

delft

nota zienswijzen

bestemmingsplan

spoorzone



delft

nota zienswijzen bestemmingsplan spoorzone

samenvatting en beantwoording zienswijzen

opdrachtgever : gemeente Delft
nummer : 115.12218.00
datum : 23 februari 2006

opdrachtleider : mw. ir. K.M.A. Hoogenboezem-Lanslots
auteur(s) : drs ing. J.M. van Riet, mw. ing. J.M. Curfs

Inhoud	1
1. Inleiding	blz. 3
2. Schriftelijke zienswijzen	5
3. Mondelinge zienswijzen	135

Bijlagen:

1. Tabel indieners (schriftelijk).
2. Tabel indieners (mondeling).
3. Verkeersmodel.
4. Parkeerbehoefte Verlegde Engelsestraat.

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. 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.

Op het ontwerpbestemmingsplan is de mogelijkheid geboden om in het kader van artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening mondelinge en schriftelijke zienswijzen in te dienen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen van 13 september tot en met 24 oktober 2005 op het gemeentelijk informatiecentrum aan de Phoenixstraat 16. De terinzagelegging is gepubliceerd in de stadskrant van 11 september 2005 en de Staatscourant van 12 september 2005. De personen/instaties die schriftelijk gereageerd hebben op het ontwerpbestemmingsplan zijn in bijlage 1 opgenomen.

Op 13 oktober 2005 is een bijeenkomst gehouden waarin de gelegenheid is geboden mondelinge zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. De personen die mondeling gereageerd hebben zijn in bijlage 2 opgenomen.

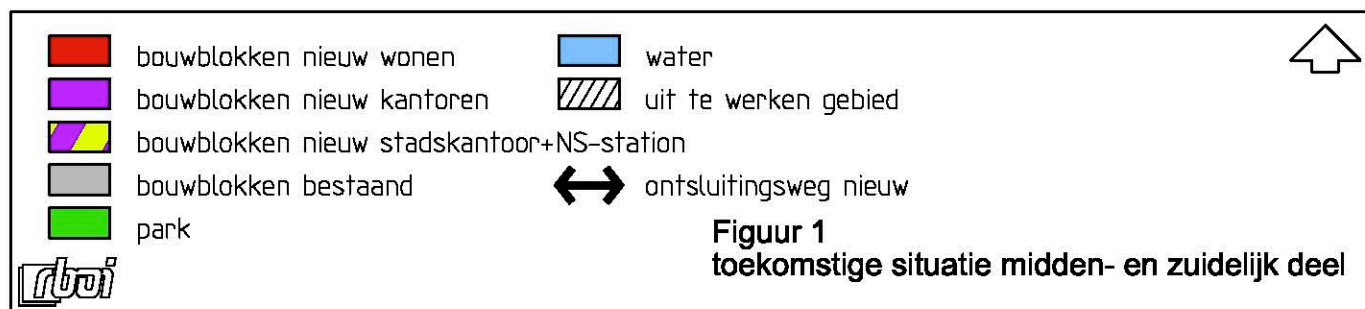
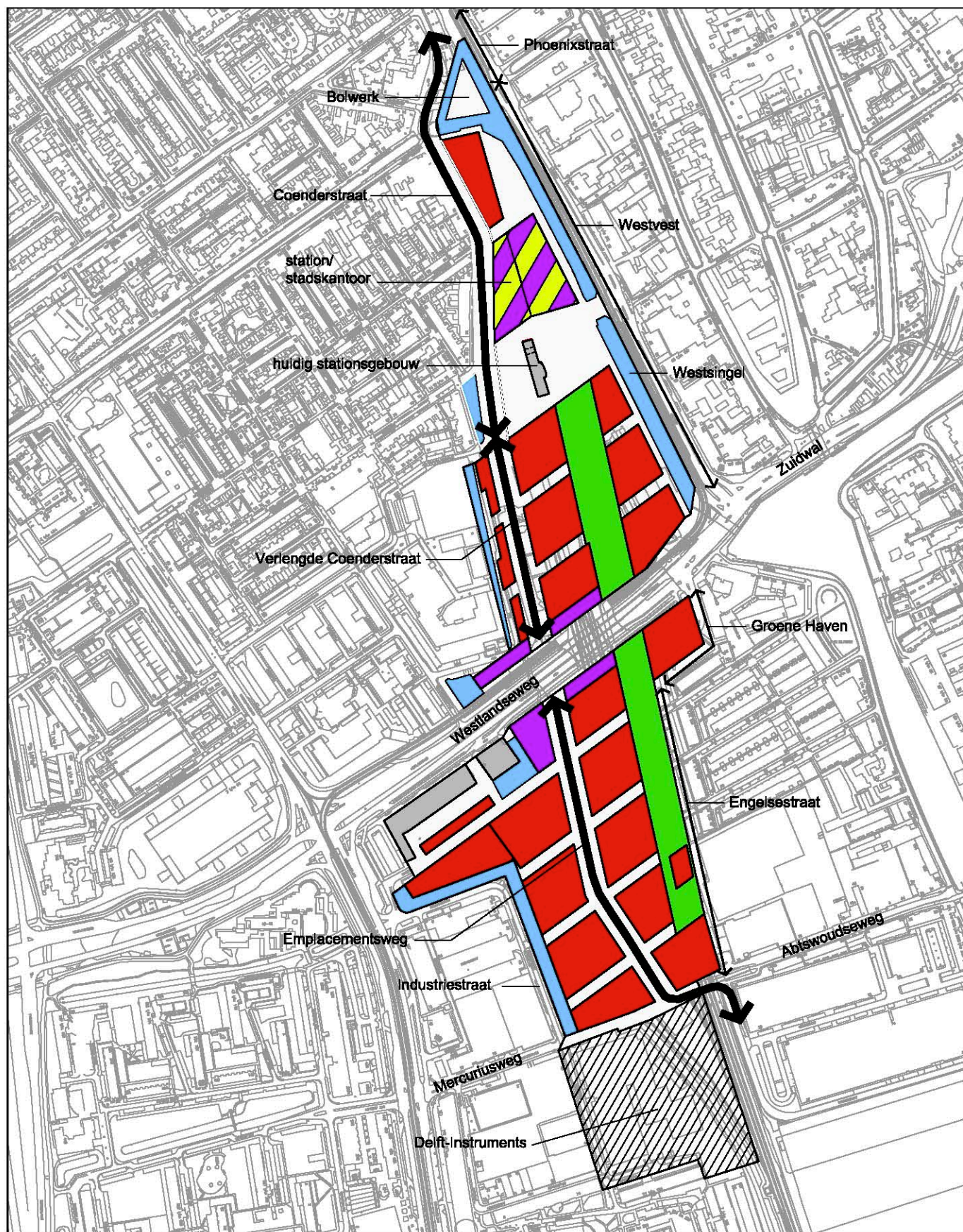
Leeswijzer

De ingekomen zienswijzen, zowel schriftelijk als mondeling, zijn samengevat en beantwoord in respectievelijk hoofdstuk 2 en 3 van deze nota.

