te nemen dat deze functies daadwerkelijk gerealiseerd moeten worden.

Andere werkfuncties, zoals de kantoorlocaties, hebben een Kantoorbestemming gekregen, waarbij als "werkfunctie" uitsluitend kantoren zijn toegestaan.

Uit de gemengde doeleindenbestemming volgt automatisch dat functiewisseling is toegestaan. Uiteraard geldt dat de in de voorschriften opgenomen grenzen wel in acht genomen moeten worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.8 Station en stationsplein

Samenvatting

Er ontbreekt een exacte maatbepaling onder- en bovengronds van het spoorwegstation en het stationsgebouw. Volgens indiener zou het ondergrondse station moeten lopen van het Stationsplein tot het Bolwerk. Tevens ontbreekt in de ruimte rondom het station inzicht in de verhouding van de wanden ten opzichte van het horizontale vlak en de relatie van beiden in zichtlijnen/oriëntatie en de kwaliteit van de inrichting.

Indiener pleit voor ten minste twee in- en uitgangen van het spoorwegstation: één ter plaatse van het Stationsplein en één ter plaatse van het Bolwerk. Hierdoor verdwijnt de barrièrewerking en worden looproutes naar de binnenstad verbeterd. Tevens zijn er voor de veiligheid in ieder geval al twee nooduitgangen vereist; een combinatie met twee hoofdtoegangen ligt voor de hand. Andere nooduitgangen kunnen worden gekoppeld aan de moderne vertaling van de waltorens.

Antwoord

Het spoorwegstation bevindt zich grotendeels ondergronds. Het bovengrondse gedeelte is geregeld in de bestemming Gemengde doeleinden I. Binnen deze bestemming zal ook het stadskantoor worden gerealiseerd. Het volume van het stadskantoor is bepaald op maximaal 29.000 m². Het station zal in samenhang met andere functies worden gerealiseerd. Het betreft detailhandel, dienstverlening en horeca. Ook deze functies kennen een maximaal volume. De maat van het station is niet exact bepaald. Binnen de bestemming Gemengde doeleinden I mag een bepaald volume worden gerealiseerd met een maximale goothoogte van 23 m. Een deel van de bebouwing in een zone van 6 m vanaf de Coenderstraat krijgt een goothoogte van maximaal 15 m. Daarbinnen is realisatie van het station, zowel boven- als ondergronds mogelijk. Ook binnen de bestemming Spoorwegdoeleinden II is het mogelijk het station te realiseren. Dit zal het geval zijn waar een bestemming, die met de bestemming Spoorwegdoeleinden II samenvalt niet voorziet in de functie station.

De locatie van het station is overigens aan technische beperkingen onderhevig, aangezien het ontwerp moet voldoen aan de specificaties van de beheerder van de spoorwegen, ProRail. Daarin is bijvoorbeeld opgenomen dat perrons niet in een bocht mogen liggen en dat perrons een minimale breedte kennen. Daarom is het niet mogelijk de perrons verder naar het noorden te laten strekken dan nu in de plannen is opgenomen (tot ongeveer ter hoogte van het pand ten noorden van de Poppesteeg). Een uitgang bij het Bolwerk is om deze reden niet uitvoerbaar. Overigens wenst NS om redenen van veiligheid het aantal toegangen tot de perrons juist te beperken. Dat laat natuurlijk de eis van voldoende nooduitgangen ongemoeid. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid tot het realiseren van nooduitgangen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de bestemmingen waarin het station gelegen is en de bestemming Park waarin nooduitgangen mogelijk gemaakt worden.

B.31.9 Parkeren

Samenvatting

Indiener vraagt om een specifiekere aanduiding van de positie van parkeergelegenheden ("op maaiveld of tot 2 m boven peil") ten opzichte van NAP. Hiernaast is het gewenst om alternatieve opties voor parkeren geheel of gedeeltelijk ondergronds aan te geven. Indiener stelt voor om dubbelgebruik door koppeling van parkeeroppervlakte aan verschillend dag- en nachtgebruik van een parkeerplaats vast te leggen.

Antwoord

Vanwege het verschil in peil binnen het plangebied is het noodzakelijk dat op sommige plekken voor parkeren een verschillende maat ten opzichte van peil is opgenomen. In afwijking van wat in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen, geldt dat in het ontwerpbestemmingsplan, gebouwen voor parkeren tot 1,2 m boven peil zijn toegestaan, dit betekent dat parkeren grotendeels halfondergronds plaatsvindt. Maar het is eveneens mogelijk dat parkeren geheel ondergronds zal plaatsvinden. Dit zal in een verder stadium bij de verdere uitvoering van de plannen uitgewerkt worden. Daar waar het basisprincipe van 1,2 m boven peil geldt, zal dus nooit hoger gebouwd worden voor parkeren dan 1,2 m boven peil. Dat kan dus wel lager worden.

Op een aantal locaties is afgeweken van het basisprincipe van 1,2 m boven peil, onder andere door peilverschillen. Dit is dan in de voorschriften en/of op de plankaart aangegeven.

Alternatieve opties voor parkeren zijn mogelijk binnen de gestelde maten van het bestemmingsplan, dit betekent dat parkeergarages die bovengronds gebouwd mogen tot 1,2 m boven peil in principe ook ondergronds gebouwd mogen worden, tenzij expliciet is aangegeven.

Betrokkene geeft kennelijk de voorkeur aan NAP in plaats van het peil zoals dat in het plan gedefinieerd is. In Delft is het gebruikelijk van het peil uit te gaan zoals gedefinieerd in het plan.

Het vastleggen van dubbelgebruik door koppeling van parkeeroppervlakte aan verschillend dagen nachtgebruik van een parkeerplaats is een onderwerp dat te maken heeft met de uitvoering van een plan. Dit wordt niet binnen een bestemmingsplan geregeld. Wel is hiermee rekening gehouden bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.10 Groenvoorzieningen en ecologie*Samenvatting*

Het hoofdstuk groenvoorzieningen en ecologie is zeer algemeen opgesteld. Indiener pleit voor vastleggen van beoogde kwaliteiten en het proces hoe daartoe te komen.

Antwoord

Het vastleggen van de beoogde kwaliteit van het park en de overige groene gebieden is een kwestie van uitvoering van het plan en daarmee niet direct onderwerp van regeling in het bestemmingsplan. Dit aspect wordt later uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.11 Visie*Samenvatting*

Indiener pleit voor een duidelijkere weergave van de visie (relatie met plan Busquets) in woord en ruimtelijk beeldmateriaal.

Antwoord

De relatie met de visie van Busquets zal duidelijker omschreven worden in de toelichting. Waar mogelijk wordt dit verduidelijkt worden met figuren.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.31.12 Bouwhoogte, zichtrelatie en routing*Samenvatting*

Om misinterpretatie of onterechte "oprekking" van onder andere het bouwvolume te voorkomen, stelt indiener het volgende voor om op te nemen:

- het koppelen van het aantal bouwlagen aan de maximale hoogte ten opzichte van NAP;
- het koppelen van bouwhoogtes aan dwarsprofielen c.q. ruimtelijke enveloppen;
- een duidelijke beperking van bouwhoogtes indien deze strijdig is met de belangrijke zichtrelaties naar de historische binnenstad;

- het duidelijk vermelden van het maximaal mogelijk te realiseren oppervlak/volume;
- duidelijke lokalisering van de vermelde "landmarks" binnen het totaalplan en binnen de aangegeven bouwenveloppen.

Antwoord

De toegestane oppervlakten, bouwhoogten en volumes zijn duidelijk weergegeven op de plankaart en in de voorschriften.

De zichtrelaties met de binnenstad zullen vergelijkbaar zijn met de huidige zichtrelaties. Vanuit de Coenderstraat zullen de zichtrelaties met de binnenstad duidelijk toenemen door de realisatie van de oost-weststraten en het verdwijnen van het talud.

Het enige echte hoogteaccent dat gerealiseerd gaat worden is het gebouw ten zuiden van de Westlandseweg, aan de oostzijde van het park (blok 11). Dit wordt op figuur 5 in de toelichting opgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Er is een figuur toegevoegd met dwarsdoorsneden over het plan. Het hoogteaccent is op figuur 5 in de toelichting opgenomen.

B.31.13 Duurzaam Bouwen

Samenvatting

De koppeling naar Duurzaam Bouwen is even relevant als effectief, maar in het concept bestemmingsplan is niet meer dan een intentieverklaring zonder concrete uitgangspunten en acties opgenomen. Indien er pleit voor opname van uitgangspunten en noodzakelijk uit te voeren onderzoek/programma van eisen.

Antwoord

In de toelichting is beschreven dat ten aanzien van de Spoorzone Delft bestuurlijk een bovengemiddeld ambitieniveau voor duurzaam bouwen geldt. Dit betekent een ambitieniveau hoger dan het in de gemeente Delft verplichte basisniveau dat uitgevoerd dient te worden volgens de Uitvoeringslijst duurzaam bouwen woningbouw en het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.

Op grond van het gemeentelijk duurzaam bouwen beleid zijn voor het project Spoorzone een aantal doelstellingen geformuleerd. Voor de verschillende delen van het plangebied zijn daarnaast de in de toelichting op pagina 111 genoemde deelaspecten van belang waarvoor bij de nadere uitwerking van het plan maatregelen genomen dienen te worden om te voldoen aan het gestelde ambitieniveau. In het bestemmingsplan hoeft voor dit onderwerp niet meer opgenomen worden dan genoemd is, aangezien Duurzaam Bouwen een zaak is van uitvoering van het plan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.31.14 Grondwaterstand

Samenvatting

Het stromingspatroon in het plangebied is in oost-westrichting, dus loodrecht op de richting van de tunnelbuis. Indien er vraagt in hoeverre onderzocht is of een voorstelbare verstoring van dit stromingspatroon van invloed is op de bestaande funderingen van (historische) bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.5.2. en het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.32. Corsmit-Van Ierland-de Ferrante-Van de Kamer, nr. 500999**B.32.1 Locatie 4-D Centrum***Samenvatting*

Indieners zijn mede initiatiefnemer van een voorstel voor een 4-D Centrum in Delft. In dit vierdimensionale architectonische gebouw worden kunst, wetenschap, design en media verenigd.

Indieners zijn na overleg met de betrokkenen van het project Spoorzone gekomen tot een voorlopige locatiekeuze voor de uitvoering van het 4-D gebouw. Deze locatie is gelegen ten westen van de Verlengde Coenderstraat bij de kruising Westlandseweg- Verlengde Coenderstraat. Op de plankaart van het bestemmingsplan heeft deze locatie de bestemmingen "Woon-doeleinden" en "Kantoren".

Indieners vragen om het 4-D gebouw niet bij voorbaat te sluiten door het bestemmingsplan op functie en rooilijnbepaling uit te breiden. Daarnaast wordt voorgesteld dat indieners de aangrenzende woonfuncties in een geheel planvoorstel kunnen beschouwen.

Indieners verzoeken dan ook de beoogde locatie voor een nader te bepalen periode te reserveren, om de mogelijkheden voor de markt en de keuze van de toekomstige gebruikers in samenwerking met de gemeente Delft en een projectontwikkelaar in een studieplan te onderzoeken.

Antwoord

In het bestemmingsplan is vooralsnog geen ruimte gemaakt voor een museale functie in het plangebied, aangezien de gemeente geen besluit heeft genomen over het opnemen van deze functie in het plangebied. Het plan maakt geen onderdeel uit van het Masterplan voor de Spoorzone. Bovendien is de financiële haalbaarheid van de functie onzeker.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.33. Winkeliersvereniging De Klis, nr. 501017**B.33.1 Bereikbaarheid***Samenvatting*

De bereikbaarheid van het winkelgebied in het noordelijk deel van de binnenstad voor zowel bezoekers, ondernemers, werknemers als bewoners komend over de Binnenwatersloot, het Sint Agathaplein, de Schoolstraat en via het Noordeinde, Oude Delft/Voorstaat en dergelijke is in het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende aan het licht gekomen.

Antwoord

Bestaande toegangswegen tot het winkelgebied blijven intact. Ook de voeding van die toegangswegen vanuit de Phoenixstraat wijzigt niet. Mogelijk zal tijdelijk wel sprake zijn van beperkte bereikbaarheid. Hierover zal tijdig overleg gevoerd worden met betrokkenen, zodat overlast tot een minimum kan worden beperkt.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.33.2 Parkeren*Samenvatting*

Er is onvoldoende aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de Phoenixstraat. Dit geldt ook voor het wegvallen van een groot aantal parkeerplaatsen onder het huidige spoorviaduct en de gevolgen voor het gebied die hieruit vloeien, zoals een hogere parkeerdruk en zoekverkeer in de omliggende straten en grachten.

Antwoord

Zie de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.33.3 Grondwaterstand*Samenvatting*

Er is onvoldoende aandacht besteed aan de mogelijke gevolgen voor de funderingen van panden als gevolg van een veranderde grondwaterstand ten gevolge van de nieuwe tunnelwanden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.5.2. en het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.33.4 Werkzaamheden*Samenvatting*

Indiener is bezorgd om het leef- en werkklimaat en de economie van de noordelijke binnenstad gedurende de langdurige looptijd van het project.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over tijdelijke situatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De betreffende teksten in de toelichting over de tijdelijke situatie zijn aangepast.

B.33.5 Opbouwperiode*Samenvatting*

Er ontbreekt een omschrijving van de situatie na afronding van het tunnelproject gedurende de opbouwperiode van de complexen daarboven.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over tijdelijke situatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De betreffende teksten in de toelichting over de tijdelijke situatie zijn aangepast.

B.34. Ir. J.G.M. Verhaar, nr. 501053**B.34.1 Aantasting privacy, zon en uitzicht***Samenvatting*

Door de situering van de bouwblokken 16 en 17 in de zuidkant van het park worden de belangen ten aanzien van privacy, zon en uitzicht aangetast.

Antwoord

Er zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om de consequenties van de nieuwe bebouwing op de bezonningsdiagrammen van de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat in beeld te brengen. Uit deze bezonningsdiagrammen blijkt dat er nauwelijks schaduwwerking optreedt.

De geplande blokken 16 en 17 worden op zodanige afstand van de bestaande en toekomstige bebouwing aan de Engelsestraat gerealiseerd (ten minste 20 m) dat dit geen gevolgen heeft voor de privacy.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.35. F.M. Boon, nr. 501054**B.35.1 Sociale veiligheid ondergronds station***Samenvatting*

In de toelichting van het bestemmingsplan is geen vermelding gemaakt van het thema sociale veiligheid en het ondergrondse station. Indiener stelt dat in het bestemmingsplan als eis moet

worden opgenomen dat bij het ontwikkelen van het station strenge eisen worden gesteld ten aanzien van sociale veiligheid en dat belanghebbenden en/of deskundigen worden betrokken die het thema sociale veiligheid nauwlettend inbrengen.

Antwoord

In de planvorming van het station wordt hieraan uitgebreid aandacht besteed. De planvorming is echter nog in ontwikkeling.

De sociale veiligheid is een belangrijk punt van aandacht voor het ontwerp van de ondergrondse perrons. Vanuit het oogpunt van openbare orde en het tegengaan van zwartrijders werkt de Nederlandse Spoorwegen toe naar Beheerste Toegang van de Stations (BTS). Via één (gecontroleerde) toegang tot de perrons (tourniquets) hoopt de NS de mensen te weren die niets in het station te zoeken hebben, om op die manier de sociale veiligheid op het station te verbeteren. Daarnaast zal bij het ontwerp een overzichtelijke architectuur worden toegepast, bijvoorbeeld geen kolommen op de perrons. Ook wordt aandacht besteed aan het verlichtingsniveau, zodat een aantrekkelijk en sociaal veilig station ontstaat. Op basis van genoemde argumenten zal daarom het ondergrondse station worden gebouwd met één uitgang.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.36. Passepartout Mode, J.C. Stolk Hebing, nr. 501055

B.36.1 Nadeelcompensatie en planschade

Samenvatting

De geplande ontwikkelingen hebben negatieve gevolgen voor de verkoopmogelijkheden van het bedrijf. Inspreker wenst in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie en de planschaderegeling.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.37. C. Elmendorp, G. Vollebregt, P. Broersma en mw. M. Overes, nr. 501059

B.37.1 Ligging station ten opzichte van mogelijke locatie dagopvang (Zuidwal/Crommelinplein)

Samenvatting

Indieners maken bezwaar tegen het feit dat de tijdelijke en definitieve stationsvoorziening te dicht bij een mogelijke locatie voor dagopvang voor alcohol- en drugsverslaafden, dak- en thuislozen komt te liggen. Deze locatie is gelegen bij de GGD/Ambulancepost aan de Zuidwal/Crommelinplein. Indieners zijn van mening dat indien de opvang op de genoemde locatie gerealiseerd gaat worden, ongewenste aanzuigende werking optreedt van het station op verslaafden buiten de regio. Hierdoor treedt de door de gemeente Delft genoemde ongewenste situatie op voor wat betreft toetsingscriteria 4 "nabijheid van het station" ten opzichte van de te kiezen locatie voor de opvang (Toetsingscriteria. Toetsing alternatieve locaties dagopvang, gemeente Delft, sector Werk, Inkomen en Zorg, oktober 2004).

In de stationsomgeving zal een aantasting van leefbaarheid, woongenot en veiligheidsgevoel optreden, wat onverenigbaar is met de in hoofdstuk 2 genoemde gebiedsvisie van onderliggend bestemmingsplan.

Daarnaast wordt in hoofdstuk 7 als knelpunt van het ontwerp genoemd de sociale veiligheid van de langzaam verkeersroutes naar het station. Het oplossen van dit knelpunt staat eveneens haaks op het voornemen een dagopvang op genoemde locatie mogelijk te maken.

Indieners vragen duidelijkheid over het nu onverenigbare gemeentelijke voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone en de ligging van de mogelijke locatie voor de dagopvang.

Antwoord

Bij het aanwijzen van een mogelijke opvang voor daklozen in het gebied Voorhof-noord heeft de gemeente steeds in het oog gehouden dat dit een tijdelijke vestiging zou betreffen. Daarmee zou de toekomstige bestemming nooit belast worden.

Inmiddels heeft het college een andere locatie voor de opvang van daklozen aangewezen. Er is geen sprake meer van dat dit aan de Nijverheidsstraat zal plaatsvinden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.38. Mw. A.M. van Dishoeck en dhr. F. Boelens, nr. 501079**B.38.1 Groenstrook ter plaatse van Bacinol***Samenvatting*

Voorgesteld wordt om het gebied "GR" waar in het voorontwerp onder andere "Bacinol" staat met wijzigingsbevoegdheid ex art. 11 WRO in te richten als groenstrook en hier geen kantoren te realiseren.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.38.2 Snelheid Spoorsingel*Samenvatting*

Gezien de breedte van het gebied bestemd als verkeersdoeleinden aan de Spoorsingel gelegen tussen de Kampveldweg en de De Vriesstraat neemt indiener aan dat men hier maximaal 50 km/h mag rijden. Dit is een onveilige situatie en leidt tot een verhoogde geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Indiener stelt voor om het gebied "VG" te vergroten tot aan de huidige locatie van de weg, kruising Wateringse Vest, Phoenixstraat en Kampveldweg.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1. De Spoorsingel zal een 30 km/h-regime kennen. Het VG-gebied wordt uitgebreid.

Conclusie

Het gebied op de plankaart met de bestemming Verblijfsgebied (VG) is uitgebreid, waarmee aan deze reactie tegemoet wordt gekomen.

B.38.3 Parkeren bewoners Spoorsingel*Samenvatting*

Bewoners van Spoorsingel nrs. 94 tot en met 100 zijn in de nieuwe situatie aangewezen op de garage die op een afstand van minimaal 400 m van zijn woning verwijderd ligt. Indiener stelt voor om voor deze bewoners parkeergelegenheid aan de parallelweg/woonstraat te realiseren, zoals ook in de huidige situatie het geval is.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1. Langs de Spoorsingel zullen waar mogelijk ook parkeerplaatsen worden voorzien. Dit vormt een inrichtingsaspect dat in de nadere uitwerking aan de orde komt

Conclusie

De verkeersparagraaf in de toelichting is hierop aangepast.

B.38.4 Onduidelijkheid plan*Samenvatting*

In het huidige plan zijn de voordelen niet concreet aangegeven en bestaat er onduidelijkheid over bijvoorbeeld de aanleg van verharding of groenstrook. Indiener stelt voor om te komen tot een omschrijving van de toekomstige situatie tot in detail.

Antwoord

Een omschrijving in detail is slechts in beperkte mate mogelijk. De inrichting is nog onderwerp van nadere planvorming. Wel zal de opbouw van de dwarsprofielen in de plantoelichting worden beschreven. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.38.5 Schadeonderzoek*Samenvatting*

Indiener stelt voor dat een onafhankelijke partij vooraf de staat van de woningen opneemt en de rapportage daarover openbaar maakt. Tijdens de bouw dienen zaken te worden gemeten en gecontroleerd. Dit dient te worden vastgelegd in procedures.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.39. H. den Boer, nr. 501120**B.39.1 Weg Coenderstraat en Spoorsingel***Samenvatting*

De Coenderstraat en de Spoorsingel worden een brede verkeersweg, wat een verslechtering van het leefklimaat betekent: bewoners van deze straten en aangrenzend woongebied krijgen te maken met verkeerslawaaï en luchtvervuiling. Tevens ontstaan er voor voetgangers en fietsers grote gevaren.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1. De inrichting van het profiel van de Spoorsingel-Phoenixstraat zal worden gewijzigd. De milieuhinder blijft binnen aanvaardbare normen.

Conclusie

Door wijziging van het profiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel wordt deels aan deze reactie tegemoetgekomen.

B.39.2 Financiën*Samenvatting*

Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de minister toestemming gaf om een zeer dure spoortunnel in Delft te bouwen. Gezien de bezuinigingen van de rijksoverheid en de daarmee verband houdende achteruitgang van inkomen van burgers staat dit besluit in schrille tegenstelling hiermee. Indiener trekt de conclusie dat de gemeente Delft denkt dat de algemene geldmiddelen onuitputtelijk zijn.

Antwoord

Deze opmerkingen richten zich in feite tegen het besluit van de minister en niet tegen het bestemmingsplan zelf. Zij zijn voor kennisgeving aangenomen. De paragraaf over de economische haalbaarheid van het plan geeft aan dat gelden beschikbaar zijn en het plan economisch uitvoerbaar is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.40. Bacinol BV, nr. 501123**B.40.1 Behoud bestaande bebouwing***Samenvatting*

Gevraagd wordt zoveel mogelijk bestaande bebouwing te sparen, zoals het Bacinolgebouw, de bebouwing op Houttuinen en de huizen op de Van Leeuwenhoeksingel.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over het Bacinol-gebouw en de Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.40.2 Tunneltracé*Samenvatting*

Gevraagd wordt de tunnel te boren en het tracé in westelijke richting op te schuiven, zodat het Bacinol-gebouw en molen de Roos gevrijwaard worden van ondertunneling.

