



Doorkiesnummers:
Telefoon 219 7917

Aan
College van B&W
Afschrift aan

Nota

Datum
03-02-2006
Oms kenmerk

Onderwerp
Oplegnotitie bestemmingsplan Spoorzone Delft

Opsteller
JanGeert van der
Post
Bijlage

Inleiding

Van half september tot eind oktober 2005 heeft het ontwerp-bestemmingsplan Spoorzone ter inzage gelegen. Er zijn 74 zienswijzen op het plan naar voren gebracht. De zienswijzen zijn aanleiding geweest het bestemmingsplan aan te passen. Ook nieuwe inzichten hebben geleid tot aanpassingen van het plan. Deze notitie vat de belangrijkste aanpassingen en discussiepunten samen.

Verkeersintensiteiten

Naar aanleiding van zienswijzen is gebleken dat de cijfers van verkeersintensiteiten in het ontwerpbestemmingsplan niet overeenstemmen met cijfers die worden gebruikt in het LVVP en cijfers uit het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit. Voor het bestemmingsplan is het verkeersmodel daarom geactualiseerd. De plannen voor de Spoorzone hoeven niet te worden aangepast.

Op bijna alle wegvakken leveren de nieuwe cijfers uit het model lagere verkeersintensiteiten op dan de intensiteiten die het oude model voorzag in 2020. Dit is echter niet het geval op Zuidwal, Westlandseweg, Coenderstraat en Verlengde Coenderstraat. De nieuwe getallen hebben geleid tot een herberekening van de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Op de Coenderstraat en de Verlengde Coenderstraat, maar ook op de Parallelweg en een deel van de Spoorsingel, bleek het noodzakelijk de procedure voor hogere grenswaarden voor geluid opnieuw te starten.

Keuze afwikkeling verkeer via Coenderstraat in plaats van Westvest

Bewoners van de Coenderstraat en de Parallelweg pleiten ervoor om het meeste autoverkeer op de Westvest te houden. Deze optie is eerder afgewogen en onmogelijk gebleken, vanwege problemen met inpassen van tramlijn 19 en knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit en verkeersgeluid. Op basis van nieuwe berekeningen is deze keuze nu heroverwogen, maar leidt niet tot een ander inzicht. Op dit punt is het bestemmingsplan daarom niet aangepast.

Inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel

Voor de inrichting van het gebied Phoenixstraat/Spoorsingel is een alternatief aangedragen door Sociëteit Phoenix, in samenwerking met Bruno Ninaber van Eyben. Dit alternatief gaat uit van een gracht dicht bij de binnenstad. Na bestudering van dit alternatief is vastgesteld dat het plan

pluspunten kent, maar ook wezenlijke nadelen. Per saldo is het alternatief niet beter dan het inrichtingsvoorstel uit het bestemmingsplan. Het alternatief is daarom niet overgenomen in het bestemmingsplan. Wél kan op basis van een intensieve inhoudelijke discussie worden vastgesteld dat het inrichtingsplan, met name nabij het Bolwerk, verdere verbeteringen behoeft.

Parkeren Engelsestraat

Bewoners van de wijk Delftzicht vrezen dat het verdwijnen van de parkeerplaatsen langs de Engelsestraat leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen, vergelijkbaar met de problematische situatie in het verleden. Nader onderzoek heeft aangetoond dat er langs de nieuwe Engelsestraat en in de parkeervoorziening bij één van de bouwblokken in het plangebied voldoende parkeergelegenheid teruggebracht kan worden.

Peil en parkeerplinten

In het ontwerpbestemmingsplan was het peil zo gedefinieerd dat het gekoppeld was aan het maaiveld na afwerking. Dit is echter niet steeds gelijk in het plangebied. Daarom is het peil in het vast te stellen bestemmingsplan zo gedefinieerd dat het gelijk is aan het niveau van het nieuwe busstation en de vloer van de stationshal (1,60 m +NAP). Het relatief hoge peil levert in het gebied langs de straten met een lager maaiveldniveau 'parkeerplinten' op. Om redenen van stedenbouwkundige kwaliteit is in het bestemmingsplan geregeld dat ten minste 50 procent van de oorspronkelijke plintlengte woon- of andere functies moet krijgen. Aan de Coenderstraat – onder het stadskantoor en onder het woonblok aan het Bolwerk – verdwijnen de parkeerplinten geheel.

Bouwhoogten en bezonning

Veel zienswijzen richten zich tegen de bouwhoogten die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Deze zienswijzen vormden aanleiding de bezonning uitgebreider te onderzoeken. Uit dat onderzoek is gebleken dat er slechts beperkte vermindering van bezonning optreedt. Het bestemmingsplan is op dit punt daarom niet aangepast. Door de nieuwe definitie van het peil is de tabel van toegestane goothoogten wel veranderd: de getallen zijn met 1,60 m verlaagd. Bij het stadskantoor is de kappenregeling geschrapt. Dit leidt tot een vermindering van de maximale bouwhoogte met 4 meter.

Luchtschachten

In het ontwerpbestemmingsplan waren nog luchtschachten opgenomen in de Phoenixstraat en aan de Engelsestraat. Op basis van nieuwe inzichten bij het tunnelontwerp zijn twee van de drie schachten verplaatst, dichterbij de perrons. Het lijkt technisch mogelijk te zijn om alle schachten ondergronds uit te voeren.

Uitvoering en fasering

Veel zienswijzen waren mede gericht op problemen die men voorziet tijdens de bouw. Formeel regelt het bestemmingsplan de maatregelen in de tijdelijke situatie niet. Gezien de mate van verwachte overlast is in de toelichting nu een uitgebreider beschrijving opgenomen, uitgaand van de huidige inzichten. Een uitgangspunt is dat de bouw hinder beperkt moet blijven; dit kan onder meer door de drie oost-west-verkeersroutes ter hoogte

van Kampveldweg, Hugo de Grootstraat en Irenetunnel altijd bereikbaar te houden. Een uitgewerkte fasering en definitieve maatregelen volgen na de gunning van de tunnelbouw.