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn veel zienswijzen binnengekomen die zich richten op dezelfde onderdelen van het bestemmingsplan. Ter wille van de overzichtelijkheid is onderscheid gemaakt in de beantwoording van de gemeenschappelijke reacties en de individuele reacties. Aan het begin van hoofdstuk 2 zijn de antwoorden opgenomen op deze gemeenschappelijke reacties. Vervolgens zijn alle schriftelijke binnengekomen reacties samengevat en beantwoord. Bij deze beantwoording is, als het om de gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen naar de algemene antwoorden met de cijfers 1 tot en met 17.

In hoofdstuk worden de mondeling ingebrachte zienswijzen samengevat en beantwoord. Ook hier geldt dat bij de beantwoording als het om de gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen wordt naar de algemene antwoorden in het begin van hoofdstuk 2.

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



2. Schriftelijke zienswijzen

5

Ter wille van de overzichtelijkheid is onderscheid gemaakt in de beantwoording van de gemeenschappelijke reacties en de individuele reacties. Als eerste wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de beantwoording van de onderwerpen die in meerdere reacties naar voren zijn gekomen. Daarna, vanaf paragraaf 2.1, worden alle reacties genoemd en per onderwerp samengevat en beantwoord. Voor de beantwoording wordt, als het om gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen naar de algemene antwoorden aangeduid met de cijfers 1 tot en met 17. De onderwerpen die in het algemene deel aan de orde komen zijn:

1. verkeersintensiteiten;
2. keuze afwikkeling verkeer via Coenderstraat in plaats van via Westvest;
3. verkeersafwikkeling;
4. inrichting dwarsprofiel Coenderstraat
5. kruising Phoenixstraat/Spoorsingel met Hugo de Grootstraat en toegang tot binnenstad;
6. parkeren verlegde Engelsestraat;
7. ontsluiting Delftzicht en woonboulevard Leeuwenstein;
8. geluidsreducerende asfaltsoort als uitgangspunt in geluidsberekeningen;
9. geluidshinder;
10. luchtkwaliteit;
11. bezonning;
12. peil en (parkeer)plint;
13. bouwhoogte;
14. relatie Westerkwartier/Binnenstad;
15. tijdelijke situatie, uitvoering en fasering;
16. schade(vergoeding);
17. alternatief inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel.

Algemeen gedeelte

1. Verkeersintensiteiten

In het kader van de inspraak zijn diverse vragen gesteld over de gehanteerde verkeersintensiteiten, waarbij mede wordt verwezen naar verschillen met de op de website van de gemeente gepresenteerde cijfers. Daarnaast zijn vragen gesteld over de uitgangspunten met betrekking tot de verkeersgegevens en over het feit dat het verschil tussen de verkeersintensiteiten in de huidige en toekomstige situatie relatief beperkt is. Men heeft de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers ter discussie gesteld. Over deze zaken kan het volgende worden gezegd.

Nieuwe berekeningen voor lucht en geluid op basis meest recente verkeersmodel

In het najaar van 2002 heeft de gemeente nieuwe software voor verkeersmodellen aangeschaft omdat de oude software niet meer door de leverancier werd ondersteund en bovendien niet in staat bleek om betrouwbare verkeersprognoses te leveren voor wegen die zwaar door het verkeer worden belast. In 2003 is het oude verkeersmodel geconverteerd naar de nieuwe software en verbeterd op basis van recente verkeerstellingen. Dit model is gebruikt voor het MER Spoorzone en voor het (voor)ontwerpbestemmingsplan. Voor het MER en het (voor)ontwerpbestemmingsplan Spoorzone is dus een verkeersmodel in zijn eerste opzet gebruikt.

Inmiddels heeft het verkeersmodel zowel beleidsmatig als technisch een ontwikkeling doorgemaakt. Beleidsmatig is een visie op het functioneren van het wegennet en het langzaamverkeersnetwerk verder en concreter uitgewerkt. Deze visie is vastgelegd in het Lokaal Verkeers- en VervoerPlan (LVVP) en het Fietsactieplan II (FAP II). Beiden zijn in juni 2005 door de Delftse gemeenteraad vastgesteld. In het LVVP wordt een reeks van verkeersmaatregelen voorgesteld om Delft in de toekomst bereikbaar te houden voor alle wijzen van vervoer, maar binnen de wettelijke grenzen voor luchtkwaliteit en geluidshinder. In het FAP II staat een concrete uitwerking van fietsmaatregelen voor de komende vier jaar.

Ook technisch heeft het verkeersmodel een ontwikkeling doorgemaakt¹⁾. Het model is verder geoptimaliseerd, waarbij de gehanteerde indeling in verkeergenerende deelgebieden is verfijnd en kleine foutjes in de grote hoeveelheid gegevens over wegvakken, kruispunten, telcijfers en sociaal-economische gegevens zijn gecorrigeerd. Daarnaast is het model aangepast op basis van een toets van de modelresultaten aan een uitgebreide set recente verkeerstellingen.

Ten gevolge van de beleidsmatige en technische ontwikkelingen, wijken de cijfers die voor het ontwerpbestemmingsplan zijn gebruikt af van de cijfers uit het huidige verkeersmodel. Binnen het Spoorzonegebied is dat het best zichtbaar op de Coenderstraat, waar de toekomstige verkeersintensiteiten hoger zijn dan in het ontwerpbestemmingsplan werd aangenomen. In het kader van zorgvuldigheid is besloten om alle lucht- en geluidsberekeningen voor het bestemmingsplan opnieuw uit te voeren en te baseren op het meest recente verkeersmodel. Dit verkeersmodel ligt ook ten grondslag aan het LVVP en het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit dat op 2 januari 2006 ter inzage is gelegd.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de verkeersintensiteiten die gehanteerd zijn in het (voor)ontwerpbestemmingsplan (verkeersmodel 2002) en waarvan in het door gemeenteraad vast te stellen bestemmingsplan zal worden uitgegaan (verkeersmodel 2005).