Antwoord

De spoortunnel is in feite te kort om op financieel verantwoorde wijze deze door middel van boren aan te leggen. In de Planstudie heeft ProRail namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat reeds geconcludeerd dat de bouwkosten te hoog uitvallen bij een boortunnel. Bovendien zou het station op grote diepte (het laagste punt in de tunnel) moeten worden gebouwd tegen hoge kosten. Ook voor reizigers neemt het comfort bij een dergelijk station op meer dan 20 m onder maaiveld sterk af.

Het gekozen tunneltracé wordt mede bepaald door de mogelijkheden tegen de geringst mogelijke kosten de tunnel te bouwen. Bouwen naast het bestaande spoorviaduct staat de bouw toe zonder verhindering van de normale treinenloop (op het viaduct), maar heeft inderdaad als consequentie dat onder de molen door en door het Bacinol-gebouw heen een tunnel (of toerit) komt te liggen.

Het Bacinol-gebouw staat op het tunneltracé. Echter in tegenstelling tot de molen "De Roos" en de waltoren staat het Bacinol-gebouw niet op een gesloten tunneldeel, maar op een deel waar de sporen in een helling liggen in een open bak nabij de tunnelmond. Het sparen van het gebouw is dan alleen technisch mogelijk indien de tunnel in noordelijke richting wordt verlengd. Zelfs in dat geval zal dit een lastiger operatie zijn dan bij de toren of de molen omdat het Bacinol-gebouw slechts deels op het tracé ligt.

Het verlengen van de spoortunnel in noordelijke richting stuit op ernstige complicaties bij het zogenaamde verkeerstunneltje dat het westelijk bedrijfsterrein van DSM Gist verbindt met het oostelijk. Dit tunneltje dient om reden van kosten als een verticaal dwangpunt in het tunnelontwerp beschouwd te worden. Zeker in het geval dat de spoortunnel louter om leefbaarheidsargumenten gebouwd wordt en van spoorverbreding nog geen sprake is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan

B.40.3 Barrièrewerking nieuwbouw*Samenvatting*

Er moet geen nieuwe barrière ontstaan tussen het Westerkwartier en de binnenstad door middel van de nieuwe (hoge) bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.40.4 Verkeerssituatie Coenderstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

De bewoners aan de Spoorsingel en de Coenderstraat zien het viaduct verdwijnen door de aanleg van de tunnel, waarbij een autostrada in de plaats komt. Gevraagd wordt of dit niet anders kan.

Antwoord

Er is gekozen voor een andere indeling van het profiel. Daarmee wordt aan bovenstaand bezwaar tegemoetgekomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan en de plankaart.

B.40.5 Betaalbare huisvesting bedrijven*Samenvatting*

In het Bacinol-gebouw en op het PTD-terrein (Serpo) zitten nu respectievelijk circa 32 huurders en circa 25 bedrijven die nu betaalbare huisvesting hebben. Gevraagd wordt, waar en of deze gebruikers alternatieve betaalbare huisvesting kunnen krijgen en of de gemeente deze werkgelegenheid belangrijk vindt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1 en het antwoord B.15.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.40.6 Ondergronds treinstation*Samenvatting*

Indiener uit zijn bezorgdheid over het aspect "sociale veiligheid" van het ondergrondse treinstation en vraagt hoe sociaal veilig het station wordt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.12.15.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.40.7 Sloop bestaande gebouwen*Samenvatting*

Indiener eist geen sloop van bestaande gebouwen voordat de uitgewerkte bouwplannen voor nieuwbouw bekend zijn.

Antwoord

Het betreft hier een kwestie van het uitvoeren van werkzaamheden en niet de inhoud van het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.40.8 Financiële onderbouwing*Samenvatting*

De financiële onderbouwing mét aanneemsommen voor de geplande spoortunnel ontbreekt.

Antwoord

Het is niet noodzakelijk in het kader van het bestemmingsplan de aanneemsommen te vermelden. Belangrijk is dat aangetoond is dat het plan economisch haalbaar is en dat is hier het geval.

De financiële onderbouwing is een complexe aangelegenheid. Er zijn veel partijen, publiek en privaat, en veel financiële belangen in het geding. In het plan is een economische paragraaf opgenomen waarin de financieel-economische haalbaarheid van het plan is aangetoond. Deze paragraaf is niet zo gedetailleerd dat hij antwoord op alle door indiener gestelde vragen geeft. Het betreft hier vertrouwelijke gegevens. Openbaarmaking zal een onevenredige benadeling van derden betekenen en het belang van de gemeente schaden. In de economische paragraaf is inzichtelijk gemaakt welke elementen in het onderzoek zijn betrokken. De conclusie luidt dat het plan economisch haalbaar is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41. ir H.A. Huizenga en dr. W. Hovenkamp, met 56 mede-ondertekenaars, nr. 501124**B.41.1 Samenhang oost en west***Samenvatting*

Volgens indiener wordt met de huidige plannen de samenhang tussen het oosten en westen van het spoor niet vergroot. Dit komt door het ontbreken van zichtlijnen en de realisatie van de ontsluitingsweg, watergang en trambaan.

Antwoord

In het noordelijk deel van het plangebied wordt de (visuele) relatie tussen de gebieden ten oosten en ten westen duidelijk vergroot door het verdwijnen van het viaduct. De oversteekbaarheid van de ontsluitingsweg, trambaan en gracht zal gewaarborgd worden door de realisatie van voldoende oversteekplaatsen en bruggen.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en de bruggen zijn duidelijk weergegeven op de plankaart.

B.41.2 Invulling*Samenvatting*

Indiener stelt dat de plannen en maquette die tijdens de inloopavond zijn getoond slechts een mogelijke invulling betreffen en daarmee geen goed beeld geven.

Antwoord

De maquette toont het ontwerp dat is uitgewerkt in het Masterplan. Het Masterplan is de basis voor de juridische regeling zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn de bestemmingen en de daarbij toegestane functies geregeld. Het bestemmingsplan dient te voldoen aan de eisen van rechtszekerheid, dat betekent dat het helder en voor één uitleg vatbaar moet zijn. In het bestemmingsplan liggen de toegestane functies met de daaraan verbonden volumes en bijbehorende bouwvoorschriften vast. Dit betekent dat het bestemmingsplan een goed beeld geeft van de toekomstige ontwikkelingen. Het bestemmingsplan is geen één op één vertaling van de maquette. Het biedt de mogelijkheid het Masterplan te realiseren. Aan de eisen van rechtszekerheid is voldaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.3 Realisatie bouwblokken*Samenvatting*

Indiener stelt dat in de tekeningen van de bouwblokken wordt gesuggereerd dat er een open structuur ontstaat, terwijl hier geen sprake van is. De bouwhoogten van de bouwblokken aan de

Coenderstraat zijn hiervoor te hoog. Om te profiteren van doorzichten wordt voorgesteld om de openingen tussen de blokken in het verlengde van de Westerstraat tegenover de woningen in de Coenderstraat te realiseren. Momenteel hebben bewoners van de Coenderstraat echter nog een wijds uitzicht.

Realisatie van blokken van 11 tot 17 m hoog zal tevens veel licht uit de woningen wegnemen; de zon zal 's winters niet meer in de woningen schijnen. Hiernaast zal het zicht op de kerk verdwijnen.

De geprojecteerde bouwblokken in het bestemmingsplan overtreffen de huidige korrelgrootten en bouwhoogten ruimschoots. Op straatniveau ontstaat in de Coenderstraat een plint van minimaal 11 m hoog ter plaatse van huisnummers 1-26 en een plint van minimaal 17 m hoog ter plaatse van nummers 27-54. De geplande functies, voornamelijk kantoren, sluiten niet aan op het oude centrum wat de aantrekkelijkheid niet zal versterken.

Tevens vraagt indiener zich af waarom de huidige bebouwing niet wordt gehandhaafd en wanneer nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd, deze in dezelfde schaal en hoogte als de vorige bebouwing terug komt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de Van Leeuwenhoeksingel/Houttuinen en de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

De functie stadskantoor past juist bij uitstek op een locatie als deze nabij het station. Het mengen van woon- en werkfuncties sluit aan bij het stedelijke karakter van het gebied. Er zal geen oud centrum worden gerealiseerd rond het station, maar een nieuw stedelijk gebied dat qua bouwmassa aansluit op de omliggende bebouwing.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 2.2 en 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

B.41.4 In- en uitritten parkeergarage ter plaatse van aanduiding (p3)

Samenvatting

Het is onduidelijk waar de in- en uitritten van parkeergarage p3 worden gesitueerd.

Antwoord

De locatie van de in/uitritten van de parkeergarage is nog een onderwerp van nadere studie. Gekozen zal worden voor een verantwoorde oplossing vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en hinder voor omwonenden. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.5 Opwaardering Coenderstraat

Samenvatting

In de tekst staat dat de Coenderstraat wordt "opgewaardeerd". Volgens indiener denkt men hierbij echter eerder aan kwaliteitsverbetering dan aan een toename van de verkeersintensiteit.

Antwoord

De nieuwe Coenderstraat zal het karakter van een voorkant krijgen in plaats van een achterkant, wat nu het geval is. De straat ligt nu verstopt achter het station en de bestaande bebouwing kijkt uit op het talud van het spoor, oude barakken en gestalde fietsen. In het plan zal de Coenderstraat opgewaardeerd worden tot een ruime stadsstraat met aan weerszijden bebouwing die met de voorzijde naar de straat gericht is en zo de straat begeleidt. Bij de inrichting van de straat wordt als beeld gedacht aan een allée met laanbeplanting in de vorm van bomenrijen. Het is dan ook duidelijk de bedoeling om tot een kwaliteitsverbetering te komen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld ten aanzien van de opwaardering van de Coenderstraat.

B.41.6 Coenderstraat: groene allee*Samenvatting*

Indiener vraagt zich af hoe een groene allee te realiseren is bij een weg met profielbreedte van 20 tot maximaal 26 m en die aan twee kanten wordt begrensd door bebouwing variërend van circa 11 tot 20 m hoogte en geen oriëntatiemogelijkheden op herkenningspunten als de oude kerk heeft.

Indiener stelt hierbij dat rekening moet worden gehouden met een trottoir van minstens 5 m breed om veilig uit de parkeergarages te komen en vraagt zich af waar de vuilcontainers komen.

Antwoord

De groene allee zal vooral bereikt worden door de inrichting van de straat, waarbij ruimte zal worden gemaakt voor bomenrijen die de straat een groen laankarakter zullen geven. De inrichting van het profiel is nu nog niet precies bekend. Overigens is de breedte van het profiel aangepast tot minimaal 22 m. Bij de uitwerking hiervan zal rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van de bestaande parkeergarages.

De ligging van de vuilcontainers is geen zaak van het bestemmingsplan. Daarnaast is het in dit stadium van de planvorming nog onduidelijk hoe het huisvuil zal worden ingezameld. Dit kan in-pandig of onder de grond. De openbare ruimte zal met zorg worden ingericht. De kans dat afvalcontainers in de openbare ruimte een plaats krijgen is vrijwel uitgesloten.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en plankaart van het plan.

B.41.7 Verkeersintensiteit Coenderstraat*Samenvatting*

Indiener beschrijft het verschil tussen de verkeersintensiteit tussen de Coenderstraat (9.500 mvt/etmaal) en de Verlengde Coenderstraat (15.000 mvt/etmaal) en vraagt zich af hoe in de praktijk gehandhaafd wordt dat het verschil tussen beide intensiteiten (2.750 mvt/etmaal per rijrichting) inderdaad niet verder dan het station zal rijden. Tevens vraagt indiener wat er gebeurt als de verkeersintensiteit hoger zal liggen dan de verkeersprognoses aangeven. Indiener stelt dat het aandeel vrachtverkeer door het verdwijnen van het spoorviaduct zal toenemen en vraagt zich af wat hiervan de consequenties zijn voor de oude woningen aan de Coenderstraat die hoogstwaarschijnlijk allemaal op staal zijn gefundeerd.

Indiener concludeert dat in het Masterplan wordt gesteld van een 2x2 profiel wenselijk is voor een verkeersintensiteit boven de 10.000 mvt/etmaal, zodat een weg met een 2x1 profiel in de Verlengde Coenderstraat tussen de Westlandseweg en het station met het oog op de prognoses dus onvoldoende capaciteit heeft. Dit betekent een te hoge verkeersbelasting.

Antwoord

Het grootste deel van het verkeer dat wordt gegenereerd door het station, het stadskantoor en de andere functies rond het station zal via de Westlandseweg af/aanrijden. Het overgrote deel van Delft ligt immers ten zuiden van het station, als ook belangrijke op/afritten van het autosnelwegennet zijn via deze weg bereikbaar. Omdat de toegang van de parkeergarages ter hoogte van het station zijn gelegen, zal het verkeer vanuit het zuiden dus voor een groot deel niet verder dan het station rijden. Hieruit wordt inderdaad het verschil verklaard. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit een computermodel dat voor de te verwachten ritten van/naar het gebied de te kiezen route berekend.

De capaciteit van een weg met 2x1 rijstrook ligt niet bij 10.000 mvt/etmaal maar tussen de 15.000 en 20.000 mvt/etmaal.

De doorrijhoogtebeperking voor vrachtverkeer bij de kruising met het spoor vervalt ten gevolge van de ondertunneling. Dat zou in theorie kunnen leiden tot meer vrachtverkeer in de oost-westverbindingen, maar de verlenging van de A4 tot aan de Kruithuisweg (N470) heeft dit verkeer al grotendeels buiten de stad gebracht.

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.8 Parkeren Coenderstraat

Samenvatting

Het is onduidelijk hoe de afwikkeling van het verkeer naar en van de parkeergarage Coenderstraat wordt geregeld. Hiernaast noemt indiener het verontrustend dat de parkeervoorzieningen Coenderstraat en Verlengde Coenderstraat tot ten hoogste 2 m boven maaiveld gebouwd mogen worden. Dit verslechtert de leefbaarheid en sociale controle.

Antwoord

De parkeerplinten zijn verlaagd van 2 m naar 1,2 m, overigens wordt de sociale controle niet alleen bereikt door de functies op de begane grond, maar ook die erboven. Hier worden met name woningen gerealiseerd. Bovendien wordt door de toevoeging van woningen in het gebied en daarmee het aantal mensen dat gebruik maakt van het gebied de levendigheid en de sociale controle ten opzichte van de huidige situatie vergroot.

De uitstraling/vormgeving van de parkeergarages zal middels het welstandstoezicht geregeld worden. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan.

B.41.9 Nieuwe verkeersstructuur

Samenvatting

Indiener geeft aan dat het gebied tussen station en binnenstad niet autoluw wordt. In de noordrichting sluit het verkeer immers via de Coenderstraat weer aan op de Phoenixstraat. Hiernaast geeft indiener aan dat de doorstroming op de Westlandseweg niet wordt bevorderd. De functie van de Westvest als autoweg blijft namelijk wel gehandhaafd en hierbij komt dat er een extra kruising wordt gerealiseerd ter plaatse van de Verlengde Coenderstraat. Hierdoor komen op zeer korte afstand van elkaar drie gelijkvloerse kruisingen. Dit zal ook de samenhang tussen noord en zuid niet terug brengen.

Antwoord

De Westvest zal louter bestemmingsverkeer krijgen (naast de openbaarvervoersbaan). Er komen daarom geen kort op elkaar gelegen grote verkeerskruisingen in de Westlandseweg en de Westvest wordt autoluw. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.10 Langzaam verkeer

Samenvatting

Het is onduidelijk hoe de langzaamverkeersroutes door het park ter plaatse van de doorkruising van de Westlandseweg worden opgelost. Tevens wordt afgevraagd op welke manier de langzaamverkeersroutes van noord naar zuid doorlopen.

Antwoord

Er komt geen langzaamverkeerskruising ter plekke van het park. Wel een gelijkvloerse kruising bij de kruising ten westen van het park (Emplacementsweg, Verlengde Coenderstraat en Westlandseweg) en een ongelijkvloerse via de Constructiebrug over de Westsingel.

De noord-zuid fietsroutes lopen langs de grote verkeerswegen, op aparte fietspaden en langs de Westvest door autoluw gebied. Deze route zal ook in de Phoenixstraat vervolgd worden. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.11 Verkeerslawaaï en luchtkwaliteit*Samenvatting*

De Emplacementsweg loopt dwars door het nieuw op te zetten woongebied in het zuidelijke deel en zal hier zorgen voor geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit. Hiervoor worden voorzieningen getroffen. Ter plaatse van de Coenderstraat is dit echter volgens de berekeningen niet nodig, terwijl deze oude woningen slechter zijn geïsoleerd dan nieuwe woningen in het algemeen.

Antwoord

Bij toetsing aan de Wet geluidhinder dient in het geval van de Coenderstraat van reconstructie te worden uitgegaan. Conform de Wet geluidhinder is daarom onderzocht of de geluidsbelasting tussen het jaar voor reconstructie en tien jaar na (oplevering van de) reconstructie met 2 dB(A) of meer toeneemt. Dat is niet het geval, onder meer ten gevolge van het toepassen van geluidsarm asfalt en vergroting van de afstand tot de as van de rijbaan. Het feit dat de feitelijke geluidsbelasting aan de gevels van de woningen langs de Coenderstraat in de huidige situatie reeds een hoge geluidsbelasting hebben, is in het kader van dit bestemmingsplan helaas niet relevant. Voor sanering van (gevels van) woningen die in 1986 reeds een geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) hadden is het rijk verantwoordelijk. Deze zetten de hiervoor bedoelde subsidies echter vooral in op situaties waarbij de geluidsbelasting in 1986 hoger dan 65 dB(A) was. De geluidsbelasting aan de gevels van de woningen langs de Coenderstraat ligt hier onder, zodat een saneringssubsidie vooralsnog niet kan worden verwacht.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.12 Ondertunnellen Westvest*Samenvatting*

Indiener doet een voorstel om de nadelige punten van het bestemmingsplan te beperken: het ondertunnellen van de Westvest voor het doorgaande verkeer.

Antwoord

Dit is niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte. Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.41.13 Park*Samenvatting*

Indiener doet een voorstel om een stadspark aan te leggen, bijvoorbeeld bij het Bolwerk, en vraagt zich af waarom de huidige leegte aan het begin van de Coenderstraat niet wordt behouden en hier een stadspark van wordt gemaakt. Indiener is van mening dat het geplande stadspark uit de loop ligt en van te grote schaal is. Gezien deze grote schaal kan op deze locatie volgens indiener beter de geplande bebouwing van de Coenderstraat worden gerealiseerd. Een andere mogelijkheid is om urban villa's te realiseren. Tevens vraagt indiener zich af op welke

manier de plint die ontstaat doordat het parkeren op 2 m boven maaiveld ligt, aantrekkelijk wordt gemaakt.

Antwoord

De ruimte bij het Bolwerk is te beperkt om een stadspark te realiseren. Bovendien is er hier juist gekozen om water terug te brengen, in vergelijking met hoe het vroeger is geweest (het terugbrengen van het bastion). Dit bastion krijgt waarschijnlijk wel een groene invulling.

Het geplande stadspark is qua omvang ongeveer vergelijkbaar met het Wilhelminapark; een ander stadspark in Delft. Het nieuwe park ligt centraal in de nieuwe ontwikkeling en in de nabijheid van zowel het Westerkwartier als de binnenstad, waar momenteel weinig groen aanwezig is. Het zuidelijke deel van het park komt centraal te liggen tussen de woonbuurt tussen de Schie en Engelsestraat en de nieuwe woonbebouwing. Daarnaast is er tevens om praktische redenen gekozen voor het leggen van het park op deze locatie. Het is namelijk erg kostbaar en technische lastig om bebouwing boven op de tunnel te realiseren. Dit is dan ook zoveel mogelijk voorkomen in het stedenbouwkundige ontwerp.

De parkeerplint is verlaagd naar maximaal 1,2 m. De vormgeving van de parkeerplint zal door middel van welstandstoezicht op architectonisch acceptabele wijze worden vormgegeven. Voor het plangebied zal een beeldkwaliteitplan opgesteld worden, waarin de eisen ten aanzien van dit soort aspecten wordt beschreven. De welstandsaspecten uit het beeldkwaliteitplan zullen onderdeel gaan uitmaken van de welstandsnota.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan.

B.42. H.B.L. Bisschop, nr. 501125

B.42.1 Verplaatsen doorgaande route

Samenvatting

De doorgaande route Phoenixstraat/Westvest met een ruim profiel wordt verplaatst naar de Spoorsingel/(Verlengde) Coenderstraat met een zeer nauwe breedte. Slechts met zeer speciaal asfalt en 30 km/h- handhaving zijn er toch nog een aantal locaties in de Coenderstraat waar de geluidsnorm wordt overschreden. Bij slechte handhaving van de 30 km/h-limiet blijft van de gestelde geluidsnorm niks over.

Antwoord

In tegenstelling tot het gestelde in de reactie zijn er in de Coenderstraat geen locaties waar een wezenlijke toename van de geluidshinder aan de gevel optreedt als gevolg van de reconstructie tot wijkontsluitingsweg. Dit is het gevolg van het toepassen van geluidsarm asfalt. Op de Coenderstraat zal formeel een 50 km/h-regime gelden. In de berekeningen is daarvan uitgegaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.42.2 Aantasting uitzicht, licht en lucht

Samenvatting

In de gebiedsvisie uit de toelichting zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd voor het ontwerp (onder andere aansluiten op de bestaande bouwhoogte en korrelgrootte en behoud van hoogteaccenten en oriëntatiepunten).

De geplande nieuwbouw (17 tot 20 m) aan de Coenderstraat tegenover de woning van de indiener (Coenderstraat 18-19) is niet in overeenstemming met deze uitgangspunten. Hierdoor vermindert het uitzicht, treedt minder licht de woning toe en is vanuit de woning aan de voorkant geen lucht meer te zien.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

De breedte van het profiel van de Coenderstraat (22 m) is groot genoeg om nog lucht te zien, ondanks dat er tegenover de woning bebouwing met een goothoogte van 12 m tot 18 m zal

worden gerealiseerd. Overigens is de Coenderstraat verbreed van 20 naar 22 m en zal de eerste 6 m van de nieuwbouw een goothoogte van maximaal 12 m krijgen.

Er zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om de consequenties van de nieuwe bebouwing op de bezonning van de bestaande bebouwing aan de Coenderstraat in beeld te brengen. Uit deze bezonningsdiagrammen blijkt dat er nauwelijks schaduwwerking optreedt.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld.

B.42.3 Barrièrewerking nieuwbouw

Samenvatting

In de gebiedsvisie uit de toelichting is gezegd dat de samenhang tussen de gebieden ten oosten en westen van het spoor vergroot moet worden. Maar door het creëren van een breed wandelgebied en hoge bebouwing tussen het nieuwe station en de bebouwing aan de Westvest wordt de samenhang tussen de gebieden ten oosten en westen van het spoor juist niet vergroot. Daarbij heeft dit tot gevolg dat de doorgaande weg langs de 19^e eeuwse huizen wordt gevoerd in plaats van de huidige Westvest waar de nieuwbouw aangepast is aan het geluid.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.10.4 en het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1. Zie ook de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld.