Tabel 1 Vergelijking verkeersintensiteiten verkeersmodel 2002 en verkeersmodel 2005 (weekdag-etmaal-jaargemiddelen in mvt/etmaal)²⁾

	verkeersmodel 2002		verkeersmodel 2005		verschil model 2005 t.o.v. model 2002	
	2002	2020 inclusief Spoorzone	2002	2020 inclusief Spoorzone en LVVP	2002	2020
Wateringsevest (Noordeinde – Kampveldweg)	21.200	20.300	17.600	17.700	83,0%	87,2%
Kampveldweg (Phoenixstraat – J.C. van Markenplein)	12.800	15.000	11.500	10.900	89,8%	72,7%
Phoenixstraat (Kampveldweg – Fransen van de Puttestraat)	17.300	14.700	14.200	12.100	82,1%	82,3%
Coenderstraat (Buitenwatersloot – Westerstraat)	2.600	9.500	1.500	10.700	57,7%	112,6%
Verlengde Coenderstraat (Jacoba van Beierenlaan – Westlandseweg)	0	15.100	0	13.300	-	88,1%
Westvest (Stationsbrug – Zuidwal)	12.400	500	12.000	2.000	96,8%	400,0%
Papsouwselaan (Westlandseweg – Industriestraat)	18.900	18.600	19.300	16.600	102,1%	89,2%
Westlandseweg (Papsouwselaan – Engelsestraat/Emplacementsweg)	25.000	32.000	23.500	35.100	94,0%	109,7%
Westlandseweg (Engelsestraat/Emplacementsweg – Westvest)	21.900	19.900	23.200	24.100	105,9%	121,1%
Zuidwal (Westvest – Asvest)	19.300	19.500	19.200	24.100	99,5%	123,6%

Bron: verkeersmodellen gemeente Delft

De gevolgen van de optimalisatie van de verkeerscijfers voor de belangrijkste wegen in en rond het plangebied zijn in bovenstaande tabel inzichtelijk gemaakt. De verschillen variëren tussen 0 en circa 28%. Uitzondering hierop vormen de wegvakken met een lage intensiteit (< 3.000 mvt/etmaal). Het gaat daarbij om de Coenderstraat en Westvest. Daar treden grotere verschillen op. Dat houdt mede verband met het feit dat verkeersmodellen bij lage verkeersintensiteiten een minder betrouwbare prognose kunnen leveren.

1) Zie ook bijlage 3.

2) Het verkeersmodel levert verkeersintensiteiten voor 2020. Deze cijfers zijn in het kader van het bestemmingsplan ook van toepassing verklaard voor 2015.

Meting voertuigverdeling en verdeling over de dag

Naast een optimalisatie van het verkeersmodel heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de voertuigverdeling. Daartoe zijn visuele verkeerstellingen uitgevoerd op een aantal wegen in het Spoorzonegebied. Daarbij zijn het aantal lichte, middelzware en zware voertuigen apart geregistreerd en is informatie verkregen over de verdeling van het verkeer over de dag. Uit dit onderzoek komt naar voren dat het werkelijke aandeel vrachtverkeer aanzienlijk lager ligt dan de standaard voertuigverdelingen waarvan in de onderzoeken voor het (voor)ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan. Bij de nieuwe berekeningen van de geluidshinder en luchtkwaliteit is uitgegaan van de recent gemeten voertuigverdelingen.

Correctie verkeersintensiteit verkeersmodel voor lucht- en geluidsberekeningen

Het verkeersmodel prognosticeert verkeersintensiteiten die gelden voor een gemiddelde werkdag in november. Op basis van onder meer het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaai 2002, waarin de wijze van berekening van geluidshinder (wettelijk) is vastgelegd, dient de berekening van de geluidshinder plaats te vinden op basis van gegevens die gelden voor een gemiddelde dag in het jaar. De gemiddelde *werkdag*etmaalintensiteiten voor november die het verkeersmodel levert, zijn daarom op basis van een correctiefactor omgerekend naar gemiddelde *weekdag*etmaalintensiteiten. Deze correctiefactor die zowel corrigeert naar weekdag (in plaats van werkdag) als voor jaar (in plaats van november), is gebaseerd op vergelijking van de verkeersintensiteiten van 88 permanente telpunten binnen Delft op drukke wegen nabij verkeerslichteninstallaties over de jaren 2001 tot en met 2004. De op basis hiervan vastgestelde correctiefactor bedraagt 0,88.

Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt gekeken naar de jaargemiddelde concentratie. Het ligt daarom in de reden bij de berekening daarvan eveneens uit te gaan van een jaargemiddelde verkeersintensiteit. Voor de luchtkwaliteitsberekeningen wordt daarom van dezelfde verkeersgegevens uitgegaan als voor de berekening van de geluidshinder.

Verkeersproductie/-attractie Spoorzone

Wat betreft de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkelingen die Spoorzone mogelijk maakt, is in het verkeersmodel van het volgende uitgegaan:

- Het maximale programma dat het bestemmingsplan dat mogelijk maakt¹⁾.
- Een ritproductie van 2,22 autobewegingen per inwoner en per arbeidsplaats. Hiermee wordt aangesloten bij de ritparameters van het verkeersmodel Omnitrans van Goudappel Coffeng²⁾; deze ritparameters zijn afgeleid uit het nationaal Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). Er heeft dus geen (extra) correctie voor de nabijheid van de hoogwaardige openbaarvervoerknoop plaatsgevonden³⁾. Daarmee is uitgegaan van een worse casesituatie. De werkelijke verkeersproductie zal waarschijnlijk lager liggen.
- 2,0 inwoners per woning en 1 arbeidsplaats per 25 m² (zeer intensief). De gemiddelde woningbezetting in Delft is 1,8 inwoner per woning. De gemiddelde bezetting in de Binnenstad bedraagt 1,5. Alleen in de kinderrijke nieuwbouwwijken van Tanthof is de gemiddelde woningbezetting hoger (2,1 in Tanthof Oost en 2,4 in Tanthof West). Het gemiddelde cijfer wordt gedrukt door het hoge aantal studentenhuishoudens. In het Spoorzonegebied worden vooral duurdere (koop)woningen voorzien. Daarom wordt niet van het gemiddelde van 1,8 maar van 2,0 uitgegaan.
- Op basis van huidige verkeerstellingen is verder aangenomen dat daarnaast sprake is van 1.000 autoritten per etmaal van/naar het station als gevolg van taxi's en Kiss&Ride.

In de toekomst genereert het Spoorzonegebied op een werkdag totaal zo'n 12.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan het gebied ten noorden van de Westlandseweg circa 7.900 mvt/etmaal voor zijn rekening neemt en het gebied ten zuiden circa 4.900 mvt/etmaal. De huidige verkeersproductie van het stationsgebied bedraagt circa 3.000 mvt/etmaal.

1) Het bestemmingsplan maakt totaal 283.000 m² bvo mogelijk. Het convenant met de marktpartijen gaat uit van 266.000 m² bvo.

2) Verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng beheerst 80% van de verkeersmodellenmarkt.

3) Impliciet is dit overigens wel gebeurd bij de calibratie van het basismodel voor 2002, waarbij de ritproductie van de verschillende gebieden is afgestemd op de gemeten verkeersintensiteiten.

Vershil verkeersintensiteiten huidige en toekomstige situatie

Het verschil tussen de huidige verkeersintensiteiten en de toekomstige verkeersintensiteiten, inclusief de ontwikkeling van het Spoorzonegebied, lijkt in eerste instantie relatief beperkt. Van belang hierbij is echter het effect van de maatregelen die in het door de gemeenteraad vastgestelde LVVP worden voorzien. De belangrijkste maatregel daarbij is de nieuwe verkeersstructuur die het LVVP voor Delft voorstelt, de zogenaamde wegcategorisering. Deze indeling in wegcategorieën gaat samen met een aanzienlijk maatregelenpakket waardoor het verkeer zoveel mogelijk over de stroomwegen A4, A13, de Kruithuisweg en Provinciale weg wordt afgewikkeld. Het gaat daarbij om de volgende maatregelen: aansluiting Martinus Nijhofflaan op Provinciale weg, ongelijkvloerse kruising Voorhofdreef met Kruithuisweg, aanleg zuidweg Rijswijk-Harnaspolder, aanleg N470, versmalling van de Voorhofdreef en Papsouwselaan, Mekelweg auto-vrij. Een tweede belangrijke bouwsteen voor de wegcategorisering is de herinrichting van de belangrijkste overige wegen (onder andere Phoenixstraat, Papsouwselaan, delen van de Westlandseweg) tot wijkontsluitingswegen, waarop de rijsnelheid door middel van inrichtingsmaatregelen wordt teruggebracht van 50 naar 40 km/h. Ten slotte wordt het gebied waar een 30 km/h-regime geldt, uitgebreid. In het verkeersmodel zijn deze maatregelen opgenomen. Daarnaast is ook het effect van de intensivering van het openbaar vervoer in het verkeersmodel verwerkt, waaronder de komst van tramlijn 19. In onderstaand overzicht is het effect van de maatregelen op de verkeersintensiteiten in 2020 in beeld gebracht voor de belangrijkste wegen in en rond het Spoorzonegebied.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten met en zonder maatregelen LVVP (weekdag-etmaal-jaargemiddelen in mvt/etmaal)¹⁾

	2002	2020 autonoom exclusief LVVP	2020 autonoom inclusief LVVP	2020 inclusief Spoorzone en LVVP
Wateringsevest (Noordeinde – Kampveldweg)	17.600	19.200	17.300	17.700
Kampveldweg (Phoenixstraat – J.C. van Markenplein)	11.500	12.500	10.300	10.900
Phoenixstraat (Kampveldweg – Fransen van de Puttestraat)	14.200	14.700	11.600	12.100
Coenderstraat (Buitenwatersloot – Westerstraat)	1.500	1.800	1.800	10.700
Verlengde Coenderstraat (Ada van Hollandstraat – Westlandseweg)	0	0	0	13.300
Westvest (Stationsbrug – Zuidwal)	12.000	15.300	11.400	2.000
Papsouwselaan (Westlandseweg – Industriestraat)	19.300	25.600	15.500	16.600
Westlandseweg (Papsouwselaan – Engelsestraat/Emplacementsweg)	23.500	32.000	30.600	35.100
Westlandseweg (Engelsestraat/Emplacementsweg – Westvest)	23.200	31.900	30.400	24.100
Zuidwal (Westvest – Asvest)	19.200	29.600	25.600	24.100
gemiddelde daling/stijging verkeersintensiteiten	100%	129%	109%	117%
Provincialeweg (Ruys de Beerenbrouckstraat – Buitenwatersloot)	21.100	29.000	32.600	33.400

Bron: verkeersmodel gemeente Delft

Uit bovenstaande tabel kan worden opgemaakt dat de verkeersintensiteiten in en rond het plangebied zonder maatregelen en zonder ontwikkeling van het Spoorzonegebied tussen 2002 en 2020 met bijna een derde stijgen. Ten gevolge van uitvoering van de in het LVVP voorgestelde maatregelen, dalen de verkeersintensiteiten met circa 20%. De toename ten gevolge van de ontwikkeling van Spoorzone blijft daardoor beneden de toename in de situatie waarin het

1) Het verkeersmodel levert verkeersintensiteiten voor 2020. Deze cijfers zijn in het kader van het bestemmingsplan ook van toepassing verklaard voor 2015.

Spoorzonegebied niet wordt ontwikkeld en de LVVP-maatregelen eveneens achterwege blijven. Wordt ingezoomd op de verschillende wegvakken, dan blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Westlandseweg altijd zullen stijgen. Dit is het directe gevolg van de functie van de Westlandseweg als slagader voor de binnenstad en als gevolg van de afwezigheid van parallelle routes. De verkeersintensiteiten op de noord-zuidroutes door het plangebied dalen als gevolg van de LVVP-maatregelen wel. Voor deze route vormt de Provinciale weg een goed alternatief, daar stijgt de verkeersintensiteit ten gevolge van de LVVP-maatregelen met ruim 12%.

Met het bovenstaande wordt aannemelijk gemaakt dat met name als gevolg van de LVVP-maatregelen de verkeersintensiteit op met name de noord-zuidroutes door het gebied daalt ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersproductie van het nieuw te ontwikkelen Spoorzonegebied compenseert dit verschil niet, waardoor de verkeersintensiteit op bijvoorbeeld de Phoenixstraat in de eindsituatie lager is dan in de huidige situatie.

Conclusie

De optimalisatie van het verkeersmodel leidt tot andere verkeerscijfers. Dit leidt bij de berekening van de geluidshinder en luchtkwaliteit (uiteeraard) tot andere berekeningsresultaten en op een aantal punten tot (iets) andere conclusies dan in het (voor)ontwerpbestemmingsplan. De andere conclusies noodzaken echter niet tot een wezenlijk andere onderbouwing of tot een aanpassing van het plan voor de Spoorzone. Op alle punten wordt aan de eisen in de milieuwetgeving en aan een goede ruimtelijke ordening voldaan. Evenmin leiden de wijzigingen tot andere conclusies met betrekking tot het functioneren van de verkeersstructuur.

2. Keuze afwikkeling verkeer via Coenderstraat in plaats van via Westvest

In verschillende zienswijzen wordt (opnieuw) gesteld dat het niet noodzakelijk of logisch is de functie van wijkontsluitingsweg over te hevelen van de Westvest naar de (Verlengde) Coenderstraat. Ook is men van mening dat een goede oplossing op het kruispunt Westvest-Zuidwal/Westlandseweg mogelijk is. Hierover kan het volgende worden gezegd.