B.42.4 Korrelgrootte nieuwbouw

Samenvatting

Door de korrelgrootte klein te houden en de realisatie van een aantal parkeergarages, ontstaan volgens de indiener onveiligere gebieden die een aantrekkingskracht hebben op daklozen en verslaafden. Indiener vraagt hiermee rekening te houden bij het ontwerp, aangezien ordehandhaving in Delft een teer punt is.

Antwoord

De korrelgrootte is vergelijkbaar met de omliggende wijken. In deze wijken is er ook geen sprake van onveiligheid en overlast van daklozen en verslaafden.

Het is dan ook niet de verwachting dat dit hier wel het geval zal zijn. Bij de inrichting van het plangebied zal aandacht worden besteed aan de veiligheid door middel van voldoende verlichting. Bij de uitwerking van het plan wordt rekening gehouden met het politiekeurmerk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.42.5 Parkeren Coenderstraat

Samenvatting

In het bestemmingsplan wordt niet duidelijk gesproken over parkeren in de Coenderstraat. Indiener stelt dat de parkeergarages onder de nieuwbouw niet voldoende parkeerplaatsen herbergen voor alle bewoners en bezoekers. Gevraagd wordt of dit betekent dat aan de Spoor singel geparkeerd gaat worden, wat zou betekenen dat parkeren duurder wordt en de afstand tot woningen aan de Coenderstraat groter wordt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.42.6 Toename geluidsbelasting*Samenvatting*

Door de toename van het verkeer door de Coenderstraat en bebouwing aan twee zijden wordt het geluid een continue bron van hinder.

Antwoord

De geluidshinder zal door toepassen van geluidsarm asfalt en een grotere afstand tussen de gevel en de as van de rijbaan niet wezenlijk toenemen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.42.7 Toename luchtverontreiniging*Samenvatting*

Indiener zal hinder ondervinden van de toename van de luchtvervuiling door de uitlaatgassen van meer passerende en optrekkende auto's.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Het aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit is verwerkt in het bestemmingsplan.

B.42.8 Waardevermindering eigen woning*Samenvatting*

Indiener stelt dat tijdens en na de realisatie van het plan zijn woning minder waard is door het afnemende woongenot, waardoor planschade geclaimd zal worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.43. drs. A. Moerman, nr. 501126**B.43.1 Aanleg weg Spoorsingel en Coenderstraat***Samenvatting*

De Spoorsingel en de Coenderstraat gaan een grote, drukke en doorgaande verbindingsweg vormen. Ook verkeer van en naar de hier geplande parkeergarages zullen over deze weg rijden. Dit betekent dat bewoners er ten opzichte van de huidige situatie op achteruit gaan. Naast het lawaai van het autoverkeer krijgen de bewoners ook te maken met vervuiling ten gevolge van het verkeer. Dit is een bittere pil voor de mensen die zich sterk hebben gemaakt voor de komst van de spoortunnel. Zij hebben actie gevoerd voor een zaak die hen nu meer last gaat opleveren dan de huidige situatie.

Antwoord

Het ontwerp uit het voorontwerpbestemmingsplan is met betrekking tot de ligging van de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat/Spoorsingel, aangepast ten gunste van de woningen langs de Spoorsingel. Overigens dient te worden gesteld dat de hinder van het huidige spoorviaduct niet zonder meer kan worden vergeleken met hinder van autoverkeer. De nieuwe ondergrondse parkeergarage in de Spoorsingel zal vanaf de hoofdingang worden ontsloten. Dit leidt dus niet tot meer verkeer op de Spoorsingel, maar zelfs tot een afname ten opzichte van de huidige situatie. Wat betreft de Coenderstraat zal de omvang van het verkeer inderdaad toenemen. Om de hinder zoveel mogelijk te beperken, komt de rijbaan verder van de gevels te liggen dan in de huidige situatie. Door toepassing van de nieuwste soorten geluidsreducerend asfalt kan de geluidshinder zelfs worden teruggebracht tot onder de huidige geluidsbelasting.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over luchtkwaliteit in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en bijlagen het plan.

B.43.2 Toename vrachtverkeer*Samenvatting*

Door het spoorwegviaduct werd vrachtverkeer tegengehouden. Als dit viaduct verdwijnt, zal het vrachtverkeer toenemen wat leidt tot een toename van lawaai en vervuiling voor de bewoners van de woningen aan deze korte route naar de Westlandseweg.

Antwoord

De doorrijhoogtebeperking voor vrachtverkeer bij de kruising met het spoor vervalt ten gevolge van de ondertunneling. Dat zou in theorie kunnen leiden tot meer vrachtverkeer in de oost-westverbindingen, maar de verlenging van de A4 tot aan de Kruithuisweg (N470) heeft dit verkeer al grotendeels buiten de stad gebracht. Zodoende zal de omvang van het vrachtverkeer niet anders zijn dan wat er nu rijdt over de hoofdrijbaan achter het huidige spoorviaduct.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.43.3 Scheiden openbaar vervoer van autoverkeer*Samenvatting*

Indiener vraagt waarom openbaar vervoer en autoverkeer van elkaar gescheiden worden; waarom er niet voor wordt gekozen om op de Phoenixstraat al het doorgaande verkeer te laten rijden, zoals in de huidige situatie. Aan de Phoenixstraat zitten namelijk voornamelijk winkels en kantoren die een beetje drukte overdag niet erg zullen vinden en 's avonds staan deze panden leeg. De woningen die hier staan zijn voornamelijk nieuwbouwwoningen en al berekend op lawaai en uitlaatgassen. Dit traject is ook korter dan het traject Spoorsingel-Coenderstraat. Indiener stelt voor om het huidige (dorpse) karakter van de Spoorsingel en Coenderstraat te behouden.

Antwoord

De opbouw van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel is aangepast. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.43.4 Buffer*Samenvatting*

De aanleg van de singel heeft alleen nut als barrière tussen de verkeersweg (op de Phoenixstraat, zie punt 14.3) en woningen aan de Spoorsingel en Coenderstraat. Op deze manier wordt de singel een aangename buffer en onderstreept deze het karakter van de Spoorsingel en Coenderstraat als behorend bij de Delftse binnenstad. Op de manier als in het voorontwerp is voorgesteld, zorgen het water en de drukke verkeersweg er opnieuw voor dat de wijken Hof van Delft en het Westerkwartier niet meer bij de stad Delft horen. Dit is niet gewenst.

Antwoord

De opbouw van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel is aangepast. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Overigens biedt de gekozen oplossing goede mogelijkheden om de oversteekbaarheid en daarmee de relatie met de binnenstad te waarborgen, met name voor het langzaam verkeer.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.43.5 Bebouwing stationsplein*Samenvatting*

De toegestane hoogte van de bebouwing op het stationsplein is te hoog. De bebouwingshoogte moet aansluiten bij de skyline en het karakter van de oude binnenstad. Indiener stelt voor om de nieuwe bebouwing als oude panden in hun oude stijl te realiseren, zoals in Rotterdam op de Gelderse kade is gedaan met de woningen naast "Het Witte Huis". Hiermee wordt het karakter bewaard.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

De architectonische vormgeving van de bebouwing is niet iets wat in het bestemmingsplan vastgelegd kan worden. Dit dient via het welstandstoezicht te gebeuren. Voor de stedelijke ontwikkeling zal een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden waar randvoorwaarden voor de architectonische vormgeving in vastgelegd zullen worden. Momenteel is het nog niet duidelijk welke randvoorwaarden hieraan gesteld zullen gaan worden. De architectonische aspecten van het beeldkwaliteitsplan zullen onderdeel uit gaan maken van de welstandsnota.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld.

B.43.6 Park*Samenvatting*

Het park voor het station in de richting van de Irenetunnel wordt een hangplek voor dealers en junks. Niemand zit op een dergelijk park te wachten. Indiener stelt voor om van deze plaats een actievere plek te maken, waarbij wordt gedacht aan een skatersbaan of een jeu de boules-baan in een omgeving met veel mooie, oude bomen en een open karakter.

Antwoord

De inrichting van het park zal in een later stadium ontworpen worden. Bovendien is het bestemmingsplan niet het instrument om inrichting van de openbare ruimte vast te leggen. In een bestemmingsplan worden alleen de mogelijkheden geboden om een park aan te leggen, maar niet hoe het eruit gaat zien.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.44. C. van Witteloostuijn, nr. 501127**B.44.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.45. Mw. M.C. Muller en dhr. D.M.J. van Eys, nr. 501128**B.45.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indieners verwijzen naar brief nummer 501138. Indieners ondersteunen hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.46. T.M. Reijn, nr. 501129**B.46.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.47. F. Penders, nr. 501130**B.47.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.48. R. Prins, nr. 501131**B.48.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.49. H. Mersch, nr. 501132**B.49.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.50. M. Biesart en E.F.M. McConalogue, nr. 501133**B.50.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indieners verwijzen naar brief nummer 501138. Indieners ondersteunen hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.51. C. de Kloots-Kampinga, nr. 501134**B.51.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.52. B. Drentje en T. Drentje-Koster, nr. 501135**B.52.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indieners verwijzen naar brief nummer 501138. Indieners ondersteunen hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.53. F. Duursma, nr. 501136**B.53.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.54. Mw. E.M.A. Boon-Weber, met 13 mede-ondertekenaars, nr. 501137**B.54.1 Afname kwaliteit leefomgeving***Samenvatting*

Ten opzichte van de huidige situatie zal de kwaliteit van de leefomgeving op een aantal punten afnemen:

- door de realisatie van een spoortunnel zal het maximaal geluidsniveau afnemen; door de aanleg van de weg zal er echter een continue geluidbelasting voor in de plaats komen, hetgeen als meer hinderlijk dan het railverkeerslawaai wordt ervaren;

- de aanleg van de weg leidt tot een afname van visuele kwaliteit.

Indiener is van mening dat de reden die aan de afname van de kwaliteit van de leefomgeving ten grondslag ligt, namelijk het verleggen van verkeersstromen omdat de verkeersstromen op het bestaande kruispunt Westvest-Zuidwal verkeerstechnisch niet kunnen worden opgelost, de afname van kwaliteit niet rechtvaardigt. Indiener stelt voor om de noord-oostverbinding (van Westvest naar Zuidwal) verdiept aan te leggen, dit als alternatief voor de aanleg van de weg die de kwaliteit van de leefomgeving van de bewoners aan de Spoorsingel en de Coenderstraat doet afnemen.

Antwoord

De voorgestelde verdiepte ligging is niet mogelijk. De rijbaan kan niet tijdig genoeg weer op maaiveld zijn om de tunnelbuis bovengronds te kruisen. Daarnaast wordt het water van de Westsingel afgesneden van de Schie. Wel is de opbouw van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel aangepast, ten gunste van de kwaliteit van de leefomgeving langs de Spoorsingel. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft voor wat betreft de opbouw van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.55. Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, met 6 ondertekenaars, nr. 501138

B.55.1 Schaal plankaarten

Samenvatting

De plankaarten hebben geen uniforme schaalgrootte, waardoor het onmogelijk is het gehele bestemmingsplangebied te overzien en de voorgestelde inrichting in zijn geheel te kunnen beoordelen.

Antwoord

De twee officiële kaartbladen die behoren bij het bestemmingsplan hebben een uniforme schaalgrootte van 1:2.000. Het is niet mogelijk het plangebied op één handzame kaart af te drukken zonder de leesbaarheid en overzichtelijkheid aan te tasten. Voor deze grootte en vorm van het plangebied is een kaart met een schaal van 1:2.000 het meest optimale.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.2 Afwijking Masterplan

Samenvatting

Het voorontwerp wijkt op een aantal punten af van het door Busquets opgestelde Masterplan zonder dat duidelijk wordt waarom. Indiener is van mening dat er een goede reden moet zijn om van het Masterplan van hoogstaande kwaliteit af te wijken. Goede argumentatie ontbreekt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.28.2.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.3 Meer aandacht voor historische elementen

Samenvatting

Het voorontwerp moet meer aandacht aan historische elementen geven:

- het "in het water plaatsen" van de molen;
- de (restanten van de) oude stadsmuur;
- de Bagijnnetoren;
- aansluitend bij de mening van Delfia Batavorum zou de geometrie van waterlopen rond het bolwerk in historische opzicht correct moeten worden hersteld;

- zoals blijkt uit oude stadsplattegronden is de "doorgaande weg" ook gesitueerd aan de binnenzijde van de stadsmuur, nu is echter gekozen voor de omgekeerde situatie;
- nu duidelijk is dat de molen tijdens de tunnelbouw kan blijven staan, vraagt indiener om de mogelijkheid te bezien het in cultuurhistorisch opzicht karakteristieke Bacinol-gebouw te behouden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.28.3 en het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1. De opbouw van het profiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel is aangepast. De doorgaande weg komt nu aan de binnenstadzijde van de gracht. Hierdoor is het helaas niet meer mogelijk de molen en de waltoren in de Gracht te plaatsen. Er heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. De belangen van de bewoners aan de Spoorsingel hebben zwaarder gewogen dan de historische belangen.

Conclusie

Deze reactie heeft deels geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.4 Nieuwe stadsgracht langs Phoenixstraat/Spoorsingel

Samenvatting

De locatiekeuze van de nieuwe stadsgracht betekent dat het water feitelijk onbereikbaar wordt gemaakt, omdat aan beide zijden van de gracht veel verkeer mag worden verwacht. De recreatieve functie van de gracht kan dus niet worden vervuld en de gracht op deze locatie heeft dan ook een te geringe bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

De nieuwe stadsgracht met bruggen en dammen sluit onvoldoende aan op routes voor fietsers en voetgangers. Indiener verwijst wat betreft dit onderwerp naar brief nummer 501146 en ondersteunt hetgeen in deze brief staat.

Antwoord

De opbouw van het profiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel is aangepast. Hierdoor komt het water langs de Spoorsingel te liggen. De gracht zal echter niet toeristisch bevaren kunnen worden. Aan de noordzijde zal namelijk in deze westelijke ligging van de gracht geen open verbinding met het boezemwater in de Watertorengracht te realiseren zijn. Dit wordt belemmerd door de spoortunnel, die tussen de molen en de Kampveldweg al betrekkelijk dicht onder maaiveld ligt.

De bruggen en dammen sluiten vrijwel identiek als de huidige situatie aan op de binnenstad. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.5 Parkeren

Samenvatting

In de huidige situatie zijn er in het noordelijk plangebied circa 600 parkeerplaatsen langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat. De capaciteit van de nieuwe parkeergarage dient groter te zijn dan de vervangingsbehoefte, temeer daar het parkeervergunningstelsel voor het direct achter de Spoorsingel gelegen gebied een te grote parkeerdruk aldaar niet heeft weten te verhelpen. De nieuwe parkeergarage dient dus een capaciteit van ten minste 900 parkeerplaatsen te hebben. Tevens wil indiener verzekerd zien dat er parkeerruimte wordt bestemd voor bewoners volgens de geldende parkeernorm (1,35 auto per huishouden) én voor bezoekers.

Antwoord

De huidige parkeeraanbod zal worden gecompenseerd. Er is niet voorzien in aanvullende capaciteit. In de garage zal dus niet een eventueel aanwezig tekort in Hof van Delft en de Olofsbuurt worden opgelost. Zie ook het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.6 Bouwhoogte*Samenvatting*

Indiener is van mening van de door het voorontwerp toegestane goothoogte voor de bebouwing aan de noordzijde van het midden plangebied (omsloten door de huidige Coenderstraat en Houttuinen) niet aansluit bij de overige bebouwing langs de Coenderstraat, Westvest en Spoor-singel. Indiener verwijst wat betreft dit onderwerp naar brief nummer 500767 en ondersteunt hetgeen wat in deze brief staat.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over de bebouwing in het middendeel in para-graaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

B.55.7 Weginfrastructuur*Samenvatting*

Met betrekking tot de weginfrastructuur haalt indiener het volgende aan:

- het voorontwerp motiveert onvoldoende de gemaakte keuzes omtrent de voorgestelde, in-grijpende wijzigingen in de weginfrastructuur, zoals het verkeersarm maken van de Phoe-nixstraat en Westvest en de inrichting van de Spoorsingel en (Verlengde) Coenderstraat als grote doorgaande weg;
- met de toekomstige herontwikkeling van de bedrijfsterreinen van Pirelli (NKF) en BFI zal een nieuwe grote noord-zuidverbinding met aansluiting op de Kruithuisweg ontstaan die ook veel verkeer aantrekt;
- de in het voorontwerp geprojecteerde brede strook voor verkeersdoeleinden op de Spoor-singel/Phoenixstraat betekent een barrière een daarmee verslechtering van de oost-west-scheiding voor voetgangers en fietsers ten opzichte van de huidige situatie;
- de afwikkeling van de verkeersstromen van en naar de geprojecteerde parkeergarage en de daarvoor benodigde weginfrastructuur blijft in het voorontwerp onduidelijk; ook de hier-mee verbonden milieueffecten zijn niet beschreven;
- indiener verzoekt nader onafhankelijk onderzoek te laten verrichten naar de optimalisatie van de verkeersafwikkeling en de resultaten hiervan te bespreken in het Platform Spoor, zoals door wethouder Grashoff is toegezegd; de Spoorsingel en de (Verlengde) Coender-straat als grote doorgaande weg dient niet het uitgangspunt te zijn;
- indiener verwijst wat betreft dit onderwerp naar brief nummer 501137 en ondersteunt het-geen wat in deze brief staat.

Antwoord

De motivering voor de wijziging van de verkeersstructuur is beschreven in het algemene ant-woord over verkeer in paragraaf 3.1.

De Emplacementsweg (gelegen ten zuiden van de Westlandseweg en aansluit ter hoogte van de Coenderstraat) is ook als wijkontsluitingsweg aangemerkt. De inrichting van de verkeers-structuur is er dan ook vooral op gericht het noord-zuidverkeer van de Provincialeweg gebruik te laten maken.

De strook voor verkeersdoeleinden wordt op de plankaart nader onderverdeeld in een strook voor verkeersdoeleinden en een strook voor verblijfsdoeleinden. De strook voor verkeersdoel-einden beperkt zich tot de hoofdrijbaan en de bus/trambaan.

Met verkeersstromen van/naar de parkeervoorzieningen en de globale ligging van de toegan-gen van deze garages is in het prognosemodel voor de verkeersintensiteiten rekening gehou-den. De exacte ligging van de toegangen is een punt van nadere studie. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

De milieueffecten zijn indirect beschreven omdat dit verkeer deel uitmaakt van het verkeer op de wegen in/rond het plangebied. De milieueffecten hiervan zijn bepaald en beschreven. Dit is voldoende.

De keuze voor de gekozen verkeersstructuur is onderbouwd in het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Van de laatste opmerking is kennisgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan: de bestemming Verkeer is nader onderverdeeld in een bestemming Verkeersdoeleinden en Verblijfsdoeleinden.

B.55.8 LVVP

Samenvatting

In het voorontwerp ontbreekt de coördinatie, samenhang en hiërarchie met het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan. Indiener is bezorgd dat het LVVP in februari (volgens huidige planning) keuzes maakt die dan als gegeven feiten voor het bestemmingsplan gelden, met name op het punt van hoofdweginfrastructuur en vervoersstromen. Op deze manier kan een nieuwe doorgaande noord-zuidroute in de Spoorzone worden afgedwongen, omdat de gemeenteraad het LVVP eerder en niet in samenhang met het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone vaststelt.

Antwoord

Het LVVP was ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Spoorzone nog niet gereed. Gegevens van het LVVP, voorzover bekend, zijn opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone. Inmiddels is het LVVP op 30 juni 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast aan de laatste gegevens.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het bestemmingsplan met betrekking tot de afstemming met het LVVP.

B.55.9 Milieueffecten

Samenvatting

Indiener is van mening dat de milieueffecten van de inrichting van de Spoorsingel en de (Verlengde) Coenderstraat als grote doorgaande weg onvoldoende zijn onderzocht en in de MER-rapportage zijn verwoord. Baserend op de hogere grenswaarde dan normaal die de gemeente voor de appartementsbebouwing langs de Westvest heeft toegestaan, waarvoor tijdens de bouw extra geluidwerende maatregelen getroffen dienden te worden, bestaat het ernstige vermoeden dat vrijwel alle bestaande huizen langs deze wegen een te hoge geluidbelasting zullen krijgen. Het effectief aanbrengen van geluidswerende maatregelen is bij de bestaande bebouwing aan de Spoorsingel en Coenderstraat niet uitvoerbaar, zodat niet aan de wettelijke regeling kan worden voldaan.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.28.9.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.10 Fundering bestaande bebouwing

Samenvatting

Indiener vraagt zich af of de fundering van de bestaande bebouwing (grotendeels op staal en in slappe grond) bestand is tegen de toename van het wegverkeer vlak langs de gevels.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.11 VG-strook en parallelweg langs Coenderstraat en Spoorsingel*Samenvatting*

Uit oogpunt van de hoogwaardige inrichting van het plangebied dient de VG-strook aan de uiterste westzijde van het plangebied (nu vanaf de Spoorsingel hoek Hugo de Grootstraat naar het noorden) ook geprojecteerd te worden langs de Coenderstraat en de Spoorsingel tussen de Buitenwatersloot en de Hugo de Grootstraat.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.28.11.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.55.12 Ventilatie-torens*Samenvatting*

Er zijn betere alternatieven voor de twee ventilatie-torens op de parkeergarage en tunnel die midden op de Spoorsingel zijn geprojecteerd, bijvoorbeeld door meer kleinere torens en/of door inpassing in het groen van het eiland dat in het Bolwerk is geprojecteerd en in het bestaande groen tussen en molen en de Bagijn-torens.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.55.13 Gevolgde procedure*Samenvatting*

Indiener is van mening dat de gemeente een ongelukkig moment heeft gekozen (namelijk de periode van de kerstvakantie) om het voorontwerp in procedure te brengen. Ook zijn de inloop-bijeenkomsten met erg weinig flankerende publiciteit aangekondigd. Hiernaast bestaan er wat betreft de inrichting van de weginfrastructuur verschillen tussen het voorontwerpbestemmings-plan/MER en hoe de gemeente thans over deze inrichting denkt en deze tijdens de inloop-bijeenkomst heeft toegelicht. Dit maakt het zeer onduidelijk en moeilijk om de waarheid te bepalen en daarop te reageren. Alle plannen moeten consistent op elkaar worden gemaakt en deze consistentie moet voortdurend worden bewaakt.

Antwoord

De inloopbijeenkomsten zijn volgens de standaardprocedure in de stadskrant aangekondigd. Daarnaast is er een extra lange inspraakperiode geweest van 6 weken in plaats van de gebruikelijke 4 weken in verband met de kerstvakantie. Dit betekent dat belanghebbenden voldoende in de gelegenheid zijn gesteld om hun mening over het plan kenbaar te maken. Zie verder de nadere toelichting in paragraaf 3.1, welke voor een belangrijk deel onderdeel zal gaan uitmaken van de toelichting in het uiteindelijke bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.56. F.A. Coers-Groeneveld, nr. 501139**B.56.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.57. C.H. Wagenaar Hummelinck, nr. 501140**B.57.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.58. drs. B. van Konijnenburg, nr. 501141**B.58.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.59. dhr. en mevr. W. de Klerk, nr. 501142**B.59.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indieners verwijzen naar brief nummer 501138. Indieners ondersteunen hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.60. J.H.M. Slotemaker, nr. 501143**B.60.1 Verkeer***Samenvatting*

Met betrekking tot verkeer heeft indiener de volgende opmerkingen, suggesties en bezwaren.