De omvang van het verkeer op het kruispunt van de Westvest met de Zuidwal/Westlandseweg leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en geluidshinder. Hiervoor wordt een oplossing geboden door een nieuwe verbinding in de vorm van de (Verlengde) Coenderstraat te realiseren die de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest overneemt. Daardoor treedt een algemene verbetering in de totale milieubelasting en verkeersafwikkeling op en is geen sprake van alleen het verplaatsen van de knelpunten. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

De Westlandseweg is de belangrijkste oost-westverbinding en vormt een slagader voor de binnenstad. In de toekomst kan een congestievrije verkeersafwikkeling niet zonder meer worden gegarandeerd, zonder maatregelen te treffen die het kruispunt Westvest-Westlandseweg/Zuidwal ontlasten. Reeds nu is de verkeersafwikkeling op het kruispunt Westlandseweg/Zuidwal/Westvest lastig te regelen. Met de komst van tramlijn 19, de voorziene intensivering van het overige openbaar vervoer en door verdere groei van het autoverkeer, kan een congestievrije verkeersafwikkeling op dit kruispunt niet langer worden gewaarborgd. De verkeerslichten voor het auto- en fietsverkeer zouden, door de frequente passages van tram en bus, te vaak op rood moeten staan. In een vroeg stadium is in het kader van de planontwikkeling voor de Spoorzone gekeken naar een mogelijkheid om de verkeersdruk op de aansluiting van de Westvest op de Westlandseweg/Zuidwal te beperken door het autoverkeer en het openbaar vervoer te ontvlechten. Naast ontvlechting op de wijze die het bestemmingsplan mogelijk maakt, was ook een optie aanwezig waarbij het tram- en busverkeer via de (Verlengde) Coenderstraat wordt afgewikkeld. Hiervan is afgezien omdat bij afwikkeling van het openbaar vervoer via de (Verlengde) Coenderstraat de afstand tussen tramhalte en het oostelijk gelegen nieuwe station veel groter is dan bij een tramhalte op de Westvest. Bovendien is sprake van omrijverliezen voor tramlijn 19. In de MER Spoorzone is hieraan aandacht besteed.

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, waarbij ook de voorziene ongelijkvloerse kruising van de Westlandseweg/Zuidwal voor het fietsverkeer (samen met de Westsingel) niet langer mogelijk is. Bovendien is onderbreking van de verbinding tussen de Westsingel met het Schiekanaal zeer ongewenst uit het oogpunt van waterbeheer en waterkwaliteit (doorstroming). Het betreft namelijk boezemwater. Ook maakt een dergelijke afsluiting het vaarverkeer naar en van de Westsingel onmogelijk, waaronder een eventueel toekomstige mogelijkheid voor een watertaxi.

Een congestievrije verkeersafwikkeling op de Westlandseweg kan in de toekomst worden gegarandeerd als de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest wordt overgenomen door een 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). Het kruispunt van de Westvest met de Zuidwal/Westlandseweg wordt dan aanzienlijk ontlast, omdat een verkeersuitwisseling met de Westvest niet langer mogelijk is. Het kruispunt van de Westlandseweg met de Verlengde Coenderstraat komt daarbij op een dusdanige afstand van de kruispunten van de Westlandseweg met respectievelijk de Westvest en Papsouwselaan te liggen, dat een goede verkeerstechnische regeling mogelijk is, waarbij een congestievrije verkeersafwikkeling kan worden gewaarborgd. De verkeersintensiteit op de (Verlengde) Coenderstraat stijgt overigens door deze keuze fors.

De overlast op deze (nieuwe) route wordt beperkt door onder meer de in het LVVP voorgestelde maatregelen die ervoor zorgen dat het doorgaande noord-zuidverkeer zo min mogelijk kiest voor de route Phoenixstraat-Coenderstraat. Hierboven is cijfermatig onderbouwd wat de effecten van deze maatregelen op de verkeersintensiteiten op genoemde route zijn. Het verkeer wordt ten gevolge van de LVVP-maatregelen meer via de Provinciale weg afgewikkeld. Zo zou de verkeersintensiteit op de Westvest in een autonome situatie zonder LVVP-maatregelen en zonder ontwikkeling van het Spoorzonegebied 14.000 mvt/etmaal in 2020 bedragen, terwijl de verkeersintensiteit op de Verlengde Coenderstraat (die de verkeersfunctie van de Westvest na realisatie van de Spoorzone overneemt) in 2020, inclusief de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkelingen in het Spoorzonegebied, "slechts" 12.500 mvt/etmaal bedraagt.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is daarnaast 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 een groene uitstraling krijgt.

Overname van de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest door de (Verlengde) Coenderstraat leidt daarnaast ook tot een algemene verbetering in de totale milieubelasting. Bij de woningen langs de Westvest en de Zuidwal, doen zich met name bij het kruispunt van de Westvest met de Zuidwal knelpunten voor met betrekking tot zowel luchtkwaliteit als wegverkeerslawaai. Deze knelpunten behoren tot de grootste binnen Delft. Doordat de (Verlengde) Coenderstraat de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest overneemt, verbetert de milieukwaliteit op deze locaties aanzienlijk. Op de Westvest heeft dat uiteraard te maken met de forse daling van de verkeersintensiteiten. Op de Zuidwal heeft dat met name te maken met een beter doorstroming van het verkeer op het kruispunt met de Westvest. Een van de grootste knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit verbetert daardoor aanzienlijk. Van belang daarbij is dat de milieubelasting langs de nieuwe (Verlengde) Coenderstraat weliswaar ten opzichte van de huidige situatie toeneemt, maar dat deze veel lager is dan nu het geval is langs de huidige routes. Om de overlast van met name geluidshinder te beperken, zullen daar waar bij bestaande woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder, maatregelen worden genomen om aan de wettelijke binnenwaarde te voldoen. (Parallelweg 1-24, Spoorsingel 1-9).

3. Verkeersafwikkeling

Een aantal insprekers vraagt zich af of de wegen in het plangebied en met name de (Verlengde) Coenderstraat, het verkeer wel goed kunnen verwerken, daar de intensiteit rond de 15.000 mvt/etmaal ligt en de toelichting van het bestemmingsplan suggereert dat dit de capaciteitsgrens voor wegen met 2x1 rijstrook is.

Allereerst moet worden opgemerkt dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten maatgevend is. Afhankelijk van de vormgeving van de kruispunten en de omvang van de verkeersstromen op de zijwegen kan een weg met 2x1 rijstrook ongeveer 15.000 tot 20.000 mvt/etmaal verwerken. In het MER is, uitgaande van deze vuistregel, onderzocht of de verschillende wegen na realisatie van de ontwikkeling in het Spoorzonegebied het toekomstige aanbod van verkeer kan verwerken. Daarbij kwamen geen knelpunten naar voren. Al in een vroeg stadium van het bestemmingsplan is vervolgens gedetailleerder naar de afwikkelingscapaciteit gekeken, waarbij is ingezoomd op de verkeersafwikkeling op de kruispunten, daar deze maatgevend is. Met name de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Verlengde Coenderstraat met de Westlandseweg en het kruispunt van de Phoenixstraat met de Kampveldweg en Wateringsevest is onderzocht voor een maatgevend spitsuur. Dit is gebeurd met behulp van een zogenaamd dynamisch microsimulatiemodel, waarbij letterlijk is te volgen hoe voertuigen over het kruispunt worden afgewikkeld. Op basis van deze simulatie is onderzocht of de verkeersbestemming nabij kruispunten voldoende ruimte biedt voor een dimensionering, waarbij een goede verkeersafwikkeling kan worden gewaarborgd. Naar aanleiding van deze studie is onder meer het profiel van de Verlengde Coenderstraat destijds iets opgerekt. Op basis van genoemde simulatiestudie kan worden gesteld dat vormgeving van de kruispunten, die noodzakelijk is voor een goede verkeersafwikkeling binnen de (verkeers)ruimte die het bestemmingsplan biedt, kan worden ingepast. Op basis van deze toetsing kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling voldoende is gewaarborgd, waarmee aan de eis van een goede ruimtelijke ordening wordt voldaan. Ten behoeve van een kwalitatief goede en verkeersveilige afwikkeling, zal bij de nadere uitwerking van het ontwerp zo nodig wederom gebruik worden gemaakt van microsimulatie.

4. Inrichting dwarsprofiel Coenderstraat

Insprekers vragen zich af of het profiel op het smalste deel van de Coenderstraat voldoende ruimte kent voor de inpassen van alle verkeersfuncties en of daarbij voldoende ruimte wordt gereserveerd om de particuliere garages veilig in/uit te rijden. Daarnaast wordt ook om voldoende afstand gevraagd tussen de (langs)parkeervakken en het fietspad in verband met openslaande deuren en het voorkomen van aftrappen van autospiegels.

Binnen het profiel van 22 m dient een aantal functies te worden ondergebracht. Elke functie kent een bepaald ruimtebeslag. Richtlijnen(!) daarvoor zijn onder meer vastgelegd in het ASVV 2004¹⁾ en daarnaast in het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Delft. In onderstaande tabel is een overzicht van de mogelijke profielopbouw met bijbehorende maten opgenomen. Voor de strook waarin het groen en parkeren wordt ondergebracht, is een maat opgenomen waarbinnen opstelruimte aanwezig is voor auto's die de aanwezige particuliere garages in/uitrijden. Deze auto's kunnen zich hier haaks tussen de rijbaan en het fietspad opstellen. Op deze wijze blokkeren deze auto's niet het fietspad of de rijbaan en dienen ze evenmin in één beweging het fietspad over te steken en de rijbaan op te rijden (of andersom). Het is hierdoor mogelijk de particuliere garages veilig in/uit te rijden. Daarnaast is in deze tussenberm ruimte voor de inpassing van parkeervakken met voldoende ruimte tussen de geparkeerde auto's en het fietspad, zodat conflicten met openslaande deuren en het aftrappen van autospiegels door langsrijdende fietsers wordt voorkomen. Er is rekening gehouden met twee bomenrijen.

1) ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW 2004.

Tabel 3 Mogelijke profielopbouw met maatvoering

functie	maatvoering
- trottoir westzijde	1,5 – 2 m
- twee richtingen bereden fietspad	3 – 4 m
- langspaarkeervak + groenstrook + uitrit garages	5 m
- rijbaan 2x1 rijstrook	6 – 6,5 m
- groene invulling	2 m
- trottoir westzijde	1,5 – 2 m
totaal	19 – 21,5 m

Uit het bovenstaande blijkt dat de benodigde ruimte aanwezig is om alle benodigde (verkeers)functies in te passen. Er blijft 3 m over ten behoeve van extra groen, bredere trottoirs of een inrichting van het wegprofiel met aan weerszijden een fietspad (in plaats van eenzijdig en in twee richtingen bereden fietspad).

De uiteindelijke inrichting van het profiel van de Coenderstraat dient nog nader te worden uitgewerkt, waarbij een verkeersveilige vormgeving een uitgangspunt vormt. Hierover zal tijdig met belanghebbenden worden gecommuniceerd. Ten slotte kan nog worden vermeld dat een ruimtelijke oplossing, waarbij een in tweerichtingen bereden fietspad langs een wijkontsluitingsweg met diverse zijstraten is gesitueerd, al geruime tijd naar tevredenheid functioneert op de Delfgauwseweg tussen de rotonde van de Delfgauwseweg met de Nassaulaan en de Anna van Saksenweg.

5. Kruising Phoenixstraat/Spoorsingel met Hugo de Grootstraat en toegang tot binnenstad

Insprekers vragen zich af op welke wijze de toegang vanaf de hoofdrijbaan naar de Hugo de Grootstraat en naar de binnenstad wordt geregeld en of er voldoende ruimte is om deze aansluitingen goed vorm te geven. Daarnaast vraagt men waar de gracht zal worden beëindigd.

Tussen de Hugo de Grootstraat en de Havenstraat wordt de hoofdrijbaan, komende vanuit het noorden vanaf Phoenixstraatzijde, naar de Spoorsingelzijde gevoerd om daarna over te gaan in de Coenderstraat. Ter plaatse van dit punt wordt ook de toegang tot de binnenstad (via de Binnenwatersloot) geregeld en kan richting Hugo de Grootstraat worden afgeslagen. Dit punt moet nog in detail uitgewerkt worden. Hierover zal tijdig met de bevolking worden gecommuniceerd. Doordat het spoorviaduct verdwijnt is hier voldoende ruimte voor een ontwerp waarin het verkeer veilig en vlot kan worden afgewikkeld en alle (verkeers)functies kunnen worden ingepast. De plankaart voorziet op dit punt dan ook in een ruime bestemming Verkeersdoeleinden, waarin ook een overkluizing van de gracht of een brug is opgenomen die in principe zo breed als noodzakelijk (en stedenbouwkundig verantwoord) kan zijn. De gracht loopt hieronder de bestemming Verkeersdoeleinden door en sluit via het nieuwe water rond het Bolwerk aan op het water van de Buitenwatersloot, Binnenwatersloot en de Westsingel. De bestemming Verkeersdoeleinden is omschreven in artikel 12 van de voorschriften en staat kruisingen met water toe. Anderzijds staat de bestemming Water overigens ook bruggen toe.