1. Het plan bevat een weinig overzichtelijke, fragmentarisch presentatie van de nieuwe verkeerscirculatie. Cijfers en aanwijzingen staan verspreid in de teksten, wat leidt tot nieuwe vragen.
2. De huidige verkeersintensiteiten ontbreken. De cijfers in de toekomstige situatie zijn tegenstrijdig: voor de Westvest worden zowel 350 mvt/etmaal voorspeld als 500-1.100 (pagina 84 versus bijlage 4).
3. Indiener vraagt op welke manier men op de Westvest-Phoenixstraat het doorgaande verkeer zal weren, terwijl de instellingen, parkeergarages en woningen goed bereikbaar moeten blijven. Dit geldt ook voor de route Spoor singel-Coenderstraat-Parallelweg-Lokomotiefpad: hoe wordt doorgaand verkeer geweerd? De prognoses uit bijlage 4 doen het ergste vermoeden.
4. Indiener vraagt om uitleg bij de opmerking op pagina 40 dat de Westvest op de Zuidwal slechts van noord naar west zal aansluiten; hoe moet men dan van de Westvest naar het oosten of andersom?

5. Veel ellende wordt verplaatst, vooral naar het gedeelte tussen Bolwerk en Westlandseweg.
6. De woningen tussen de Engelsestraat en de Hooikade/Schieweg worden in de toekomst via de Emplacementswet ontsloten. Dit is omslachtig.
7. Indiener stelt een alternatief tracé voor tussen Spoorsingel en Abtswoudseweg: vanaf de Spoorsingel over het Bolwerk naar de Houttuinen, feitelijk een deel van de "stadsbuitengeweg" (pagina 29), over het tracé van de tunnel (stationsplein, Engelsestraat) tot aan de Abtswoudseweg. Hierdoor komt een gedeelte van het waterpartij op het Bolwerk te vervallen, maar dit water vormde ook een fysieke barrière. Een ander mogelijk nadeel is de kruising met het Stationsplein, maar hierin kan worden voorzien door de weg van een U-bocht langs de noordzijde van het plein naar de Coenderstraat/Parallelweg te leiden en langs de zuidzijde weer terug. Hierdoor blijft de P+R bestaan en wordt bovendien een hindernis voor doorgaand verkeer gevormd. Wat betreft het park stelt indiener dat gekeken kan worden naar het thans wat onduidelijke derde plein, eventueel in combinatie met een deel van het Bolwerk. Het grote voordeel van genoemd alternatief tracé is dat de Verlengde Coenderstraat en de Emplacementsweg vervallen. De ontsluiting van woningen kan plaatsvinden vanaf het tunneltracé. Ook de Engelsestraat en de daaraan gelegen parkeerplaatsen kunnen in stand blijven.

Antwoord

Ad 1.

De toelichting zal hierop zoveel mogelijk worden aangepast.

Ad 2.

De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn voldoende verantwoord en gepresenteerd. Op deze cijfers wordt in gegaan in het bestemmingsplan, het MER en de akoestische rapportage.

Ad 3.

Doorgaand verkeer wordt ontmoedigd, maar kan om reden van bereikbaarheid niet geheel worden voorkomen. Zie ook het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Ad 4.

De Westvest sluit voor autoverkeer niet langer aan op de Westlandseweg.

Ad 5.

De winst is een congestievrije verkeersafwikkeling op het kruispunt Westvest/Westlandseweg.

Ad 6.

Aansluiting van de Engelsestraat op de Westlandseweg is niet mogelijk. Een congestievrije verkeersafwikkeling kan dan niet worden gegarandeerd.

Ad 7.

Het voorgestelde alternatief leidt tot een versnippering van het plangebied. Op het stationsplein vormt de weg een te grote barrière tussen het stationshal en het busstation. Daarnaast komt het plan onvoldoende tegemoet aan de noodzaak de kruisingen met de Westlandseweg op voldoende afstand van elkaar te situeren.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de toelichting wat betreft de omschrijving van de verkeerscirculatie samen met de bijbehorende cijfers.

B.60.2 Geluid

Samenvatting

De opwaardering van het Locomotiefpad (pagina 80) kan niet als een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder worden beschouwd. Het gaat hier om een nieuwe situatie.

Antwoord

Het gaat hier in tegenstelling tot wat indiener aangeeft wel om reconstructie, er ligt nu reeds een openbaar toegankelijke verbinding die gereconstrueerd wordt tot een verbinding die direct aan-

sluit op de Westlandseweg. Overigens biedt de benadering als reconstructie voor de bestaande woningen betere garanties voor maatregelen die een geluidstoename tenietdoen, dan de benadering als nieuwe weg. Bij een benadering als nieuwe weg is een maximale geluidsbelasting tot 65 dB(A) in principe mogelijk. Bij een benadering als reconstructie zijn de regels veel scherper geformuleerd: maatregelen treffen bij een toename vanaf 2 dB(A) en in principe geen toename die hoger is dan 5 dB(A).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.60.3 Vervanging bestaande functies

Samenvatting

Met betrekking tot vervanging van bestaande functies heeft indiener de volgende vragen en opmerkingen:

- opheffing van de pas tien jaar oude Engelsestraat kan niet worden gedragen door de wens van een groenstrook;
- amovering van de nog geen vijftien jaar oude vestigingen van Valkenburg, carwash en leerlingenopleiding aan de Nijverheidsstraat en glashandel Zantman aan de Fabrieksweg kan niet worden gemotiveerd met de opmerking dat zij een rommelige uitstraling hebben (pagina 34);
- nog geen jaar geleden werd door het college een locatie aan de Nijverheidsstraat aangewezen als mogelijke opvang voor daklozen; nu is dit bestemd voor wonen;
- indiener vraagt waarom de drie woningen aan de Mercuriusweg niet worden ingepast en moeten worden gesloopt.
- op basis van het voorgaande vraagt indiener zich af hoe betrouwbaar de overheid is.

Antwoord

Bij de verkaveling van het woongebied tussen de Hooikade en het spoor is van begin af aan rekening gehouden met de mogelijke aanleg van de spoortunnel. Dat betekent dat ook toen al bekend was dat er ingrepen op de Engelsestraat zouden gaan plaatsvinden.

Het gebied ten westen van het spoor en achter de wand langs de Westlandseweg heeft als geheel een rommelige uitstraling. De eventuele bouwkundige of architectonische kwaliteiten van enkele onderdelen daarin doet aan die kwalificatie niets af.

Inmiddels heeft het college een andere locatie voor de opvang van daklozen aangewezen. Er is voorts nog geen sprake meer van dat dit aan de Nijverheidsstraat zal plaatsvinden.

Inpassen van de drie bestaande, geïsoleerd liggende woningen langs de Mercuriusweg is om redenen van stedenbouwkundige aard, maar ook gezien vanuit de grondexploitatie niet aantrekkelijk. De voorgestelde bouwvolumes in de Spoorzone maken het voor de (toekomstige) bewoners van deze drie woningen weinig aantrekkelijk. Van een vrije ligging is in het geheel geen sprake meer. Bovendien kost het handhaven van de woningen ook een aanzienlijk bouwvolume en daarmee ook bijdragen aan de grondexploitatie.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.60.4 Diepwanden parkeergarage Spoorsingel

Samenvatting

Indiener noemt de diepwanden een risicovol systeem, waarbij hij verwijst naar de Haagse tramtunnel en het lek in de Rijswijkse tunnel. Deze laatste steekt ten minste 5 m minder diep dat die in Delft, zodat de grondwaterdruk in Delft ten minste 0,5 ato meer zal bedragen. Zodoende moet de toepassing van diepwanden bij de parkeergarage Spoorsingel worden ontraaden.

Antwoord

De bouwmethode volgens het principe van de wanden-dakmethode is gekozen als methode die de minste (bouw)hinder geeft en de geringste kans op schade aan belendingen. De specifieke situatie van de diepere grondlagen, waaruit DSM Gist het koelwater pompt, naast de grondopbouw met slecht waterdoorlatende veenlagen, maakt dat de bouw van de tunnel tussen de

diepwanden zonder problemen kan plaatsvinden. In Delft zullen de (waterdichte) diepwanden steunen op het Pleistocene zand, precies tot in de zandlaag waaruit het koelwater opgepompt wordt. Deze forse verlaging van de waterspanning in die grondlaag biedt een uitstekende kans relatief eenvoudig de tunnelconstructie te maken. Een vergelijking met de Haagse tramtunnel is daarom niet zomaar te maken, aangezien de bodemsamenstelling wezenlijk anders is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.60.5 Financiën

Samenvatting

Er ontbreekt een goede financiële onderbouwing. De mededeling dat het plan economisch uitvoerbaar is (pagina 115), is niet voldoende. Indiener vraagt een indruk van bijvoorbeeld de volgende zaken:

- wat is de boekwaarde van de gerealiseerde verwervingen?
- welke verwervingskosten zijn nog te verwachten?
- wat zijn de onderscheidene sloop- en bouwkosten?
- met welke saneringen en saneringskosten is gerekend?
- wat zijn de veronderstelde opbrengsten?
- wat gaat daarvan naar de NS als schadevergoeding voor de door haar in te brengen terreinen?
- wie draagt welk risico, voor overschrijding van de kosten respectievelijk onderschrijding van de opbrengsten?
- zijn die risico's verzekerd en zo ja, tegen welk bedrag?

Antwoord

De financiële onderbouwing is een complexe aangelegenheid. Er zijn veel partijen, publiek en privaat, en veel financiële belangen in het geding. In het plan is een economische paragraaf opgenomen waarin de financieel-economische haalbaarheid van het plan is aangetoond. Deze paragraaf is niet zo gedetailleerd dat hij antwoord op alle door indiener gestelde vragen geeft. Dit is ook niet mogelijk omdat de beantwoording van zijn vragen de belangen van de betrokkenen kan schaden. Het betreft hier vertrouwelijke gegevens. Openbaarmaking zal een onevenredige benadeling van derden betekenen en het belang van de gemeente schaden. In de economische paragraaf is inzichtelijk gemaakt welke elementen in het onderzoek zijn betrokken. De conclusie luidt dat het plan economisch haalbaar is.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de economische paragraaf van het plan.

B.61. IJzerhandel Zwaard B.V., nr. 501144

B.61.1 Omzetverlies

Samenvatting

Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat de Phoenixstraat aan de zijde van de oude stad tot een parallelweg en een brede wandelboulevard zal worden heringericht (pagina 7). De route Phoenixstraat-Westvest wordt opgeheven voor doorgaand autoverkeer (pagina 61). Uit het plan wordt echter niet duidelijk wat voor de gevolgen dit voor IJzerhandel Zwaard zal hebben. Het plan is niet gedetailleerd genoeg om een goed beeld te krijgen van de nieuwe situatie. Indiener vreest dat IJzerhandel Zwaard in de nieuwe situatie niet meer de bereikbaarheid voor met name de bedrijfsmatige afnemers heeft en twijfelt sterk aan het bestaansrecht van IJzerhandel Zwaard op de huidige locatie. Indiener vraagt hiermee rekening te houden bij de verdere detaillering van het plan wat betreft bereikbaarheid en ruimte voor laden en lossen voor klanten en toeleveranciers. Tevens verwacht indiener dat door de bouw van de spoortunnel en het aanpassen van de infrastructuur de bereikbaarheid van IJzerhandel Zwaard negatief beïnvloedt, hetgeen een groot omzetverlies teweeg zal brengen.

Antwoord

Ter hoogte van de vestiging van IJzerhandel Zwaard zal autoverkeer mogelijk blijven. De firma zal gesitueerd zijn langs de verbinding tussen de hoofdrijbaan Phoenixstraat/Spoorsingel en de

Binnenwatersloot. De aansluiting van deze verbinding op de hoofdrijbaan is nabij de firma Zwaard gelegen. Daarmee is de bevoorrading van Zwaard en de bereikbaarheid voor klanten gegarandeerd en niet slechter dan in de huidige situatie. Overigens is de inrichting van het dwarsprofiel aangepast en komt de hoofdrijbaan aan de zijde van de binnenstad te liggen, de gracht aan de zijde van de Spoorsingel. Hoe de parallelweg langs de Phoenixstraat, die ter plaatse overigens ook de toegang tot de binnenstad is (verbinding van de Binnenwatersloot met de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat/Spoorsingel) vormt een punt van nadere detaillering. Bij de nadere planvorming zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de firma. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan laad- en losplaatsen. Over deze inrichting zal nog worden gecommuniceerd.

Voor wat betreft eventuele planschade en nadeelcompensatie wordt verwezen naar het algemene antwoord in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.62. Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier, met 3 ondertekenaars, nr. 501145

B.62.1 Aanleg weg

Samenvatting

Het verleggen van de rondweg binnenstad Delft van de Phoenixstraat/Westvest, waar vooral kantoren zijn gevestigd, naar de Spoorsingel/Coenderstraat, met een duidelijke woonfunctie, is een onlogische, verkeerde keuze en creëert geen "sfeer die vergelijkbaar is met de Delftse binnenstad":

- de verkeersader leidt tot een aanzienlijke afname van het wooncomfort;
- de geluidbelasting op de gevel is ongewenst; het "wegnemen van het spoorweglawaai" is de missie, maar bewoners krijgen er een minstens zo hinderlijk lawaai voor in de plaats;
- op de Phoenixstraat/Westvest is veel meer ruimte voor een dergelijke weg;
- de (mogelijke) reden voor het verplaatsen van de weg naar de Spoorsingel/Coenderstraat is dat de weg anders het station van de binnenstad zou scheiden; dit doet de geplande singel echter ook: deze vormt een barrière door een beperkt aantal oversteekplaatsen; volgens indieners kunnen beide barrières (singel en rondweg) beter geconcentreerd worden, omdat er anders tussenin een onaantrekkelijke zone ontstaat.

Antwoord

De inrichting van het wegprofiel is gewijzigd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.62.2 Ontsluiting station

Samenvatting

De ontsluiting van het station aan de in het voorontwerp gekozen zijde van het station is ongewenst. Als de huidige achterzijde van het station in de nieuwe situatie de ingang wordt voor reizigers die met de auto naar het station reizen, zal de verkeers- en parkeerdruk in het Westerkwartier toenemen.

Antwoord

Voor de Kiss & Ride worden aparte voorzieningen getroffen. Daarnaast worden in de parkeergarage Park & Ride-plaatsen ondergebracht. De parkeerdruk wordt dus juist opgevangen door de P+R-garage onder het stadskantoor. De bereikbaarheid vanaf de Coenderstraat maakt een scheiding van verkeersstromen op en rond het stationsplein mogelijk (en vermijdt de wat onoverzichtelijke kruisende stromen van voetgangers en fietsers naast bussen en auto's op het huidige stationsplein). Ten opzichte van de huidige situatie (waarin geen P&R plaatsen zijn) zal de situatie verbeteren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.62.3 Barrière parkeergarage*Samenvatting*

De bebouwing (parkeergarage) tegenover woningen aan de Coenderstraat vormt een lelijke barrière, minstens zo erg als de barrière van het huidige spoorwegviaduct.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemeen antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63. mw. M.C. Muller en dhr. D.M.J. van Eys, nr. 501146**B.63.1 Planvorm bestemmingsplan***Samenvatting*

Het bestemmingsplan wordt nogal globaal geacht.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.1.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.2 Schaalverschil kaartbladen 1 en 2 op A3-formaat*Samenvatting*

In de separaat aangeleverde plankaarten op A3-formaat zit een schaalverschil.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.28.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.3 Dwarsprofielen*Samenvatting*

Voorgesteld wordt in het plan dwarsprofielen op te nemen ter verduidelijking.

Antwoord

Artikel 15 van het Bro vraagt om dwarsprofielen danwel rijstroken. Met het noemen van rijstroken, zoals in het voorontwerpplan is gebeurd, is voldaan aan de eisen van de wet. Er is echter wel voor gekozen de gronden die met verkeer te maken te hebben zodanig te bestemmen dat daaruit valt af te leiden op welke wijze het verkeersgebied zal worden ingericht. Dit is gebeurd door het hanteren van de bestemming Verkeersdoeleinden en Verblijfsgebied en het opnemen van as van de rijbaan. Ook de as van de openbaarvervoerbaan is thans aangeduid. Door het opnemen van de assen valt nu uit de plankaart af te leiden waar de onderzoekszone van de Wet geluidhinder is gelegen. Dwarsprofielen hebben bindende werking. Het nadeel daarvan is daar op van geen enkele wijze van kan worden afgeweken. Daarom is gekozen voor een verdere detaillering van het verkeersgebied. De rechtszekerheid is hiermee gebaat en aan de wettelijke vereisten is voldaan.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.4 Aanvulling nut en noodzaak: hinder*Samenvatting*

Hoofdstuk 1, pagina 3, paragraaf 1.1 Nut en noodzaak, 4^e alinea, na "...neerslag van metaaldeeltjes", bij hinder toevoegen:

- a. "het gebruikte toiletpapier afkomstig van treintoiletten dat over straat zwerft."
- b. "de sterk toenemende sociaal onveilige c.q.- ongewenste situatie onder het spoorviaduct in de vorm van vandalisme aan auto's en fietsen, wildplassen, grofvuilstort, drugshandel en – gebruik, hangplekken."

Antwoord

De genoemde overlast zal verwoord worden in het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 1.1 van de toelichting is aangevuld.

B.63.5 Ontluchting*Samenvatting*

In de toelichting wordt in paragraaf 2.2 "Toekomstige situatie" de maximale afmetingen beschreven van de ontluchtingsschachten (max. 100 m² en max. 6 m hoog). Indieners vragen zich waar de schachten in de aangegeven zones gesitueerd gaan worden, gelet op het profiel tussen de Phoenixstraat en Spoorsingel en het dermate grote volume.

In het verlengde hiervan wordt voorgesteld de ontluchtingsschacht ter hoogte van het stads-kantoor te verplaatsen naar de groenvoorziening op het te herconstrueren Bolwerk en de ontluchtingsschacht nabij molen de Roos te verplaatsen naar de nieuwe rotonde op de Kampveldweg of de gronden ter plaatse van het huidige Bacinol-gebouw.

Indien verplaatsing van genoemde twee schachten niet mogelijk is, wordt voorgesteld het aantal schachten te vermeerderen, zodat de individuele afmetingen kleiner kunnen worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.6 Behoud huidig Bacinol-gebouw*Samenvatting*

Indieners stellen voor het huidige Bacinol-gebouw uit architectuurhistorisch oogpunt te behouden door het tracé aan te passen of onderdoor te laten gaan.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over het Bacinol-gebouw in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.7 Parkeren*Samenvatting*

Indiener merkt met betrekking tot parkeren de volgende zaken op:

- In de huidige situatie zijn er onder het huidige treinviaduct circa 600 parkeerplaatsen. Rond het achterliggende parkeergebied zone C is er een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen. Voorgesteld wordt ten minste 600 parkeerplaatsen, vermeerderd met parkeerplaatsen voor de verwachten bezoekers, in de nieuwe parkeergarage te realiseren.
- Indiener vraagt naar het aantal in- en uitritten van de parkeergarage Spoorsingel, de ligging ervan en om nadere precisering of in de nabijheid van de in- en uitritten bepaalde bouwwerken gerealiseerd zullen worden, zoalsabri's.
- Gevraagd wordt of langs de parallelweg aan de huidige Spoorsingel parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden ten behoeve van laden en lossen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.8 Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel: stadsgracht*Samenvatting*

Indiener stelt voor de nieuwe stadsgracht te situeren tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg aan de Spoorsingel, aangezien de voorgestelde ligging van de stadsgracht tamelijk geïsoleerd is.

Antwoord

De opbouw van het dwarsprofiel is op deze wijze aangepast. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.

B.63.9 Bouwblok stadskantoor en station*Samenvatting*

Indiener stelt voor een tweede in- en uitgang te realiseren nabij de Binnenwatersloot.

Antwoord

Er komt geen uitgang aan de noordzijde van het station. De enige uitgang komt uit in de stationshal. Er zal wel nog een nooduitgang ten zuiden van het station komen, die een uitgang biedt in het park (zie antwoord A.26.4). De keuze voor één in- en uitgang heeft te maken met de eis van de Nederlandse Spoorwegen. Verder wordt verwezen naar het antwoord B.12.15. Aan de noordzijde van het stadskantoor zal wel een in- en uitgang gerealiseerd worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.10 Ontwerp toekomstig stationsplein*Samenvatting*

Het nieuwe stationsplein lijkt te verworden tot een slecht vormgegeven restruimte. Ook een beter ontworpen aansluiting met de Westvest zou het stationsplein meer allure kunnen geven.

Antwoord

Het nieuwe stationsplein wordt kleiner en beter begrensd dan het huidige stationsplein dat naar alle kanten wegloopt. De randen van het plein zullen worden gevormd door het nieuwe stationsgebouw, het oude stationsgebouw en de nieuwe bebouwing en het park aan de zuidzijde van het plein. Het plein zal deels gebruikt worden ten behoeve van het busstation. De exacte inrichting van het plein is op dit moment nog niet bekend en is ook niet iets wat in het bestemmingsplan vastgelegd wordt. Uiteraard zal de inrichting kwalitatief hoogwaardig worden en voldoen aan het handboek openbare ruimte van de gemeente. Doordat het doorgaande verkeer van de Westvest verdwijnt, ontstaat er ruimte om de inrichting van deze weg te verbeteren. Hierbij zal aandacht worden besteed aan de relatie met het stationsplein. Een belangrijk uitgangspunt is namelijk dat de route van het station naar de binnenstad verbeterd wordt door de inrichting van de buitenruimte.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.11 Bouwhoogte bouwblok stadskantoor en station*Samenvatting*

De toegestane bouwhoogten van het bouwblok met het stadskantoor en station zijn te hoog. Voorgesteld wordt de bouwhoogten c.q. –lagen te relateren aan het NAP en de bestaande bebouwing bij de Coenderstraat.

Antwoord

Betrokkene geeft kennelijk de voorkeur aan NAP in plaats van het peil zoals dat in het plan gedefinieerd is. In Delft is het gebruikelijk van het peil uit te gaan zoals gedefinieerd in het plan. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragrafen 2.2 en 5.3 van de toelichting zijn aangevuld.

B.63.12 Doorgaande route Provincialeweg*Samenvatting*

Naar verwachting zullen er minder automobilisten van de gewenste route Ruys de Beerenbrouckstraat/Provincialeweg gebruik maken als niet tegelijkertijd wordt voorzien in een op- en afrit van de Provincialeweg ter hoogte van de kruising met de Martinus Nijhofflaan.