6. Parkeren verlegde Engelsestraat

Insprekers vragen duidelijkheid over de parkeersituatie langs de Engelsestraat en vragen zich af of na reconstructie van de Engelsestraat onvoldoende parkeerplaatsen wordt teruggebracht. Daarnaast maakt men zich zorgen over de sociale veiligheid, daar de parkeerplaatsen half verdiept zullen worden aangelegd.

Op basis van uitgevoerd parkeeronderzoek in december 2005 blijkt dat 50% van de huidige parkeercapaciteit (141 parkeerplaatsen) aan de Engelsestraat wordt benut. In de toekomstige vormgeving van de verlegde Engelsestraat zal rekening worden gehouden met de huidige bezettingsgraad van de parkeercapaciteit, de toekomstige bebouwing (NSD-terrein) en groei van het autoverkeer in de wijk Delftzicht. Circa 130 parkeerplaatsen worden in de directe omgeving van de verlegde Engelsestraat gerealiseerd. Er zullen 110 parkeerplaatsen direct langs de En-

gelsestraat worden teruggebracht. De overige parkeerplaatsen zullen onder en in bouwblok 11 worden ondergebracht. Daar is een restcapaciteit aanwezig van 60 parkeerplaatsen. Bouwblok 11 is het bouwblok aan het (nieuwe) einde van de Engelsestraat langs de Westlandseweg. In bijlage 4 is een en ander nader toegelicht.

Over de sociale veiligheid kan ten slotte het volgende worden opgemerkt. De parkeerplaatsen worden halfverdiept onder het oplopende maaiveld van het park gesitueerd. In feite ontstaat er een brede carpoort waaronder de voertuigen haaks op de weg worden geparkeerd. De Engelsestraat komt na realisatie van de tunnel op zo'n 10 m afstand van de aanwezige woningen in Delftzicht te liggen. Daardoor is er vanuit de woningen goed zicht op deze parkeerplaatsen. Samen met een goede verlichting, kan de sociale veiligheid dan ook worden gegarandeerd.

7. Ontsluiting Delftzicht en woonboulevard Leeuwenstein

Diverse insprekers vragen om meer duidelijkheid over de tijdelijke en definitieve ontsluiting van de wijk Delftzicht en vormgeving van het kruispunt van de Engelsestraat met de Emplacementsweg, alsook over de vormgeving van de tijdelijke kruising van de Abtswoudseweg met het spoor gedurende de aanleg van de spoortunnel.

Toekomstige ontsluiting Delftzicht

In het kader van het project Spoorzone, wordt de verkeersfunctie van de bestaande Engelsestraat tussen de Westlandseweg en de Abtswoudseweg gewijzigd van wijkontsluitingsweg naar erftoegangsweg. De verkeersfunctie van de Engelsestraat wordt overgenomen door een nieuw parallel gelegen tracé over het huidige rangeerterrein, de Emplacementsweg. Tevens wordt het tracé van de bestaande Engelsestraat verlegd richting de woonappartementen langs de Engelsestraat om ruimte te creëren voor een parkgebied in de Spoorzone. De ruimtelijke wijzigingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone.

De Emplacementsweg vormt vanaf de Westlandseweg de toegang tot de wijk Delftzicht, de woonboulevard en de Schieweg. De Emplacementsweg voert vanaf de Westlandseweg in zuidelijke richting en ontsluit daar de op het spoorwegemplacement nieuw te bouwen woningen. Ter hoogte van de Mercuriusweg/Abtswoudseweg buigt de wijkontsluitingsweg naar het oosten en voert over het dak van de tunnelbak. Direct daarna buigt de wijkontsluitingsweg af naar het zuiden. Daar loopt de weg tussen de woonboulevard en de rand van de tunnelbak door over een afstand van 150 m, waarna wordt afgebogen in oostelijke richting en verbinding wordt gegeven met de Schieweg.

Daar waar de wijkontsluitingsweg het tunneldak is overgestoken en met een haakse bocht afslaat naar de woonboulevard, sluit de Engelsestraat aan vanuit het noorden en de Abtswoudseweg vanuit het oosten. De Engelsestraat ontsluit de wijk Delftzicht. De Engelsestraat verliest na realisatie van de Emplacementsweg zijn functie als (wijk)ontsluitingsweg voor de woonboulevard en de Schieweg. De Abtswoudseweg heeft en houdt dezelfde functie als de parallel gelegen Conradlaan, Laan van Van der Gaag en Crommelinlaan, met als uitzondering dat hierover ook een hoofdverbinding van het fietsnetwerk voert. De vormgeving van het kruispunt van de wijkontsluitingsweg met de Abtswoudseweg behoeft dan ook bijzondere aandacht. De exacte vormgeving is nog een punt van nadere uitwerking (het bestemmingsplan regelt alleen het gebruik van de gronden) waarover te zijner tijd met de bevolking zal worden teruggekoppeld. Uiteraard vormt een verkeersveilige en vlote verkeersafwikkeling uitgangspunt. Bezien zal worden of een verkeerslichtenregeling noodzakelijk is, maar in elk geval ligt het voor de hand om – aansluitend bij de vormgevingsrichtlijnen uit het ASVV 2004¹⁾ en het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente Delft – te kiezen voor een oplossing, waarbij het rechtdoorgaande fietsverkeer van de Abtswoudseweg met een verhoogd plateau over het kruispunt wordt gevoerd, waarbij het rechtsafslaande verkeer op de wijkontsluitingsweg voorrang moet verlenen aan het rechtdoorgaande fietsverkeer. De verkeersintensiteiten op het wegvak dat de fietsroute moet kruisen, laat een dergelijk oplossing goed toe. Deze is voor 2015/2020 geprognosticeerd op 5.700 mvt/etmaal voor een werkdag. In de autonome situatie zou de verkeersintensiteit rond de 4.500 mvt/etmaal liggen (zonder LVVP-maatregelen 5.200 mvt/etmaal).

1) ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW 2004.