Antwoord

Deze op- en afritten zijn voorzien (zie ook het LVVP). Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.13 Bruggen en oversteken*Samenvatting*

Met betrekking tot bruggen en oversteken merkt indiener de volgende zaken op:

- Vanwege het ontbreken van een brug over de Oude Delft wordt verzocht de huidige oversteekplaats bij de molen niet te verplaatsen naar de Bagijnestraat, maar de huidige oversteekplaats bij de molen te handhaven.
- Vanwege het ontbreken van een goede fietsverbinding over de Oude Delft wordt voorgesteld om de Schoolstraat of eventueel het Agathaplein open te stellen voor fietsverkeer.
- Door de komst van de stadsgracht zal de barrièrewerking voor langzaam verkeer weldegeelijk toenemen, zodat wordt verzocht om bruggen te realiseren ter plaatse van Laan van Overvest/Delftstede, Agathaplein/Singelstraat. De geplande brug ter plaatse van het Hoogheemraadschap kan komen te vervallen.
- Voor de veiligheid van de vele kinderen die van de Vak gebruik maken, stelt indiener voor om tussen het geplande Stadskantoor/Houttuinen en de Vrije Akademie aan de Westvest een voetgangersbrug te realiseren.

Antwoord

De ligging van de oversteekplaatsen op het wegvak Phoenixstraat/Spoorsingel vormt nog een onderwerp van nadere studie. Globaal zullen deze op dezelfde plaatsen als de huidige situatie worden gesitueerd. De barrièrewerking zal niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Er wordt in hoofdlijnen het zelfde aantal oversteekpunten voorzien.

Openstelling van de Schoolstraat of het Agathaplein voor fietsverkeer valt buiten de scope van dit bestemmingsplan. Van de opmerking is kennis genomen.

De exacte situering van de bruggen zal in de nadere uitwerking van de plannen aan de orde komen. Het bestemmingsplan biedt binnen de betreffende bestemmingen (bijvoorbeeld Verkeersdoeleinden), overal de mogelijkheid tot het aanleggen van bruggen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.14 Spoorsingel*Samenvatting*

Met betrekking tot de situatie in de Spoorsingel stelt indiener de volgende vragen:

- Naar aanleiding van verschillen in inzicht tijdens de inloopbijeenkomst van 12 januari vraagt indiener zich af vraagt welke snelheid nu gereden zal worden op de parallelweg van de Spoorsingel, dit in verband met geluidshinder.
- Welk dwarsprofiel voor het wekvak Spoorsingel nrs. 1 tot en met 15 wordt toegepast?
- Wordt er één- of tweerichtingsverkeer ingesteld op de Spoorsingel?
- Gevraagd wordt naar de aansluiting c.q. verkeersafwikkeling van de Hugo de Grootstraat en Havenstraat op de Spoorsingel. In de huidige situatie is dit eenrichtingsverkeer.

Hiernaast merkt indiener op dat er bij de panden Spoorsingel nrs. 9 tot en met 15 een aanzienlijke trillingshinder bestaat ten gevolge van langsrijdende Stadsbussen van lijndienst 62.

Antwoord

De snelheid op Spoorsingel (woonstraat) wordt 30 km/h. Spoorsingel blijft grotendeels tweerichtingen verkeer. Bij de nadere uitwerking komt hierover meer duidelijkheid. Het eenrichtingsverkeer in de Hugo de Grootstraat en Havenstraat blijft in principe gehandhaafd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.15 Trillingshinder stadsbussen

Samenvatting

Indiener merkt op dat de trillingshinder ten gevolge van de langsrijdende stadsbus lijn 62 bij de panden Spoorsingel 9 tot en met 15 zeer aanzienlijk is. Indiener vraagt akte hierover.

Antwoord

De trillingshinder van bussen is niet onderzocht. Vergeleken met de trillingshinder van het spoor en bouwwerkzaamheden is dit een te verwaarlozen vorm van hinder. Nader onderzoek is voor dit aspect niet nodig.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.63.16 Delflandsboezem

Samenvatting

In verband met een verbetering van de waterstructuur en waterketen wordt gevraagd naar de realisatie van de Delflandsboezem:

- Hoe diep wordt de gracht en op welk niveau ligt het wateroppervlak ten opzichte van het rijbaanniveau? (zichtbaarheid water)
- Wordt een steensoort toegepast (dezelfde als in de Delftse echte grachten) of talud al dan niet met beplanting?

Antwoord

Voor een goede waterkwaliteit krijgt de gracht een minimale diepte van 1 m. Het streefpeil (waterpeil) van het Delflands Boezem is NAP -0,4 m. Het maaiveld ligt op ongeveer NAP +0,5 m. Het maaiveld ligt hiermee op ongeveer 1 m boven het waterpeil. Het water in de gracht is hiermee over het algemeen goed zichtbaar vanaf de wegen. Lokaal kan het maaiveld iets hoger liggen, waardoor het water op deze locaties minder goed zichtbaar is.

De steensoort en de beplanting zijn een zaak van uitvoering en niet zodanig ruimtelijk relevant dat daaromtrent in dit kader al duidelijkheid moet bestaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.64. Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, W.J. Krijnen en A.M.B. Krijnen-Van Adrichem, nr. 501147**B.64.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.65. A. Krijnen-Van Adrichem, nr. 501148**B.65.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.66. A.L. Leeuw Marcar, nr. 501149**B.66.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indiener verwijst naar brief nummer 501138. Indiener ondersteunt hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.67. Dhr. J. en mw. G.M. Reinders, nr. 501150**B.67.1 Verwijzing naar brief 501138***Samenvatting*

Indieners verwijzen naar brief nummer 501138. Indieners ondersteunen hetgeen wat in brief 501138 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars van brief 501138 te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.55.1 tot en met B.55.13.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

B.68. mw. G.M. Reinders, nr. 501151**B.68.1 Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel: dwarsprofiel***Samenvatting*

Uit de toelichting van het plan is de inrichting van de Phoenixstraat en Spoorsingel van gevel tot gevel onduidelijk. In de toelichting is van west naar oost een rangschikking voorgesteld van: parallelweg, OV-strook, singel en promenade. Het is hierbij onduidelijk welke argumenten zijn gebruikt bij de gekozen rangschikking. Het scheiden van verkeerssoorten en -stromen leidt namelijk niet in alle gevallen tot een veiligere en efficiënte situatie. Bovendien kost het ruimte, die

beter gebruikt kan worden om de leefkwaliteit aan de westzijde van de spoortunnel te garanderen. In de toelichting van het bestemmingsplan moet dan ook een meer overtuigende onderbouwing opgenomen worden van de keuzen die gemaakt zijn ten aanzien van bovengenoemd onderwerp.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.68.2 Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel: afwikkeling verkeerscapaciteit

Samenvatting

In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van eenzelfde te verwerken capaciteit als in de huidige situatie. Dat is in tegenspraak met het gemeentelijk beleid om doorgaand verkeer te weren uit de nabijheid van de historische binnenstad. In de toelichting van het bestemmingsplan moet dan ook een meer overtuigende onderbouwing opgenomen worden van de keuzen die gemaakt zijn ten aanzien van bovengenoemd punt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.69. Mw. H. Vogelaar, met 6 mede-ondertekenaars, nr. 501153

B.69.1 Aanleg weg

Samenvatting

De kansen van de ondertunneling voor het ontlasten van de milieudruk en de verbetering van het woon- en leefklimaat worden niet ten volle benut. Er wordt namelijk gekozen om de verkeersdruk aan de Spoorsingelzijde (woongebied) te leggen. Ook wordt de mogelijkheid tot het bouwen van een parkeergarage aan de woonzijde van het tracé gecreëerd. Ten aanzien van de bodem- en watergesteldheid bestaan er echter teveel onzekerheden en risico's voor de bestaande bebouwing. Gezien de negatieve milieuaspecten zou de ontsluitingsdruk ten behoeve van het station en het centrum aan de noordzijde van het tracé moeten liggen, waar onder andere kantoorbebouwing aanwezig is.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.19.1. De profielopbouw van de Spoorsingel/Phoenixstraat is gewijzigd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.69.2 Parkeergarage

Samenvatting

Indieners maken bezwaar tegen het opnemen van de mogelijkheid tot de bouw van een parkeergarage ten westen van de tunnel. Het bestaande woongebied zal hierdoor worden belast. Het nieuw in te richten stationsgebied is een betere plaats voor de realisatie van een parkeergarage. Indieners doen een voorstel voor de inrichting van een verkeersluwe parallelweg met parkeervakken en groen langs de nieuwe gracht in de zuidzijde van de zone.

Antwoord

De parkeergarage naast de spoortunnel zal de bestaande parkeerplaatsen onder het spoorviaduct compenseren. In een groenstrook kunnen zoveel parkeerplaatsen onmogelijk worden ondergebracht, bovendien wordt met "al dat blik op straat" de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte niet behaald. Omdat de garage met name bedoeld is voor de bewoners zou verschuiven van de garage naar het station leiden tot te grote loopafstanden, waardoor de parkeerdruk in de

buurt zou stijgen (omdat iedereen zo dicht mogelijk bij zijn woning wil parkeren). Naast de parkeergarage wordt overigens ook nog voorzien in bovengrondse parkeerplaatsen langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat.

De garage zal overigens worden aangereden vanaf de hoofdrijbaan. Daardoor zal de buurt dus niet worden belast met autoverkeer. Net als in de huidige situatie is de garage bedoeld voor bewoners en binnenstadbezoek. Overigens zijn de indeling van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel en de wijze van aanrijden van de garage gewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft voor wat betreft het dwarsprofiel geleid tot aanpassingen van de plankkaart.

B.70. J. Venderbos en G. Venderbos-Smith, nr. 501154

B.70.1 Zelfde inhoud als brief 501079

Samenvatting

Zie brief 501079.

Antwoord

Zie 501079.

Conclusie

Zie 501079.

B.71. E. van der Heijden, nr. 501155

B.71.1 Zelfde inhoud als brief 501079

Samenvatting

Zie brief 501079.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.38.1 tot en met B.38.5.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.72. Meel & Diervoederspecialzaak Molen De Roos, nr. 501167

B.72.1 Bereikbaarheid bedrijf

Samenvatting

Indiener vraagt hoe de bereikbaarheid van Meel & Diervoederspecialzaak Molen De Roos er tijdens de bouw van de spoortunnel eruit ziet, of hij bij onbereikbaarheid of moeilijke toegankelijkheid voor klanten en leveranciers gedurende bepaalde tijd daarvoor schadeloos worden gesteld en zo ja, door wie of welke instantie. Hierbij vraagt indiener tevens hoe groot en langdurig de overlast bij de bouw van de spoortunnel gaat worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de tijdelijke situatie en planschade en na-deelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.72.2 Nieuwe indeling Phoenixstraat en omgeving*Samenvatting*

Indiener vraagt of Meel & Diervoederspeciaalzaak Molen De Roos binnen de nieuwe indeling Phoenixstraat en omgeving in de huidige vorm kan blijven bestaan en zo nee, op welke termijn bekend wordt welke eventuele uitkoopregeling op het bedrijf van toepassing kan worden verklaard.

Antwoord

De Meel & Diervoederspeciaalzaak Molen De Roos en de molen zelf blijven in de huidige vorm bestaan. Bij het ontwerp van de nieuwe inrichting van de Phoenixstraat en Spoorsingel is rekening gehouden met het behoud van de bestaande situatie van de molen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.73. mw. M.E. van Zanten, nr. 501169**B.73.1 Nadeelcompensatie en planschade***Samenvatting*

De geplande ontwikkelingen hebben negatieve gevolgen voor de bestaansmogelijkheden voor de huurder van het bedrijfspand waar momenteel Passepartout is gevestigd. Gezien de hoge leeftijd van inspreker zal niet meer geprofiteerd kunnen worden van toekomstige positieve effecten. Inspreker wenst in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie en de planschaderegeling.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.74. Stichting DUWO, nr. 501174**B.74.1 Beoogde woningbouwprogramma***Samenvatting*

De in de toelichting genoemde doelgroep voor de nieuwe woningen, met name jongeren, stemt niet overeen met de grootte en prijzen van de nieuwe woningen. Op basis van het genoemde aantal m² voor woningbouw wordt afgeleid dat maximaal 7% voor sociale woningbouw is gereserveerd. Dit is niet in overeenstemming met de 30% sociale woningbouw welke in regionale prestatieafspraken is vastgelegd.

Daarnaast is in het collegeprogramma, bij de planvoorbereiding en uitverhuizing van de bewoners aan de Van Leeuwenhoeksingel en Houttuinen vastgelegd en toegezegd dat vervangende betaalbare huisvesting gerealiseerd zal worden in de nieuwbouw. Dit is niet terug te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan.

Antwoord

Het beoogde woningbouwprogramma is goed toegesneden op de woonbehoefte die bestaat voor het centrumgebied van Delft. Om het in Delft aanwezige woningtekort op te lossen, zijn kwalitatief goede woningen nodig voor onder andere jongeren (inclusief studenten), werkende alleenstaanden en tweeverdieners. Het type woning is op deze doelgroepen gericht door onder andere de toevoeging van appartementen (zowel in de particuliere en sociale sector) en luxe maar betaalbare stadswoningen in het centrumgebied.

In totaal zullen er circa 210 woningen in de sociale sector gebouwd worden. Dat aantal is inderdaad minder dan regionaal afgesproken, maar de specifieke situatie in Delft met een overmaat aan gestapelde sociale woningen in de huidige woningvoorraad, noopt niet tot forse aanpassing van dit aantal. Wel moet er nog een keuze gemaakt worden welke type sociale woningen gebouwd worden. Een deel van de woningen (60 stuks) zal worden gereserveerd voor studenten-huisvesting.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

B.74.2 Oppervlakte binnenhoven*Samenvatting*

In paragraaf 3.4 Stedelijke ontwikkeling wordt gezegd dat 80% van de oppervlakte van het bouwblok onbebouwd dient te blijven, maar dat is onmogelijk, aangezien dan een geringe bouwdiepte overblijft.

Antwoord

Bedoeld is dat 80% van de oppervlakte van het binnenhof onbebouwd moet blijven. In de toelichting is dit aangepast.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van paragraaf 3.4 van de toelichting.

B.74.3 Hoogte parkeergarages boven peil*Samenvatting*

In paragraaf 3.4 is beschreven dat de parkeergarages tot 2 m boven peil gebouwd mogen worden, ook onder de binnenhoven. Opgemerkt wordt dat er dan geen doorlopende stegen door de bouwblokken heen kunnen lopen, tenzij het eveneens de ontsluiting van de parkeergarage betreft.

Antwoord

In de toelichting en de voorschriften (Woondoeleinden) zal worden aangegeven dat de doorlopende stegen op het niveau van het dak van de (half)ondergrondse parkeergarage gerealiseerd moeten worden. Dit betekent dat de parkeergarages gerealiseerd kunnen worden en ook de doorlopende stegen, zij het op verschillende niveaus. Overigens is de maximale hoogte van de parkeergarages verlaagd naar 1,2 m.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de bestemming Woondoeleinden in de voorschriften en de juridische planbeschrijving in de toelichting.

B.74.4 Bouwhoogte en bouwlagen*Samenvatting*

Op pagina 42 en verder van de toelichting is de aangegeven bouwhoogte (meestal) een veelvoud van 3 m. Indiener stelt dat het lijkt alsof geen rekening is gehouden met een parkeerlaag tot maximaal 2 m boven het maaiveld, wat consequenties zou hebben voor het aantal bouwlagen. Bij de voorkomende afwijkende hoogtemaat van 6 m betekent dat in een dergelijke situatie maar één bouwlaag op een plint van 2 m.

Antwoord

Op pagina 42 en verder van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan wordt per deel de bebouwingsstructuur toegelicht en wordt per bouwblok het maximum aantal bouwlagen genoemd. Hiermee is bedoeld het aantal bouwlagen voor de toegestane functies binnen elke bestemming, zoals Wonen en Kantoren, etc., exclusief een (eventuele) parkeerplint van maximaal 1,2 m boven peil. Ter verduidelijking zal op de desbetreffende pagina's van de toelichting worden vermeld dat dit het aantal bouwlagen betreft exclusief een (eventuele) parkeerplint van maximaal 1,2 m boven peil.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van paragraaf 5.3 van de toelichting van het plan.

B.75. dhr. R. Baan en mw. I. Cornelissen, nr. 530391**B.75.1 Zelfde inhoud als brief 501079***Samenvatting*

Zie brief 501079.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden B.38.1 tot en met B.38.5.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

4. Onderdeel C: mondelinge inspraakreacties

121

C.1. Bedrijven Phoenixstraat

Samenvatting

Gevraagd wordt hoe de bereikbaarheid van bedrijven op de Phoenixstraat in de nieuwe situatie is geregeld en of er genoeg laad- en loscapaciteit is voor zowel klanten als leveranciers. Gevraagd wordt of de periode dat er gebouwd wordt (de duur van de overlast) overlevingskansen biedt voor bedrijven. Spreekt de wens uit om ruim voldoende kort parkeergelegenheid voor de deur te krijgen.

Antwoord

De locatie van parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen is een onderwerp van nadere detaillering, waarover in en later stadium nog nader zal worden gecommuniceerd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.2. Inrichting openbare ruimte

Samenvatting

De waterruimte tussen de Raamstraat en het huidige station is nu kaal. Gevraagd wordt of het aangekleed kan worden met groen. Daarnaast wordt gevraagd of de gehele verkeersroute aangepast kan worden met groen.

Antwoord

In de bestemming Water zijn groenvoorzieningen mogelijk gemaakt. Dit betekent dat het water aangekleed kan worden met groen. Het hoeft echter niet te betekenen dat dit daadwerkelijk gebeurd op grond van het bestemmingsplan, aangezien dit verder te maken heeft met de inrichting van de (openbare) ruimte.

Binnen de bestemmingen Verkeersdoeleinden en Verblijfsgebied zijn groenvoorzieningen toegestaan. In het verkeerskundig ontwerp is ruimte gereserveerd voor beplanting. Maar ook hiervoor geldt dat op basis van het bestemmingsplan niet geregeld kan worden dat groenvoorzieningen er moeten komen en hoe dit eruit zal zien.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van de bestemming Water in de voorschriften.

C.3. Oversteekbaarheid verkeersroute

Samenvatting

Afgevraagd wordt of er voldoende doorgangen zijn om de verkeersroute over te steken. Dit met name voor de oudere bewoners van het gebied. De vrees bestaat dat de weg een barrière zal worden in het gebied.

Antwoord

De barrièrewerking van de weg zal niet anders zijn dan in de huidige situatie. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.4. Parkeren

Samenvatting

Recentelijk is een nieuw parkeerterrein op de voormalige locatie overlaadstation aan het Locomotiefpad aangelegd. Dat zal verwijderd worden. Afgevraagd wordt of er ter vervanging extra parkeergelegenheid zal worden aangelegd voor het station en het Westerkwartier, voor met name de oudere bewoners.

Antwoord

Er is geen rekening gehouden met extra parkeergelegenheid in de Spoorzone voor parkeerbehoefte vanuit het Westerkwartier. De nieuwe ontwikkelingen in de Spoorzone (nieuwe woningen, het station en het stadskantoor) zullen precies in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Er is in principe geen extra ruimte voor de vraag aan parkeerplaatsen vanuit het Westerkwartier. Overigens is het tijdelijk aangelegde parkeerterrein zelden druk bezet.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.5. Afsluiting Buitenwatersloot*Samenvatting*

De watersportvereniging aan de Buitenwatersloot heeft 350 leden en voorziet overlast bij de afsluiting van de Buitenwatersloot voor de watersport. De vaart kan dan niet meer gebruikt worden als doorgaande vaarroute.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.18.2.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.6. Doorvaarthoogte bruggen*Samenvatting*

De hoogte van de bestaande bruggen dient gehandhaafd of verhoogd te worden om de watersport te kunnen beoefenen. De spoorbrug aan 't Haantje dient verhoogd te worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.18.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.7. Coenderstraat*Samenvatting*

Bewoner van de Coenderstraat ziet zich geconfronteerd met een doorgaande weg voor zijn woning. Tevens worden er woningen van 5 bouwlagen gerealiseerd waar inspreker niet mee instemt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel en over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

C.8. Parkeren*Samenvatting*

In de maquette en in de plannen zijn nergens parkeerplaatsen aangegeven. Gevraagd wordt waar geparkeerd kan worden. Dit is met name van belang voor het eerste gedeelte van de Coenderstraat.

Antwoord

Er wordt in de Coenderstraat voorzien in parkeerplaatsen in de groenstrook langs de hoofdrijbaan. Dit vormt echter nog een punt van nadere uitwerking. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.9. Verkeer*Samenvatting*

Verkeersafwikkeling vanuit de binnenstad gaat nu over de Buitenwatersloot (bedoeld is waarschijnlijk Binnenwatersloot) en dan over de Westvest en de Phoenixstraat. Bij afsluiting van de Westvest zal het verkeer dat de binnenstad verlaat de Oude Delft gaan gebruiken. Dit is in verband met de geldende 30 km/h-zone en het autoluw plus gebied in strijd met het huidige beleid. Inspreker en de Bewonersvereniging Grachtengebied Zuid zijn tegen de afsluiting van de Westvest. Bij de afsluiting zal er juist door het autoluw plus beleid en de afsluiting door pollers een grote hoeveelheid verkeer over de Oude Delft gevoerd worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.10. Fundering bestaande bebouwing*Samenvatting*

Bewoner heeft een woning uit 1886 en voorziet dat door de verlaagde ligging ten opzichte van het nieuwe station schade zal ontstaan in de fundering van de woning. Gevraagd wordt hoe schade geregistreerd zal worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.11. Aantasting uitzicht*Samenvatting*

Bewoner op de Westvest 107 vreest dat zijn uitzicht door de nieuwe bebouwing verminderd wordt. Daarmee zal de bezonning in de woning vooral in de winter afnemen.

Antwoord

Er zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om inzichtelijk te maken of de realisatie van de geplande bebouwing consequenties heeft voor de bestaande bebouwing aan de Westvest. Uit deze bezonningsdiagrammen blijkt dat er (ook in de winter) nauwelijks schaduwwerking optreedt.

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.12. Schade door bouwwerkzaamheden*Samenvatting*

Onbekend is hoe de mogelijke schade door de bouwwerkzaamheden behandeld zal worden. De vraag is hoe dit geregistreerd zal worden, bijvoorbeeld door een onafhankelijk bureau. Verzocht wordt dit met name preventief door een onafhankelijk bureau vast te laten leggen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.13. Ontluchting*Samenvatting*

In het bestemmingsplan zijn de nooduitgangen, volgens inspreker noodzakelijk bij een spoor-tunnel, niet aangegeven. De locatie hiervoor is niet gereserveerd in het bestemmingsplan. De ontluchtingskanalen voor de spoortunnel zijn wel aangegeven, maar die voldoen waarschijnlijk niet aan de afstandsvereisten voor nooduitgangen en kunnen zodoende niet gebruikt worden. Gevraagd wordt wat de afstandseisen voor nooduitgangen zijn.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.31.9.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.14. Oversteekbaarheid fietsers*Samenvatting*

Inspreker heeft de wens de fietsoversteek bij de molen terug te brengen. Die is onderdeel van het doorgaande fietspadenplan en is nu weggelaten.

Tevens wordt verzocht de oversteek bij de Schoolstraat voor fietsverkeer en langzaam verkeer terug te brengen als brug.

Antwoord

Er worden diverse oversteken voor langzaam verkeer voorzien. Daarbij zal zo veel mogelijk bij de huidige oversteekpunten worden aangesloten. De exacte locaties vormen echter nog een punt van nadere uitwerking. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.15. Overkappen open tunnelbak*Samenvatting*

Aan de zuidkant van het plan, richting de Vulcanusweg, wordt verzocht het spoor te overkappen totdat het op het maaiveld is. Verzocht wordt de thans open, verdiept gelegen bak te overkap-pen, tot de Minervaweg, om geluidsoverlast te verminderen.

Antwoord

Er wordt voorzien in geluidsschermen om aan de geluidsnormen te voldoen en om geluids-overlast te voorkomen. Deze geluidswerende voorzieningen zijn in de betreffende bestemmin-gen mogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.16. Uiterlijk nieuwbouw*Samenvatting*

Gevraagd wordt meer duidelijkheid te verschaffen omtrent het uiterlijk van de nieuw te plaatsen gebouwen. Dit zal namelijk het uitzicht van inspreker worden. Gevraagd wordt wanneer bekend wordt hoe deze gebouwen eruit komen te zien en hoe omwonenden hieromtrent geïnformeerd worden.

Antwoord

Voor het bestemmingsplan is uitsluitend de massa van een gebouw van belang. Het uiterlijk van een gebouw is geen zaak die in het bestemmingsplan geregeld wordt. Dit wordt via welstands-beleid geregeld.

Middels welstandstoezicht zal toegezien worden op de architectonische kwaliteit van de gebouwen. Zodra het welstandsbeleid voor de Spoorzone-ontwikkeling gereed is, kan indiener hier kennis van nemen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.17. Havenstraat: toename hinder door verkeer

Samenvatting

Bewoners van de Havenstraat vrezen een verkeerslicht aan het eind van de straat en verwachten stank en geluidsoverlast in de straat door wachtend en optrekkend verkeer.

Antwoord

Het is nog niet duidelijk op welke wijze de kruispunten zullen worden vormgegeven. Dit is een punt van nadere uitwerking. De verkeersintensiteiten in de Havenstraat zijn echter niet dusdanig hoog, dat er lange wachtrijen zullen optreden indien een verkeersregelininstallatie wordt geplaatst.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.18. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel

Samenvatting

Inspreker is van mening dat juist de Phoenixstraat waar veel bedrijven en kantoren gevestigd zijn nu onterecht een langzaam verkeer route wordt. De Spoorsingel met woningen krijgt in het plan verkeer langs de woningen. Indien dit gehandhaafd blijft, wordt aangeraden de weg 30 km/h-zone te maken.

Antwoord

De panden langs de Phoenixstraat blijven voor autoverkeer bereikbaar. Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Zie ook de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.19. Parkeerbalans

Samenvatting

Gevraagd wordt hoe de parkeeroverlast wordt aangepakt, nu alle parkeerplaatsen onder het spoor zullen verdwijnen. Het parkeertarief wordt verhoogd, maar het aantal plaatsen zal afnemen.

Antwoord

Het huidige aantal parkeerplaatsen onder het spoorviaduct zal worden gecompenseerd in de parkeergarage naast de spoortunnel. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.20. Parkeren

Samenvatting

Parkeerwachters op de Spoorsingel gebruiken zelf onterecht een bezoekersparkeerkaart. Deze plekken zijn juist gereserveerd voor de winkels. Bij herstructurering kan de nu reeds aanwezige parkeerproblematiek opnieuw bekeken worden.

Antwoord

Deze opmerking heeft geen relatie met het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.21. Aanbod fietsenstalling*Samenvatting*

De wijk Hof van Delft kent veel bovenwoningen die niet beschikken over beveiligde fietsenstallingen. Het Delftse beleid is juist gericht op stimulering van de fiets door het aanbieden van fietstrommels. In de Hof van Delft is deze vraag naar fietstrommels structureel te groot, met name in de C. Fockstraat. Oplossing voor dit probleem is om in het Spoorzone-project bijvoorbeeld in de parkeergarage beveiligde fietsenstallingen te creëren. Er is reeds contact geweest met de gemeente (mevrouw Konijn van vakteam Mobiliteit) en aangeboden is een oplossing te geven. Dit is nu niet te zien in het bestemmingsplan. Een stukje lopen voor het bereiken van de fietstrommels is hierbij geen probleem.

Antwoord

Fietsparkeren wordt in het bestemmingsplan niet expliciet geregeld. Van het voorstel is kennis genomen. Bij de nadere uitwerking van de plannen kan hieraan aandacht worden besteed.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.22. Oversteek Singelstraat*Samenvatting*

Opgemerkt dat een oversteek over de gracht bij de Singelstraat ter hoogte van het Prinsenhof gewenst is. Dit is een meer logische plek dan bij de Paxlaan.

Antwoord

De exacte locatie van de oversteekpunten zal nog nader worden uitgewerkt in een later stadium van de planvorming. Van de opmerking is kennisgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.23. Fundering bestaande bebouwing*Samenvatting*

Bewoners van de Coenderstraat vragen zich af of voor de nieuwbouw tegenover deze straat geheid zal worden. Gevraagd wordt wat de schade zal zijn op de woningen die niet onderheid zijn. Gevraagd wordt de staat van de woningen vooraf in kaart te brengen. Nu reeds zijn de woningen gevoelig voor onder andere bouwactiviteiten en water.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.24. Verkeerssituatie Coenderstraat*Samenvatting*

De Coenderstraat zal meer verkeer te verwerken krijgen wat niet gewenst is. Het verkeer van de Westvest en Phoenixstraat zal er gebruik van gaan maken. Er kan slechts binnen de wettelijke normen voor gevelbelasting gebleven worden door het gebruik van stil asfalt. Het gebruik en de kennis van stil asfalt in stedelijk gebied is nog niet helemaal uitgekristalliseerd en zodoende wordt het gebruik van stil asfalt als een gekunstelde oplossing beschouwd om net binnen de normen te blijven.

Antwoord

Het geluidarme asfalt dat voor de gewenste geluidsreductie zorg zal dragen heeft zich inmiddels op diverse locaties elders in het land bewezen. De effecten zijn volgens de daartoe wettelijk vastgelegde meetwijze in kaart gebracht. Dit heeft geresulteerd in gecertificeerde asfaltsoorten. Met deze asfaltsoorten is gerekend bij het bepalen van de geluidseffecten voor de Spoorzone. Toepassen van geluidsaarm asfalt is een bronmaatregel en wordt in het kader van de Wet geluidhinder en geluidshinderbeleid in zijn algemeenheid als eerst aangewezen maatregel gezien en prevaleert in ieder geval boven bijvoorbeeld geluidsschermen of maatregelen aan de gevel.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.25. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

De Spoorsingel heeft in tegenstelling tot de Phoenixstraat een woonfunctie. Het is logischer de parallelweg langs de Spoorsingel te situeren en niet langs de Phoenixstraat. Hierbij zal de tram verplaatst moeten worden, wat juist bij een herstructurering mogelijk is.

Antwoord

De inrichting van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoortunnel zal anders worden dan in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoortunnel zal anders worden dan in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. De toelichting en de plankaart worden hierop aangepast.

C.26. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

Bewoner van de Havenstraat krijgt aan het eind van de straat bij de weg van het Bolwerk een verkeerslicht waarna op de doorgaande weg wordt gekomen. Voorgesteld wordt de parallelweg langs de Spoorsingel te leggen en niet langs de Phoenixstraat waar juist veel functies en winkels zijn.

Antwoord

Verplaatsing van de doorgaande hoofdrijbaan van de Westvest naar de Coenderstraat is noodzakelijk om de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Westlandseweg te kunnen garanderen. Hiervan uitgaande ontbreekt tussen de Hugo de Grootstraat en de Havenstraat ruimte voor een parallelweg. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.27. Havenstraat: toename hinder door verkeer*Samenvatting*

Het verkeerslicht aan het eind van de Havenstraat zal geluidsoverlast en stank geven. Tevens verergert de nu reeds bestaande kindonvriendelijke situatie. De kruising vanaf de Hugo de Grootstraat wordt onoverzichtelijk, vooral voor kinderen. Deze straat wordt nu reeds veel gebruikt door schoolgaande kinderen.

Antwoord

Het is nog niet duidelijk op welke wijze de kruispunten zullen worden vormgegeven. Dit is een punt van nadere uitwerking. De verkeersintensiteiten in de Havenstraat zijn echter niet dusdanig hoog, dat er lange wachtrijen zullen optreden indien een verkeersregelininstallatie wordt ge-

plaatst. Uitgangspunt bij de keuze van de kruispuntvormen is dat wordt gekozen voor een verkeersveilige oplossing. Van de opmerkingen is kennis genomen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.28. Verkeer

Samenvatting

De Ruys de Berenbrouckstraat is niet breed genoeg om het doorgaande verkeer naar Delft Noord af te wikkelen. Daardoor zal het verkeer gebruik gaan maken van de smalle Hugo de Grootstraat. Dit dient ontmoedigd te worden door op het eind van deze straat op een parallel-weg uit te komen en niet op een doorgaande weg.

Antwoord

Hoe de Hugo de Grootstraat op de hoofdrijbaan zal worden aangesloten is nog een punt van nadere uitwerking. De Hugo de Grootstraat heeft geen functie voor het doorgaande verkeer en voorop staat dat de doorgaand verkeer door de Hugo de Grootstraat zoveel mogelijk al worden beperkt. Hiertoe zullen desnoods maatregelen worden getroffen. Deze visie is ook opgenomen in het Lokaal Verkeer en Vervoerplan (LVVP). De Ruys de Beerenbrouckstraat heeft wel een functie voor doorgaand verkeer.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.29. Gewicht inspraakreactie

Samenvatting

Gevraagd wordt of een mondelinge inspraakreactie even zwaar weegt als een schriftelijk ingediende inspraakreactie.

Antwoord

Een mondelinge en schriftelijke ingediende inspraakreactie wegen even zwaar en worden om die reden gelijkwaardig behandeld.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.30. Kwaliteit woonomgeving Phoenixstraat/Spoorsingel

Samenvatting

De bewoners aan de Zuidkant van het spoor (Spoorsingel) komen er bekaaid van dan de bewoners aan de andere kant van het spoor.

Antwoord

De inrichting van het dwarsprofiel is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd, ten gunste van de bewoners langs de Spoorsingel. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en de plankaart.

C.31. Realisatie 4-sporige tunnel

Samenvatting

Inspreker vraagt zich in verband met de fasering van de bouw af, hoe zeker het is dat na de bouw van de eerste tunnel van 2 sporen en de afbraak van het viaduct, de tweede tunnelbuis voor het beoogde maximum van 4 sporen gerealiseerd zal worden. De vrees bestaat dat Rijkswaterstaat dan zal aangeven dat 2 sporen voldoende zijn.

Antwoord

De zekerheid van de realisatie van de spoorverbreding in Delft is momenteel niet te geven. Uit de reacties van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot nu toe is af te leiden dat op (lan-gere) termijn de verbreding noodzakelijk is.

Na de toezegging van de Minister in de Tweede Kamer dat de spoortunnel er komt, is het duidelijk dat met het oog op capaciteitsverruiming de tunnel in fases gebouwd moet worden. In de eerste fase (om redenen van leefbaarheid) voor 2 sporen en later 2 extra sporen. De gemeente streeft ernaar om met de nu beschikbaar gestelde middelen in de eerste fase zoveel van de volledige tunnel te realiseren dat het op een later tijdstip verruimen van de spoorcapaciteit door 2 extra sporen aan te leggen met de geringst mogelijke hinder voor de stad kan plaatsvinden. Bovendien moet de vastgoedopbrengst in de Spoorzone in zijn geheel beschikbaar komen in de eerste fase. Ook dat vergt constructieve voorbereiding van de tweede fase in de eerste fase.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.32. Inrichting C. Fockstraat*Samenvatting*

Gevraagd wordt of er een tekening is van de Spoorsingel ter hoogte van de C. Fockstraat met daarop de indeling van de wegen en concreet of er rekening is gehouden met laad- en losplaatsen en kortparkeerplaatsen voor bezoekers van bedrijven. Gevraagd wordt naar het stratenplan tijdens de bouw en of er overleg met bedrijven komt.

Antwoord

Al deze punten vormen een punt van nadere uitwerking, wat niet in het bestemmingsplan behoeft te worden geregeld. In een later stadium zal hierover nog worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.33. Geluidssituatie noordelijke tunnelmond*Samenvatting*

Inspreker uit zijn verontrusting over het feit dat waar de trein boven de grond komt nabij het Bacinol-gebouw dit extra lawaai geeft en dat de tunnel als akoestisch instrument gaat dienen, wat dus meer geluidsoverlast betekent ten opzicht van nu. Gevraagd wordt of specifieke maatregelen genomen worden om dit tegen te gaan.

Antwoord

Specifieke maatregelen zijn niet nodig. De tunnelwanden fungeren als geluidsscherm. Er is daardoor zelfs sprake van afname van de geluidsbelasting. Door toepassen van wanden die het geluid absorberen, zal de tunnelbak niet als klankkast gaan fungeren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.34. Fasering bouw*Samenvatting*

Bewoner Coenderstraat is benieuwd wanneer er gebouwd gaat worden en tot wanneer daadwerkelijk overlast blijft bestaan.

Antwoord

Start van de bouw van de tunnel is voorzien in 2008 met een looptijd van maximaal 6 jaar bij een 4-sporige tunnel. Voor de bouw van de woningen en kantoren moet een later startmoment aangehouden worden, naar verwachting 2010. Voor het afronden van de vastgoedontwikkeling staat de bouwfaserings nog open. Deze is nog niet uitgewerkt en zal mede door de absorptiecapaciteit van de (woning)markt worden bepaald.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.35. Bereikbaarheid Leeuwenstein*Samenvatting*

Indiener vraagt hoe de bereikbaarheid van de bedrijven aan de Leeuwenstein, voornamelijk Gamma-terrein, tijdens de bouwwerkzaamheden geregeld is. Indiener geeft aan dat het van essentieel belang is zowel vanuit het centrum als vanuit een andere zijde goed bereikbaar te zijn.

Antwoord

Dit vormt een punt van nadere uitwerking. De bereikbaarheid zal worden gegarandeerd, ook tijdens de bouwwerkzaamheden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.36. Archeologie*Samenvatting*

Indiener vraagt of daadwerkelijk gezocht wordt naar archeologische sporen en vondsten en in meerdere mate dan voor de bouw van de tunnel noodzakelijk zou zijn.

Antwoord

In het bestemmingsplan is een uitgebreide paragraaf opgenomen over archeologie. Er is een uitgebreid en zorgvuldig onderzoek gedaan naar de archeologische resten. Op grond van het Verdrag van Malta moet bij het realiseren van de tunnel uitgebreid onderzoek gedaan worden in verband met het veilig stellen van deze archeologische waarden. In het kader van dit bestemmingsplan is aan de verplichtingen van het verdrag voldaan. Door de aanleg van de tunnel kan niet alles behouden blijven, in ieder geval zal goed worden gedocumenteerd wat er op het gebied van de archeologie aanwezig is geweest. Tussen de uitvoerders en de stadsarcheoloog zullen daarover afspraken worden gemaakt. Het onderzoek wordt daarbij nader geregeld in een op te stellen Programma van Eisen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.37. Concurrentiepositie bedrijven*Samenvatting*

Het zuidelijk plandeel bedrijventerrein Voorhof-Noord is bestemd voor perifere detailhandel en zou ongewenste concurrentie opleveren voor bedrijven op Leeuwenstein.

Antwoord

Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid voor perifere detailhandel. De bestemming die is gelegen op de zuidelijke gronden van bedrijventerrein Voorhof-Noord (terrein Delft Instruments) is een Uit te werken gebied voor Wonen. Binnen deze bestemming is dienstverlening uit categorie 1 en 2 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan en zijn (perifere) detailhandel en bedrijven niet toegestaan. Op bedrijventerrein Leeuwenstein bevinden zich voornamelijk bedrijven en detailhandel. De toegestane dienstverlening in het plangebied levert dan ook geen concurrentie op voor de bedrijven op Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.38. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

Verkeer dat nu vanuit de trambrug komt, moet straks de R. de Beerenbrouckstraat op. Indiener woonachtig aan de Spoorsingel 97 heeft gehoord dat men de splitsing van de nieuwe Phoenixstraat naar de parallelweg wil regelen met verkeerslichten. Dat betekent stoppen, optrekken,

verkeerslawaaï en uitstoot. Inspreker vraagt als het enigszins kan, de toename van de hinder op een slimme manier te voorkomen bijvoorbeeld door de aanleg van een rotonde.

Antwoord

De te kiezen kruispuntvorm staat nog ter discussie en hangt van verschillende zaken af. Van de opmerking is kennis genomen. Deze zal worden meegenomen in de afweging van de kruispuntvormen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.39. Communicatie wegbestemd bedrijf

Samenvatting

Een bedrijf zit op een plek waar men wegbestemd is. Het bedrijf krijgt totaal geen informatie van de gemeente over het feit dat het verplaatst moet worden, terwijl men een andere locatie nodig heeft.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.14.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.40. Verkeerssituatie molen de Roos

Samenvatting

Gevraagd wordt of een vervolgesprek over de verkeersafwikkeling in de eindsituatie mogelijk is, om de situatie rond molen de Roos onder de loep te nemen, met name in verband met onderhoudswerkzaamheden aan de molen. Inspreker ervaart de tramlijn hierbij als een grote barrière, aangezien vanwege Arbo-eisen en veiligheidsvoorschriften steeds vaker een hoogwerker nodig is waardoor de bovenleiding dan een probleem vormt.

Overleg met Vereniging de Hollandse Molen over genoemde zaken is gewenst.

Antwoord

De inrichting van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel wordt anders dan in het voorontwerpbestemmingsplan is voorzien. Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Nabij de molen zal de tram langs de westzijde van de molen worden geleid, waardoor aan de oostzijde de tram als barrière verdwijnt. De exacte inrichting vormt nog een punt van nadere uitwerking. Daarover zal te zijner tijd worden nog worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.41. Ontluchting

Samenvatting

Op de plankaart is een luchtschacht getekend tussen de molen en de waltoren. Vanwege de afmetingen van 10 x 10 x 6 m hoog is de aangegeven locatie vanwege aanblik molen en waltoren en vanwege beschermd stadsgezicht niet de gewenste locatie.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.42. Bereikbaarheid Museumhotel*Samenvatting*

Indiener vraagt of tijdens de bouw rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van het Museumhotel voor in- en uitladen. Tevens wordt gevraagd of daar ook een voorziening voor twee parkeerplekken gerealiseerd wordt.

Antwoord

De bereikbaarheid tijdens de bouw zal zoveel mogelijk worden gegarandeerd. Het vormt nog een punt van nadere uitwerking evenals de uiteindelijke inrichting. Hierover zal in een later stadium nog worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.43. Bestemmingsregeling molen de Roos*Samenvatting*

Op de plankaart en in de voorschriften is voor de molen de bestemming Woon- en Detailhandelsdoeleinden toegekend. Het feit dat er een molen staat die zeer regelmatig draait en af en toe maalt, staat niet duidelijk in voorschriften omschreven.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.29.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

C.44. Aantasting uitzicht*Samenvatting*

Indiener woonachtig aan de Westvest op de oude stadsmuur heeft geconstateerd dat tegenover haar woning een appartementengebouw van vijf bouwlagen is gepland. Daarmee verdwijnt het uitzicht over het Stationsplein en stationsgebouw. Indiener is bang dat het uitzicht op mooie wolkepartijen verloren gaat. Het zou wenselijk zijn het appartementengebouw richting Irenetunnel te verschuiven of anderszins lager te maken.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.45. Inrichting Coenderstraat*Samenvatting*

Bij de Spoorsingel en Phoenixstraat komt een parallelweg vanwege lokaal verkeer. Voor de Coenderstraat komt geen parallelweg, maar een drukke weg te liggen, hierdoor ontstaan onveilige situaties voor kinderen. Elders is hier wel over nagedacht door de aanleg van een parallelweg. Indiener pleit dan ook voor de aanleg van een parallelweg ter hoogte van de Coenderstraat. Ook wordt gesproken van een doorgaande weg. Dit moet ontmoedigd worden door verwijzing naar de Provincialeweg, maar dat wordt belemmerd door verkeerslichten. Indiener zoekt het gebruik van de Provincialeweg te stimuleren.

In de Coenderstraat komt ook de parkeergarage, waardoor parkeren voor de deur niet meer mogelijk is. Voor de afhandeling van verkeer wordt de Coenderstraat het drukste knelpunt met daarvoor hoge bebouwing van het stadskantoor. Indiener raakt hierdoor bovendien het uitzicht kwijt door de hoge nieuwbouw voor de deur.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel en plan-schade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1. Voor een parallelweg laat het profiel in de Coenderstraat geen ruimte over, wel wordt de hoofdrijbaan zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing gelegd. Het beleid zoals ook verwoord in het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP), is erop gericht het (doorgaande) verkeer zoveel mogelijk over de Provincialeweg af te wikkelen. Parkeren blijft voor de deur in parkeervakken in de groenstrook mogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

C.46. Hoogte stadskantoor*Samenvatting*

Het stadskantoor wordt hoog ten opzichte van de huidige bebouwing. Gevraagd wordt de hoogte te verlagen van 6-7 lagen naar 3-4 lagen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

C.47. Inrichting Coenderstraat*Samenvatting*

Aan de Coenderstraat is geen ruimte meer voor parkeerplaatsen voor bewoners. Parkeren langs de drukke weg is niet mogelijk. De oplossing hiervoor zou een parallelweg zijn.

Antwoord

Ruimte voor een parallelweg ontbreekt. Er zijn parkeervoorzieningen voorzien in de groenstrook tussen de woningen en de hoofdrijbaan. De exacte inrichting vormt echter nog een punt van nadere uitwerking, waarover in een later stadium zal worden gecommuniceerd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.48. Hoogte stadskantoor*Samenvatting*

De bouwhoogte van het stadskantoor kan deels 17 en deels 20 m worden. Bewoners van Westvest 19 maken zich zorgen, dat als het stadskantoor op de huidige locatie van Hotel de Kok 20 m wordt, de hoogte negatieve gevolgen heeft op hun bezonning. In dat kader wordt gevraagd of een bezonningsstudie kan worden uitgevoerd naar het effect voor de bezonning op de omliggende bebouwing. Daarbij wordt aangedragen dat de meest logische plek voor het hoge gedeelte aan het nieuw te creëren stationspleinzijde ligt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de bebouwing in het middendeel en plan-schade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.49. Waarde bestaande woningen*Samenvatting*

Indieners uit het Westerkwartier willen gaan verhuizen en vragen wat de impact van het plan is op de waarde van hun huis. Gevraagd wordt of zij recht hebben op planschade of dat de huizen in de betreffende wijk meer waard worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.50. Inrichting Westerkwartier*Samenvatting*

Gevraagd wordt of in de begroting rekening gehouden wordt met inpassingsmaatregelen van het Westerkwartier zoals leukere lantaarnpalen, een ander wegdek, geluidscompenserende maatregelen, etc.

Antwoord

In de projectexploitatie van de Spoorzone is gekeken naar de inrichting van het plangebied. Het Westerkwartier als geheel valt daar niet binnen. De openbare ruimte ten oosten van de gevels langs de Coenderstraat en de Parallelweg valt wel in het plangebied. Voor het plangebied zal een inrichtingsplan opgesteld worden, waarin vastgelegd wordt in welke kwaliteit het zogenaamde straatmeubilair aangebracht wordt. De ambitie van de gemeente op dit terrein is hoog, zodat zorgvuldig wordt gekeken welke inrichtingselementen passend zijn. Dit is overigens geen zaak van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van het beperken van de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer zal in het gehele plangebied zeer stil asfalt toegepast worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.51. Inrichting Parallelweg*Samenvatting*

Gevraagd wordt wat de plannen zijn met de Parallelweg, of dat rijbaan of alleen wandelgebied wordt.

Antwoord

De Parallelweg wordt gereconstrueerd tot een weg voor autoverkeer, maar er zullen ook fietspaden en trottoirs worden gerealiseerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.52. Verkeer*Samenvatting*

Bewoner uit zijn verontrusting over het feit dat mogelijk de oude situatie van vóór het viaduct terugkomt, wat stankoverlast en milieuvervuiling in de woningen gaat veroorzaken.

Indiener verzoekt geen verkeerslicht te plaatsen en geen druk doorgaand verkeer te stimuleren. Tevens wordt opgemerkt dat aan de kant waar weinig mensen wonen juist daar een allee gerealiseerd zal worden en dat bewoners vlak voor hun deur autoverkeer krijgen. Aangegeven wordt dat autoverkeer erger ervaren wordt dan treinverkeer.

Antwoord

Onduidelijk is welke situatie is bedoeld. In zijn algemeenheid kan worden gemeld dat de keuze van de kruispuntvormen nog een punt van nadere uitwerking is. Het waarborgen van een goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid staan bij de keuze voorop. Zoveel mogelijk zal daar-

naast ook rekening worden gehouden dat de ene kruispuntvorm tot meer optrekkend en wachtend verkeer leidt (bijvoorbeeld verkeerslicht) dan de andere (bijvoorbeeld rotonde of voorrangskruispunt). Overigens is de ligging van de hoofdrijbaan inmiddels gewijzigd ten gunste van de woningen langs de Spoorsingel. Verwezen wordt naar het algemene gedeelte over de indeling van het profiel in de Spoorsingel/Phoenixstraat in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.53. Schade en compensatie

Samenvatting

Indiener wil vanwege leeftijd z'n pand verkopen en niet in de rotzooi zitten. Gevraagd wordt of compensatie mogelijk is, mede omdat het winkelpand op de begane grond niet meer verhuurd kan worden en bij het verkopen een lagere prijs betaald zal worden vanwege komende overlast.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.54. Bouwkundige staat bestaande bebouwing

Samenvatting

Gevraagd wordt of de gemeente voorziet in opname vooraf van de bouwkundige staat van de huidige bebouwing. Het is van belang op redelijke termijn voordat de werkzaamheden starten een uitspraak te krijgen, zodat bewoners tijd hebben dit eventueel zelf te regelen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.55. Fundering bestaande bebouwing

Samenvatting

Ter hoogte van de Schoolstraat loopt de grens van het bestemmingsplan zeer dicht langs de gevel van Phoenixstraat 52. De tunnelbakconstructie moet onder droge omstandigheden gemaakt worden, wat betekent dat een damwand geslagen moet worden. Gevraagd wordt waar de damwand komt ten opzichte van de rooilijn van de bestaande panden. Tevens vraagt indiener wat er gebeurt als de kleilaag waar die panden op staan opgebouwd zijn, doorbroken wordt door de damwand en wat er gebeurt als die damwand, zoals gebeurd is bij Zuidpoort, ineens verschuift. Gevreesd wordt dat het huis in het gat stort.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1 en het antwoord bij B.21.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.56. Bestaande riolering

Samenvatting

Gevraagd wordt wat gebeurt met de bestaande riolering. De grootste zorg van indiener is dat het fundament van het bestaande huis door de graafpartij kritisch kan worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.57. Verandering grondwaterstromen*Samenvatting*

Door het doorbreken van de kleilaag zullen grondwaterstromen waarschijnlijk veranderen. Door het stoppen van ontwatering van DSM zullen die grondwaterpatronen nog meer wijzigen. Indien er vraagt of bekend is wat de gevolgen zijn voor de fundering van de bestaande huizen. Verzocht wordt om een bewijs van opname van de huidige technische staat van de bestaande bebouwing om vergelijking te kunnen maken als er klachten komen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord B.5.2. en het algemene antwoord over schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.58. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

In plaats van een trein komt er nu een autoweg voor de deur. De bewoners aan de Spoorsingel pleiten er voor de weg aan de kant van de Phoenixstraat te realiseren en een groenstrook langs de Spoorsingel aan te leggen.

Antwoord

De indeling van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel wordt anders dan in het voorontwerpbestemmingsplan is voorzien en verandert ten gunste van de bewoners langs de Spoorsingel. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en de plankaart.

C.59. Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel*Samenvatting*

Inspreker is woonachtig aan de Coenderstraat 2 en heeft een parkeergarage aan de Coenderstraat 1c. Nu is daar een drukke weg gepland, zodat straks geen mogelijkheid meer bestaat gebruik te maken van de garage, aangezien het te druk is om de parkeergarage achteruit in- en uit te rijden. Daarnaast veroorzaakt de drukke verkeersweg een toename van geluidshinder en uitlaatgassen.

Antwoord

Het gebruik van de garage zal mogelijk blijven. De inrichting ter plaatse vormt echter nog een punt van nadere uitwerking waarover in een later stadium zal worden gecommuniceerd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.60. Coenderstraat*Samenvatting*

De nieuwe bebouwing voor de Coenderstraat kan een bouwhoogte krijgen van maximaal 17 tot 20 m. Dit ontnemt het uitzicht op het centrum dat men nu heeft. Daarnaast heeft indiener bezwaar tegen de aanwezigheid van het drukke verkeer aan de Coenderstraat, aangezien dit een forse waardevermindering van zijn huis als gevolg heeft. Ook vraagt indiener aandacht voor de bereikbaarheid van zijn woning tijdens de bouwperiode.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over de tijdelijke situatie, planschade en nadeelcompensatie en de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1. Overigens is de bouwhoogte aangepast en zal de nieuwbouw een goothoogte krijgen van maximaal 12 tot 18 m, waarbij de goothoogte in een zone van 6 m langs de Coenderstraat maximaal 12 m mag bedragen.

De bereikbaarheid tijdens de bouw vormt een punt van de nadere uitwerking. Zie ook de algemene paragraaf over verkeer aan het begin van dit document onder 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

C.61. Inrichting Westerstraat*Samenvatting*

Inspreker heeft geconstateerd dat er een weg komt langs de Westerstraat. Van belang hierbij is dat zo min mogelijk geluidshinder ontstaat. Daarnaast wordt verzocht hier langs een parallelweg te realiseren. Vanwege de veiligheid, met name voor kinderen, wordt voorgesteld een breed trottoir te realiseren. Ook wordt gevraagd de omgeving groen aan te kleden zodat deze een meer luxe uitstraling krijgt door het teniet doen van het uiterlijk schoon.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.62. Toename hinder Westerstraat*Samenvatting*

De woningen in de Westerstraat staan haaks op de woningen langs de Coenderstraat met een opening ertussen, waardoor het lawaai van de straat de woningen in de Westerstraat bereikt. Gevraagd wordt welke maatregelen hier tegen genomen kunnen worden, zoals een scherm of bomen teneinde het geluid te dempen.

Daarnaast wordt bezwaar gemaakt tegen de hoge bebouwing van vijf tot zeven bouwlagen, aangezien dit van invloed is op de schaduwwerking en het aanzicht. Ook de privacy vermindert als gevolg van de opening, aangezien de mensen uit de hoge nieuwbouw in de tuinen van de bewoners in de Westerstraat kijken.

Antwoord

De toename van de geluidshinder aan de gevels van de woningen in de Westerstraat is onderzocht. Door toepassing van geluidarm asfalt is er geen sprake van toename van geluidshinder door wegverkeer. De geluidssituatie zal – mede door het verdwijnen van het spoorweglawaai – aanzienlijk verbeteren. Overigens werken bomen niet als afscherming tegen geluidshinder, al is het maar omdat zij 's winters kaal zijn.

Voor wat betreft het bezwaar tegen de hoge bebouwing wordt verwezen naar het algemene antwoord over planschade en nadeelcompensatie en de bebouwing in het middendeel in paragraaf 3.1.

Er zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om inzichtelijk te maken of de realisatie van de geplande bebouwing consequenties heeft voor de bestaande bebouwing. Uit deze bezonningsdiagrammen blijkt dat er nauwelijks schaduwwerking optreedt.

Conclusie

Deze reactie heeft deels geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 2.2 en 5.3 zijn aangevuld.

C.63. Inrichting Coenderstraat*Samenvatting*

Indiener verzoekt om de aanleg van een parallelweg die doorloopt op de Coenderstraat.

Antwoord

De aanleg van een parallelweg is niet mogelijk vanwege het gebrek aan ruimte. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.64. Inrichting Spoorsingel*Samenvatting*

De indiener woonachtig aan de Spoorsingel maakt fel bezwaar tegen de verkeersweg recht voor de deur. Hierdoor zal een continue geluid- en stankoverlast en een afname van het uitzicht ontstaan.

Antwoord

De inrichting van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel is aangepast ten gunste van de bewoners langs de Spoorsingel. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en de plankaart.

C.65. Toename hinder*Samenvatting*

Indiener vraagt of onderzocht wordt wat de invloed is op de bezonning en de windhinder van de bestaande bebouwing door de nieuwbouw.

Daarnaast wil indiener meer informatie over de uitgangspunten en de berekeningen over geluidshinder en gegevens over de geluidsbelasting.

Antwoord

Er zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om inzichtelijk te maken of de realisatie van de geplande bebouwing consequenties heeft voor de bestaande bebouwing. Uit deze bezonningsdiagrammen blijkt dat er nauwelijks schaduwwerking optreedt. Voor wat betreft het aspect windhinder is geen onderzoek gedaan, aangezien windhinder veroorzaakt door hoge bebouwing pas optreedt bij bebouwing hoger dan 30 m. In dit plan wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt die hoger is dan 30 m.

Het geluidsonderzoek is vastgelegd in een rapportage. Deze heeft ter inzage gelegen. Hierin zijn de uitgangspunten en de berekeningen over geluidshinder en gegevens over de geluidsbelasting neergelegd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

C.66. Relatie Bagijnnetoren en ontluchting*Samenvatting*

Inspreker maakt zich zorgen over de stadsmuur die er nog is tussen de Bagijnnetoren en de molen, aangezien deze niet in het Masterplan vermeld is. De toren staat op een dam terwijl die in de gracht zou moeten staan. Daarbij vraagt inspreker of de ontluchtingsschacht die vlakbij gepland is, esthetisch gezien niet in conflict hiermee is.

Antwoord

De indeling van het dwarsprofiel van de Phoenixstraat/Spoorsingel ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is gewijzigd. Verwezen wordt naar het algemene antwoord over verkeer in paragraaf 3.1. In dit profiel komt de toren niet in de gracht te staan. Het betreffende deel tussen de Bagijnetoren en de molen heeft geen monumentenstatus en behoeft om die reden niet behouden te blijven. Wel zullen de gronden tussen de Bagijnetoren en de molen de bestemming Groenvoorzieningen krijgen. Dit houdt onder andere in dat gebouwen binnen deze bestemming niet zijn toegestaan, mede ten aanzien van het esthetisch aanzicht ten opzichte van de Bagijnetoren en de molen.

Voor wat betreft de ontluchtingsschacht wordt verwezen naar het algemene antwoord over ontluchting in paragraaf 3.1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de plankaart.



Bijlage 1. Tabel indieners

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	nummer	ingekomen datum
B.1	A. Bayense	Gerbrandylaan 26	2625 LR	Delft	477747	29 december 2004
B.2	A.R.M van Rijckevorsel	Spoorsingel 81	2613 BB	Delft	477765	29 december 2004
B.3	de heer L. van Wees	J.C. van Markenplein 5	2613 AE	Delft	500206	6 januari 2005
B.4	ir B.J. van den Brink	J.C. van Markenplein 2	2613 AE	Delft	500295	7 januari 2005
B.5	mw. W. Jacobs-Wessels	De Vriesstraat 2	2613 CB	Delft	500625	13 januari 2005
B.6	H.P. Schenkels	Westvest 34b	2611 AZ	Delft	500705	14 januari 2005
B.7	E.B.H. Advocaten, door mr. J. Hiemstra, namens PK Bouw BV	Postbus 70	2600 AB	Delft	500713	14 januari 2005
B.8	E.B.H. Advocaten, door mr. J. Hiemstra, namens Aannemersbedrijf J. de Bloois BV	Postbus 70	2600 AB	Delft	500759	14 januari 2005
B.9	ir F. Wagenmaker	Westvest 35b	2611 AZ	Delft	500765	14 januari 2005
B.10	de heer P.R. van de Hoogen, namens 3 medeondertekenaars	Coenderstraat 7	2613 SM	Delft	500767	14 januari 2005
B.11	H.P. Schenkels	Westvest 34b	2611 AZ	Delft	500772	14 januari 2005
B.12	ir H. Groenenveld	van Leeuwenhoeksingel 38	2611 AC	Delft	500795	14 januari 2005
	ir F.E. Stofberg	van Leeuwenhoeksingel 32	2611 AC	Delft	500795	14 januari 2005
	ir P.J. de Haan	van Leeuwenhoeksingel 19	2611 AC	Delft	500795	14 januari 2005
B.13	Belangenvereniging De Wateringse Poort, t.n.v. mr. H.J. Timman	Noordeinde 20-22	2611 KH	Delft	500818	17 januari 2005
B.14	Glashandel Zantman BV, t.n.v. J.A.J. Zantman	Fabrieksstraat 1	2624 AZ	Delft	500864	17 januari 2005
B.15	Bacinal BV, gebruikers en huurder Bacinal met 27 ondertekenaars, door mw. ir I. Hulshof	Wateringsevest 38	2611 AW	Delft	500868	17 januari 2005
B.16	Stichting Samenwerkingsverband Praktijkopleiding Bouw, door C. van der Ster	Nijverheidsstraat 7	2624 BA	Delft	500869	17 januari 2005
B.17	J.P. Zonneveld	Oostsingel 58	2612 HD	Delft	500872	17 januari 2005
B.18	Delftse Watersportvereniging, door J.A. Mulder	Spoorsingel 44	2613 BG	Delft	500881	17 januari 2005
B.19	Philip Jan Looijen	Ruys de Beerenbrouckplein 15	2613 AR	Delft	500891	17 januari 2005
B.20	Ondernemingsvereniging Voorhof Noord, door de heer J.A.A. Drie-huys	Nijverheidstraat 4	2624 BA	Delft	500903	17 januari 2005
B.21	Ph. Poppink	Phoenixstraat 52	2611 AM	Delft	500923	17 januari 2005
B.22	Ph. Poppink	Phoenixstraat 52	2611 AM	Delft	500924	17 januari 2005

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	nummer	ingekomen datum
	W. van de Wekken	Phoenixstraat 54	2611 AM	Delft	500924	17 januari 2005
	J. Kelderman	Phoenixstraat 56	2611 AM	Delft	500924	17 januari 2005
B.23	J. Starmans en M. ter Hunne	Parallelweg 2	2613 SL	Delft	500925	17 januari 2005
B.24	J. Starmans en M. ter Hunne	Parallelweg 2	2613 SL	Delft	500926	17 januari 2005
B.25	ir F.M. van der Jagt en J.H.M. van der Jagt-Toet	Oude Delft 12a	2611 CC	Delft	500927	17 januari 2005
B.26	Bewonersvereniging Grachtengebied Zuid, door A.H.P. van der Burgh	Koornmarkt 91	2611 ED	Delft	500928	17 januari 2005
B.27	H.B.P. van Wijk	Coenderstraat 10	2613 SM	Delft	500929	17 januari 2005
B.28	Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft met 3 ondertekenaars	Spoorsingel 80	2613 BB	Delft	500930	17 januari 2005
B.29	Stichting Molen de Roos, door de heer B. Dooren	Kerkstraat 52	2355 AH	Hoogmade	500968	17 januari 2005
	De Hollandsche Molen, door de heer L. Endedijk	Zeeburgerdijk 139	1095 AA	Amsterdam	500968	17 januari 2005
B.30	Stichting Molen de Roos, door de heer B. Dooren	Kerkstraat 52	2355 AH	Hoogmade	500969	17 januari 2005
	De Hollandsche Molen, door de heer L. Endedijk	Zeeburgerdijk 139	1095 AA	Amsterdam	500969	17 januari 2005
B.31	Historische Vereniging Delfia Batavorum, door W.C.J. Schoeman	Oude Delft 10	2611 CC	Delft	500981	18 januari 2005
B.32	Corsmit-Van Ierland-de Ferrante-van de kamer, door de heer W. de Kamer en de heer E. de Ferrante	Antwerpsestraat 12	2587 AG	Scheveningen	500999	18 januari 2005
B.33	Winkeliersvereniging De Klis, door H.J. Weyers	Voldersgracht 11	2611 ET	Delft	501017	18 januari 2005
B.34	ir J.G.M. Verhaar	Steltloperstraat 33	2623 NN	Delft	501053	18 januari 2005
B.35	F.M. Boon	Aart van der Leeuwlaan 1044	2624 MA	Delft	501054	18 januari 2005
B.36	Passepartout mode, door J.C. Stolk Hebing	Spoorsingel 3	2613 BD	Delft	501055	18 januari 2005
B.37	C. Elmendorp	de Groene Haven 125	2627 CC	Delft	501059	18 januari 2005
	G. Vollebregt	Laan van Van der Gaag 24	2627 BS	Delft	501059	18 januari 2005
	P. Broersma	Crommelinlaan 21	2627 AD	Delft	501059	18 januari 2005
	mw. M. Overes	Laan van Van der Gaag 32	2627 BS	Delft	501059	18 januari 2005
B.38	mw. A.M. van Dishoeck, met 1 medeondertekenaar	Spoorsingel 97	2613 BC	Delft	501079	18 januari 2005
B.39	H. den Boer	Hugo de Grootstraat 28	2613 TV	Delft	501120	18 januari 2005
B.40	Bacinol BV, door G.J. Meijerink	Stationsplein 20	2611 BV	Delft	501123	18 januari 2005
B.41	ir H.A. Huizinga en de heer W. Hovenkamp, met 56 medeondertekenaars	Coenderstraat 1a/b	2613 SM	Delft	501124	18 januari 2005
B.42	H.B.L. Bisschop	Coenderstraat 18-19	2613 SM	Delft	501125	18 januari 2005
B.43	drs. A. Moerman	Hugo de Grootstraat 66	2613 TW	Delft	501126	18 januari 2005

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	nummer	ingekomen datum
B.44	C. van Witteloostuijn	Spoorsingel 4	2613 BD	Delft	501127	18 januari 2005
B.45	mw. M.C. Muller en dhr. D.M.J. Eys	Spoorsingel 14	2613 BD	Delft	501128	18 januari 2005
B.46	T.M. Reijn	spoorsingel 70	2613 BA	Delft	501129	18 januari 2005
B.47	F. Penders	Spoorsingel 4a	2613 BD	Delft	501130	18 januari 2005
B.48	R. Prins	Spoorsingel 6	2613 BD	Delft	501131	18 januari 2005
B.49	H. Mersch	Spoorsingel 5	2613 BD	Delft	501132	18 januari 2005
B.50	M. Biesaart	Buitenwatersloot 8a	2613 SR	Delft	501133	18 januari 2005
	E.F.M. McConalogue	Buitenwatersloot 18	2613 SR	Delft	501133	18 januari 2005
B.51	C. de Kloots-Kampinga	Spoorsingel 29	2613 BE	Delft	501134	18 januari 2005
B.52	B. Drentje en T. Drentje-Koster	Spoorsingel 28	2613 BE	Delft	501135	18 januari 2005
B.53	F. Duursma	Spoorsingel 27	2613 BE	Delft	501136	18 januari 2005
B.54	mw. E.M.A. Boon-Weeber met 13 medeondertekenaars	Spoorsingel 90a	2613 BC	Delft	501137	18 januari 2005
B.55	Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, met 6 ondertekenaars	Spoorsingel 2	2613 BD	Delft	501138	18 januari 2005
B.56	F.A. Coers-Groeneveld	Spoorsingel 84	2613 BB	Delft	501139	18 januari 2005
B.57	C.H. Wagenaar Hummelinck	Spoorsingel 68	2613 BA	Delft	501140	18 januari 2005
B.58	drs. B. van Konijnenburg	Spoorsingel 71	2613 BA	Delft	501141	18 januari 2005
B.59	mw. W. de Klerk en dhr. W de Klerk	Laan van Oververt 10	2613 DM	Delft	501142	18 januari 2005
B.60	J.H.M Slotemaker	Mercuriusweg 4a	2624 BC	Delft	501143	18 januari 2005
B.61	IJzerhandel Zwaard B.V., door R. Zwaars en R. Struijk	Phoenixstraat 8	2611 AL	Delft	501144	18 januari 2005
B.62	Belangenvereniging Olofsbuurt-Westerkwartier, met 3 ondertekenaars	Hovenierstraat 27	2613 RM	Delft	501145	18 januari 2005
B.63	mw. M.C. Muller en de heer D.M.J. Eys	Spoorsingel 14	2613 BD	Delft	501146	18 januari 2005
B.64	W.J. Krijnen en A.M.B. Krijnen van Adrichem	Spoorsingel 83	2613 BB	Delft	501147	18 januari 2005
B.65	A. Krijnen-van Adrichem	Spoorsingel 83	2613 BB	Delft	501148	18 januari 2005
B.66	A.L. Leeuw Marcar	Spoorsingel 47	2613 BH	Delft	501149	18 januari 2005
B.67	mw. G.M. Reinders	Spoorsingel 15	2613 BD	Delft	501150	18 januari 2005
B.68	mw. G.M. Reinders	Spoorsingel 15	2613 BD	Delft	501151	18 januari 2005
B.69	mw. H. Vogelaar met 6 medeondertekenaars	Spoorsingel 35	2613 BG	Delft	501153	18 januari 2005
B.70	de heer J. Venderbos en mw. G. Venderbos-Smith	Spoorsingel 94	2613 BC	Delft	501154	18 januari 2005
B.71	mw .E. van der Heijden	Spoorsingel 99	2613 BC	Delft	501155	18 januari 2005
B.72	Meel & Diervoederspecialzaak Molen de Roos, door J.A. de Vreede	Phoenixstraat 111-112	2611 AK	Delft	501167	18 januari 2005

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	nummer	ingekomen datum
B.73	mw. M.E. van Zanten	Spoorsingel 2a	2613 BD	Delft	501169	19 januari 2005
B.74	Stichting DUWO, door mr. J.J. Benschop	Postbus 54	2600 AB	Delft	501174	19 januari 2005
B.75	de hr. R.Baan en mw. I. Cornelissen	Spoorsingel 98	2613 BC	Delft	530391	21 januari 2005

Bijlage 2. Verslag inspraakavonden

Aanwezig
namens

Gemeente Delft: Rik Grashoff, Edith Bijlveld, JanGeert van der Post, Barry Raymakers, Jan Nederveen, Marcel Bovy, Marlies van Arendonk, Nynke Grootveld en Henny Meijer
RBOI: Hans van Riet, Kristel Hoogenboezem en Marlies Pietermaat
Kor Buitendijk

Afwezig

Verslag

Datum
13-01-2005
Ons kenmerk

Onderwerp
Verslag inloopavonden voorontwerp Bestemmingsplan
Spoorzone op 22 december 2004 en 12 januari 2005

Opsteller
Henny Meijer
Bijlage
1

Het voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone is gepresenteerd tijdens twee inloopbijeenkomsten in het gebouw Westvest 41. Op 22 december 2004 van 17.00 tot 20.00 uur, waarbij de presentielijst door 23 insprekers is getekend en op 12 januari 2005 van 17.00 tot 20.00 uur, waarbij de presentielijst is ondertekend door 178 insprekers.

Het plan is toegelicht met tekeningen en een Powerpoint-presentatie. Er waren 3 aparte ruimtes, waar informatie werd gegeven over: het bestemmingsplan, verkeer en vervoer en de MER. Per onderdeel waren deskundigen beschikbaar voor het beantwoorden van vragen en het geven van nadere toelichting.

Bij een zogenoemd inspraakloket is gelegenheid geboden mondeling een visie op het voorgenomen plan te geven.

Alle opmerkingen zijn opgenomen in het onderstaande verslag. Een reactie op de vragen en opmerkingen wordt gegeven in de Nota inspraak en overleg voorontwerp-bestemmingsplan Spoorzone en MER Spoorzone. In deze nota worden alle schriftelijk en mondeling ingediende inspraakreacties samengevat en beantwoord en zal aangegeven worden of de inspraakreacties hebben geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. De Nota inspraak en overleg zal medio april verstuurd worden naar insprekers. Tevens zal het ontwerp-bestemmingsplan in die periode ter inzage worden gelegd voor zienswijzen.

Mondelinge inspraak bij inspraakloket:

Bestemmingsplan

1. Gevraagd wordt hoe de bereikbaarheid van bedrijven op de Phoenixstraat in de nieuwe situatie is geregeld en of er genoeg laad- en loscapaciteit is voor zowel klanten als leveranciers. Gevraagd wordt of de periode dat er gebouwd wordt (de duur van de overlast) overlevingskansen biedt voor bedrijven. Spreekt de wens uit om ruim voldoende kort parkeergelegenheid voor de deur te krijgen.
2. De waterruimte tussen de Raamstraat en het huidige station is nu kaal. Gevraagd wordt of het aangekleed kan worden met groen.
3. Gevraagd wordt of de gehele verkeersroute aangepast kan worden met groen.
4. Afgevraagd wordt of er voldoende doorgangen zijn om de verkeersroute over te steken. Dit met name voor de oudere

bewoners van het gebied. De vrees bestaat dat de weg een barrière zal worden in het gebied.

5. Recentelijk is een nieuw parkeerterrein op de voormalige locatie overlaadstation aan het Locomotiefpad aangelegd. Dat zal verwijderd worden. Afgevraagd wordt of er ter vervanging extra parkeergelegenheid zal worden aangelegd voor het station en het Westerkwartier. Dit met name voor de oudere bewoners.
6. De watersportvereniging aan de Buitenwatersloot heeft 350 leden en voorziet overlast bij de afsluiting van de Buitenwatersloot voor de watersport. De sloot kan dan niet meer gebruikt worden als doorgaande vaarroute.
7. De hoogte van de bestaande bruggen dient gehandhaafd of verhoogd te worden om de watersport te kunnen beoefenen. De spoorburg aan 't Haantje dient verhoogd te worden.
8. Bewoner van de Coenderstraat ziet zich geconfronteerd met een doorgaande weg voor zijn woning. Tevens worden er woningen van 5 bouwlagen gerealiseerd waar inspreker niet mee instemt.
9. In de maquette en in de plannen zijn nergens parkeerplaatsen aangegeven. Gevraagd wordt waar geparkeerd kan worden. Dit is met name van belang voor het eerste gedeelte van de Coenderstraat.
10. Verkeersafwikkeling vanuit de binnenstad gaat nu over de Buitenwatersloot (bedoeld is waarschijnlijk Binnenwatersloot) en dan over de Westvest en de Phoenixstraat. Bij afsluiting van de Westvest zal het verkeer dat de binnenstad verlaat de Oude Delft gaan gebruiken. Dit is in verband met de geldende 30 kilometer zone en het autoluw plus gebied in strijd met het huidige beleid. Inspreker en de Bewonersvereniging Grachtengebied Zuid zijn tegen de afsluiting van de Westvest. Bij de afsluiting zal er juist door het autoluw plus beleid en de afsluiting door pollers een grote hoeveelheid verkeer over de Oude Delft gevoerd worden.
11. Bewoner heeft een woning uit 1886 en voorziet dat door de verlaagde ligging ten opzichte van het nieuwe station schade zal ontstaan in de fundering van de woning. Gevraagd wordt hoe schade geregistreerd zal worden.
12. Bewoner op de Westvest 107 vreest dat zijn uitzicht door de nieuwe bebouwing verminderd wordt. Daarmee zal de bezonning in de woning vooral in de winter afnemen.
13. Onbekend is hoe de mogelijke schade door de bouwwerkzaamheden behandeld zal worden. De vraag is hoe dit geregistreerd zal worden, bijvoorbeeld door een onafhankelijk bureau. Verzocht wordt dit met name preventief door een onafhankelijk bureau vast te laten leggen.
14. In het bestemmingsplan zijn de nooduitgangen, volgens inspreker noodzakelijk bij een spoortunnel, niet aangegeven. De locatie hiervoor is niet gereserveerd in het bestemmingsplan. De ontluhtingskanalen voor de spoortunnel zijn wel aangegeven, maar die voldoen waarschijnlijk niet aan de afstandsvereisten voor nooduitgangen en kunnen zodoende niet gebruikt worden. Gevraagd wat de afstandseisen voor nooduitgangen zijn.

15. Inspreker heeft de wens de fietsoversteek bij de Molen terug te brengen. Die is onderdeel van het doorgaande fietspadenplan en is nu weggelaten.
16. Tevens wordt verzocht de oversteek bij de Schoolstraat voor fietsverkeer en langzaam verkeer terug te brengen als brug.
17. Aan de zuidkant van het plan, richting de Vulcanusweg, wordt verzocht het spoor te overkappen totdat het op het maaiveld is. Verzocht wordt de thans open, verdiept gelegen bak te overkappen, tot de Minervaweg, om geluidsoverlast te verminderen.
18. Gevraagd wordt meer duidelijkheid te verschaffen omtrent het uiterlijk van de nieuw te plaatsen gebouwen. Dit zal namelijk het uitzicht van inspreker worden. Gevraagd wordt wanneer bekend wordt hoe deze gebouwen eruit komen te zien en hoe omwonenden hieromtrent geïnformeerd worden.
19. Bewoners van de Havenstraat vrezen een stoplicht aan het eind van de straat en verwachten stank en geluidsoverlast in de straat door wachtend en optrekkend verkeer.
20. Inspreker is van mening dat juist de Phoenixstraat waar veel bedrijven en kantoren gevestigd zijn nu onterecht een langzaam verkeer route wordt. De Spoorsingel met woningen krijgt in het plan verkeer langs de woningen. Indien dit gehandhaafd blijft, wordt aangeraden de weg 30 kilometer zone te maken.
21. Gevraagd wordt hoe de parkeeroverlast wordt aangepakt, nu alle parkeerplaatsen onder het spoor zullen verdwijnen. Het parkeertarief wordt verhoogd, maar het aantal plaatsen zal afnemen.
22. Parkeerparkers op de Spoorsingel gebruiken zelf onterecht een bezoekersparkeerkaart. Deze plekken zijn juist gereserveerd voor de winkels. Bij herstructurering kan de nu reeds aanwezige parkeerproblematiek opnieuw bekeken worden.
23. De wijk Hof van Delft kent veel bovenwoningen die niet beschikken over beveiligde fietsenstallingen. Het Delftse beleid is juist gericht op stimulering van de fiets door het aanbieden van fietstrommels. In de Hof van Delft is deze vraag naar fietstrommels structureel te groot, met name in de C. Fockstraat. Oplossing voor dit probleem is om in het Spoorzone-project bijvoorbeeld in de parkeergarage beveiligde fietsenstallingen te creëren. Er is reeds contact geweest met de gemeente (mevrouw Konijn van vakteam Mobiliteit) en aangeboden is een oplossing te geven. Dit is nu niet te zien in het bestemmingsplan. Een stukje lopen voor het bereiken van de fietstrommels is hierbij geen probleem.
24. Opgemerkt dat een oversteek over de gracht bij de Singelstraat ter hoogte van het Prinsenhof gewenst is. Dit is een meer logische plek dan bij de Paxlaan.
25. Bewoners van de Coenderstraat vragen zich af of voor de nieuwbouw tegenover deze straat geheid zal worden. Gevraagd wordt wat de schade zal zijn op de woningen die niet onderheid zijn. Gevraagd wordt de staat van de woningen vooraf in kaart te brengen. Nu reeds zijn de woningen gevoelig voor onder andere bouwactiviteiten en water.
26. De Coenderstraat zal meer verkeer te verwerken krijgen wat niet gewenst is. Het verkeer van Westvest en Phoenixstraat zal er gebruik van gaan maken. Er kan slechts binnen de wettelijke

normen voor gevelbelasting gebleven worden door het gebruik van stil asfalt. Het gebruik en de kennis van stil asfalt in stedelijk gebied is nog niet helemaal uitgekristalliseerd en zodoende wordt het gebruik van stil asfalt als een gekunstelde oplossing beschouwd om net binnen de normen te blijven.

27. De Spoorsingel heeft in tegenstelling tot de Phoenixstraat een woonfunctie. Het is logischer de ventweg langs de Spoorsingel te situeren en niet langs de Phoenixstraat. Hierbij zal de tram verplaatst moeten worden, wat juist bij een herstructurering mogelijk is.
28. Bewoner van de Havenstraat krijgt aan het eind van de straat bij de weg van het Bolwerk een stoplicht waarna op de doorgaande weg wordt gekomen. Voorgesteld wordt de ventweg langs de Spoorsingel te leggen en niet langs de Phoenixstraat waar juist veel functies en winkels zijn.
29. Het stoplicht aan het eind van de Havenstraat zal geluidsoverlast en stank geven. Tevens verergert de nu reeds bestaande kindonvriendelijke situatie. De kruising vanaf de Hugo de Grootstraat wordt onoverzichtelijk, vooral voor kinderen. Deze straat wordt nu reeds veel gebruikt door schoolgaande kinderen.
30. De Ruys de Berenbrouckstraat is niet breed genoeg om het doorgaande verkeer naar Delft Noord af te wikkelen. Daardoor zal het verkeer gebruik gaan maken van de smalle Hugo de Grootstraat. Dit dient ontmoedigd te worden door op het eind van deze straat op een ventweg uit te komen en niet op een doorgaande weg.
31. Gevraagd wordt of een mondelinge inspraakreactie even zwaar weegt als een schriftelijk ingediende inspraakreactie.
32. De bewoners aan de Zuidkant van het spoor (Spoorsingel) komen er bekaaid vanaf dan de bewoners aan de andere kant van het spoor.
33. Inspreker vraagt zich in verband met de fasering van het bouw af, hoe zeker het is dat na de bouw van de eerste tunnel van 2 sporen en de afbraak van het viaduct, de tweede tunnelbuis voor het beoogde maximum van 4 sporen gerealiseerd zal worden. De vrees bestaat dat Rijkswaterstaat dan zal aangeven dat 2 sporen voldoende zijn.
34. Gevraagd wordt of er een tekening is van de Spoorsingel ter hoogte van de C. Fockstraat met daarop de indeling van de wegen en concreet of er rekening is gehouden met laad- en losplaatsen en kortparkeerplaatsen voor bezoekers van bedrijven. Gevraagd wordt naar het stratenplan tijdens de bouw en of er overleg met bedrijven komt.
35. Inspreker is bang dat waar de trein boven de grond komt bij Bacinol het extra lawaai geeft en dat tunnel als akoestisch instrument gaat dienen dus meer geluidsoverlast dan nu. Worden specifieke maatregelen genomen dat tegen te gaan?
36. Bewoner Coenderstraat is benieuwd wanneer er gebouwd gaat worden en tot wanneer daadwerkelijk overlast m.a.w. hoe lang is bouwperiode?
37. Hoe is de bereikbaarheid van Leeuwenstein voornamelijk Gamma-terrein tijdens de bouwwerkzaamheden geregeld? Het is van essentieel belang vanuit het centrum als vanuit andere zijde goed bereikbaar te zijn.

38. Wordt er daadwerkelijk gezocht naar archeologische sporen en vondsten en in meerdere mate dan voor de bouw van de tunnel noodzakelijk zou zijn?
39. Het zuidelijk plandeel bedrijventerrein Voorhof-noord is bestemd voor perifere detailhandel en zou concurrentie opleveren voor bedrijven op Leeuwenstein. Dat is niet gewenst door de bedrijven op Leeuwenstein.
40. Verkeer dat nu van trambrug komt, moet straks de R. de Beerenbrouckstraat op. Bewoner Spoorsingel 97 heeft gehoord dat men de splitsing van de nieuwe Phoenixstraat naar de ventweg wil regelen met stoplichten. Dat betekent stoppen, optrekken, verkeerslawaaï en uitstoot. Inspreker vraagt als het enigszins kan, dat op slimme manier te voorkomen bijv. door rotonde.
41. Een bedrijf zit op plaats waar men weg moet en krijgt totaal geen informatie van de gemeente over het feit dat bedrijf verplaatst moet worden, terwijl men andere locatie nodig heeft.
42. Gevraagd wordt of vervolgggesprek over de verkeersafwikkeling in de eindsituatie mogelijk is, om de situatie rond Molen de Roos onder de loep te nemen, met name i.v.m. onderhoudswerkzaamheden. Inspreker ervaart de tramlijn als grote barrière. Vanwege Arbo-eisen en veiligheidsvoorschriften is steeds vaker een hoogwerker nodig en dan vormt de bovenleiding een probleem. Overleg met vereniging de Hollandse Molen.
43. Op de plankaart is een luchtschacht getekend tussen de molen en de waltoren. Vanwege afmetingen 10 x10 bij 6 meter hoog voor aanblik molen en waltoren en vanwege beschermd stadsgezicht niet gewenste locatie.
44. Wordt tijdens de bouw rekening gehouden met de bereikbaarheid van het Museumhotel voor in- en uitladen? Komt daar dan ook een voorziening voor 2 parkeerplekken?
45. Op de plankaart staan wonen en detailhandelsdoeleinden in de omschrijving. Het feit dat er een molen staat die zeer regelmatig draait en af en toe maalt, staat niet duidelijk in voorschriften omschreven.
46. Bewoner Westvest op de oude stadsmuur heeft geconstateerd dat tegenover haar woning een appartementengebouw van 5 hoog is gepland. Daarmee verdwijnt het uitzicht over Stationsplein en stationsgebouw. Mevrouw is bang dat ze daardoor mooie wolkspartijen niet meer kan zien. Het zou wenselijk zijn het appartementengebouw richting Irenetunnel te verschuiven of anders lager te maken.
47. Voor de Coenderstraat komt een drukke weg te liggen. Terwijl bij de Spoorsingel en Phoenixstraat een ventweg komt vanwege lokaal verkeer, wordt dit bij de Coenderstraat niet opgelost. Daar komt ook de parkeergarage. Voor de afhandeling van verkeer wordt dit het alledrukste knelpunt met daarvoor hoge bebouwing van stadskantoor. Bewoner raakt uitzicht kwijt door gebouw voor de deur, er komt een drukke weg, hij kan niet meer parkeren voor de deur, geen ventweg en kinderen van 6 en 4 komen rechtstreeks uit woning op stoep langs drukke weg, waar geen oplossing voor is. Elders is hier wel over nagedacht door aanleg ventweg. Pleit voor aanleg van een ventweg ter hoogte van de Coenderstraat.

Ook wordt gesproken van een doorgaande weg. Dit moet ontmoedigd worden door verwijzing naar provinciale weg, maar dat wordt belemmerd door stoplichten. Je maakt er doorgaande weg van. Verzoekt gebruik provinciale weg te stimuleren.

48. Stadskantoor wordt zo hoog ten opzichte van de huidige bebouwing. Zou stuk naar beneden moeten. 6-7 lagen tegenover 3-4 lagen.
49. Aan de Coenderstraat is geen ruimte meer voor parkeerplaatsen voor bewoners. Parkeren langs drukke weg kan niet. Oplossing zou ventweg zijn.
50. Bouwhoogte stadskantoor kan deels 17 en deels 20 m worden. Bewoners van Westvest 19 maken zich zorgen, dat als het stadskantoor op de huidige locatie van Hotel de Kok 20 m komt, het heel negatief uitwerkt op hun bezonning. In dat kader stellen ze de vraag of er bezonningsstudie wordt uitgevoerd naar effect voor bezonning op omliggende bebouwing. Meest logische plek voor het hoge gedeelte is aan nieuw te creëren stationspleinzijde.
51. Bewoners Westerkwartier willen gaan verhuizen en vragen wat impact van plan is op de waarde van hun huis. Hebben zij recht op planschade of worden huizen in die wijk meer waard?
52. Wordt in begroting rekening gehouden met inpassingsmaatregelen van het Westerkwartier bijv. leukere lantaarnpalen, ander wegdek, geluidscompenserende maatregelen.
53. Wat zijn de plannen met de Parallelweg, wordt dat rijbaan of alleen wandelgebied?
54. Bewoner is bang dat de oude toestand van voor viaduct terugkomt, wat stankoverlast en milieuvervuiling in huizen gaat veroorzaken. Verzoekt om geen stoplicht te plaatsen en geen druk doorgaand verkeer. Merkt op dat aan de kant waar weinig mensen wonen daar juist allee komt en dat bewoners vlak voor hun deur autoverkeer krijgen. Ze vindt autoverkeer erger dan treinverkeer.
55. Wil vanwege leeftijd pand verkopen en niet in rotzooi zitten. Is er compensatie mogelijk mede omdat winkelpand op begane grond niet meer verhuurd kan worden en bij verkopen lagere prijs betaald zal worden vanwege komende overlast?
56. Gevraagd wordt of gemeente voorziet in opname vooraf van bouwkundige staat van huidige bebouwing. Van belang uitspraak te krijgen op redelijke termijn voordat de werkzaamheden starten, zodat bewoners tijd hebben dit evt. zelf te regelen.
57. Ter hoogte van Schoolstraat loopt grens van bestemmingsplan zeer dicht langs de gevel van Phoenixstraat 52. De tunnelbakconstructie moet onder droge omstandigheden gemaakt worden, dat betekent damwand slaan. Waar komt damwand ten opzichte van rooilijn bestaande panden? Wat gebeurt er als de kleilaag waar die panden op staat op gebouwd zijn doorbroken wordt door die damwand? En wat gebeurt er als die damwand zoals bijv. gebeurd is bij Zuidpoort ineens verschuift. Dan stort het huis in het gat en wat doen we daar aan?
58. Wat gebeurt er met de bestaande riolering, wordt die opnieuw gemaakt? Grootste zorg is dat het fundament van bestaand huis door de hele graafpartij kritisch kan worden.
59. Door het doorbreken van de kleilaag zullen grondwaterstromen waarschijnlijk veranderen. Door stoppen van ontwatering van DSM

zullen die grondwaterpatronen nog meer wijzigen. Is er bekend hoe dat gaat uitpakken voor de fundering van de bestaande huizen? Bewijs van opname van technische staat huidige bebouwing om vergelijking te kunnen maken als er klachten komen. Wie gaat dat doen?

60. In plaats van trein nu autoweg. Bewoners Spoorsingel pleiten er voor weg aan kant Phoenixstraat te leggen en groenstrook langs Spoorsingel.
61. Inspreker woont op Coenderstraat 2 en heeft parkeergarage in Coenderstraat 1c. Nu daar drukke weg is gepland, is er straks geen mogelijkheid meer gebruik te maken van de garage. Te druk voor achteruit in- of uitrijden van garage. Heeft ook bezwaar tegen drukke verkeersweg voor de deur vanwege geluidhinder, die dat zal geven en overlast van uitlaatgassen.
62. Bebouwing voor Coenderstraat max. 17 m, maar mag tot 20 m. Dit ontnemt alle zicht op centrum die men nu heeft. Aanwezigheid druk verkeer Coenderstraat geeft forse waardevermindering van huis. Vraagt aandacht voor toegang tot huis tijdens de bouwperiode.
63. Inspreker heeft geconstateerd dat er weg komt langs de Westerstraat. Van belang is zo min mogelijk geluid en bij voorkeur ventweg er langs. Vanwege veiligheid voor kinderen brede stoep, met evt. ventweg, en groen om omgeving meer luxe te geven door teniet doen van uiterlijk schoon.
64. Huizenrij in Westerstraat staat haaks op woningen langs Coenderstraat met opening ertussen, waardoor lawaai van straat. Kan daar iets aan gedaan worden met scherm of bomen teneinde geluid te dempen? Komt hoge bebouwing tussen 5 en 7 bouwlagen. Graag zo laag mogelijk vanwege schaduwwerking en aanzicht. Privacy vermindert als gevolg van opening daardoor kijken mensen uit hoog gebouw in tuinen bewoners Westerstaat en door hoogte meer schaduw.
65. Vraagt aanleg ventweg die doorloopt op Coenderstraat.
66. Bewoner Spoorsingel maakt fel bezwaar tegen verkeersweg pal voor het raam. Achtergang door continue geluid en stank en visueel uitzicht.
67. Wordt er gekeken naar invloed op bezonning en windhinder door nieuwbouw op bestaande bebouwing? Inspreker wil meer informatie over uitgangspunten en berekeningen over geluidhinder en gegevens over geluidsbelasting.
68. Inspreker maakt zich zorgen over de stadsmuur die er nog is tussen de Bagijnnetoren en de molen. Staat niet in masterplan. Toren staat op een dam terwijl die in de gracht zou moeten staan. Vlakbij is ontluchtingsschacht gepland. Vraagt zich af of dit esthetisch gezien niet in conflict is met elkaar.

MER

69. Gevraagd wordt of het mogelijk is door de gemeente Delft de uitstoot van uitwerpselen vanuit treinen bij de NS aan te kaarten. Dit geeft overlast bij de huidige bewoners die verhaald zou kunnen bij de NS. Inspreker vindt dat de NS er verantwoordelijkheid voor moet nemen.