De verkeersintensiteit op het deel van de Engelsestraat tussen Westlandseweg en Abtswoudseweg, wijzigt doordat de aansluiting Engelsestraat-Westlandseweg vervalt en de Emplacementsweg de wijkontsluitingsfunctie van de Engelsestraat overneemt. Hierdoor vervalt het verkeer van/naar de woonboulevard en de Schieweg. Het verkeer van/naar de voorzieningen die in het noordelijke deel van de wijk Delftzicht zijn gevestigd (Sociale Dienst, GGD, etc.), komt daar echter voor een deel voor in de plaats. Dit verkeer bereikt nu haar bestemming voor een belangrijk deel vanaf de Westlandseweg. Na aanleg van de Emplacementsweg, zal dit verkeer de bestemming via de Engelsestraat vanaf de Abtswoudseweg benaderen. Voor ambulances van de GGD zal wel in een directe aansluiting op de Westlandseweg worden voorzien. Alleen dan is het mogelijk alle gebieden binnen de gestelde aanrijtijd te bedienen. Deze aansluiting kan mogelijk ook dienst doen als calamiteitenontsluiting voor de wijk Delftzicht, die overigens zowel vanaf de Engelsestraat als vanaf de Hooikade/Zuideinde een ontsluiting heeft.

Tijdelijke ontsluiting

Over de wijze waarop het gebied tussen de huidige Engelsestraat en de Hooikade-Zuideinde-Schieweg tijdens de realisatiefase zal worden ontsloten, is nog geen besluit genomen. Het gebied kan net als voor de aanleg van de Engelsestraat tijdelijk ontsloten worden via de Hooikade-Zuideinde-Schieweg. De routing van het bouwverkeer is nog niet vastgesteld. Dat zal ook pas kunnen nadat de tunnelbouw gegund is aan een aannemer. Naar verwachting zal in het tweede jaar van de tunnelbouw (na 13 of 14 maanden) gedurende maximaal 6 maanden de Engelsestraat niet bruikbaar zijn.

Het verlies aan parkeerplaatsen dient tijdelijk opgelost te worden op plaatsen waar de Engelsestraat niet opgebroken wordt, of elders. Dit is nog nader te bepalen. Hierover zal de gemeente tijdig in contact treden met de buurtvereniging. Daarnaast zal uiteraard de belanghebbenden (bewoners en bedrijven in Delftzicht) voorafgaand aan de realisatiefase, tijdig inzicht worden verstrekt in de wijze waarop het gebied tijdelijk zal worden ontsloten. Daarbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan beperking van de overlast voor aanwonenden en aan het garanderen van een verkeersveilige oplossing.

Passage spoor door langzaam verkeer tijdens bouwfase ter plaatse van Abtswoudsetunnel

Voor het fietsverkeer is gedurende lange tijd hinder aan de orde als de tunnel bij de Abtswoudseweg wordt opgeheven. Bij de keuze van een oplossing is het uitgangspunt dat de overgang veilig zal zijn en praktisch bruikbaar. Een dergelijke oplossing is momenteel niet in beeld. Verwacht wordt dat ter plekke geen alternatief kan worden geboden voor de passage van het spoor tussen de Mercuriusweg en de Abtswoudseweg. Dat betekent dat het fietsverkeer gedurende een zo kort mogelijke periode zal moeten omfietsen via de Irenetunnel, waar altijd een passage van het spoor voor langzaam verkeer mogelijk zal zijn. Voor de Tanthofbewoners en die van Buitenhof-zuid (studentenflats aan de Van Hasseltlaan), geldt de Kruithuisweg als een alternatief.

8. Geluidsreducerende asfaltsoort als uitgangspunt in geluidsberekeningen

Een aantal insprekers is van mening dat in het akoestisch onderzoek niet mag worden uitgegaan van de geluidsreducerende werking van de in het onderzoek genoemde wegdekverharding ZSA-SD, daar de geluidsreducerende werking onvoldoende zou zijn aangetoond, dan wel niet in het kader van de geldende (wettelijke) regelingen is geaccepteerd. Daarbij wordt onder meer verwezen naar informatie van het CROW.

In het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 (Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 27 maart 2002, nr. LMV 2002 025825) worden de Standaard Rekenmethodieken beschreven. In deze Standaard Rekenmethoden wordt uitgegaan van een standaard wegdek van Dicht Asfaltbeton. In artikel 4 van het Reken- en Meetvoorschrift is vastgelegd dat bij een van Dicht Asfaltbeton afwijkend wegdektype, het effect van het afwijkende wegdektype op de geluidsemisatie moet worden bepaald overeenkomstig de in bijlage V van deze regeling beschreven methode. In deze bijlage van het RMW 2002 is expliciet opgenomen op welke wijze de wegdekcorrectie moet worden bepaald. Zo dient er onder meer een geluidsmeting plaats te vinden op minimaal vijf wegdekken van het-

zelfde type, die in evenzoveel verschillende werken zijn aangelegd. De meetmethode die dient te worden gehanteerd en die is gebaseerd op de "statistical pass-by method" van de ISO, is eveneens in bijlage V opgenomen.

Indien de wegbeheerder het voornemen heeft om een afwijkend wegdek toe te passen, moet de wegbeheerder de akoestische gegevens van dat afwijkende wegdek aanleveren. In de berekeningen mag van elk wegdektype worden uitgegaan, waarvan de geluidsreducerende werking is aangetoond op basis van de in het Reken- en Meetvoorschrift beschreven methode. De stichting CROW te Ede beheert "als service" een databank met deze wegtypen. Niet alle wegdektypen die aan de eisen voldoen zijn hierin echter al opgenomen. Wat geldt is, dat in akoestisch onderzoek van wegdeksoorten mag worden uitgegaan indien aan het gestelde in het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 wordt voldaan.

In het akoestisch onderzoek voor het Spoorzonegebied wordt uitgegaan van het wegdektype Zeer Stil Asphalt. Met de aanleg hiervan is in de planexploitatie rekening gehouden. Een certificaat van de geluidsreducerende werking van dit wegdektype, bepaald op basis van meting conform bijlage V van het Reken- en Meetvoorschrift, is in het akoestisch onderzoek opgenomen samen met een overzicht van referentiewegvakken waar deze wegdekverharding reeds is toegepast.

9. Geluidshinder

Zoals in het bovenstaande is vermeld, is in het kader van zorgvuldigheid besloten om alle geluidsberekeningen voor het bestemmingsplan opnieuw uit te voeren en te baseren op het meest recente verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage "Akoestisch onderzoek spoorzone Delft, Resultaten; DHV Ruimte en Mobiliteit, januari 2006". In vergelijking tot het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan, treden de onderstaande verschillen op.

Nieuwe woningen (Verlengde) Coenderstraat

Op de gevels van de nieuwe woningen langs de (Verlengde) Coenderstraat treedt een hogere geluidsbelasting op ten gevolge van een hogere verkeersintensiteit in 2015/2020. De geluidsbelasting is 0 tot maximaal 2 dB(A) hoger dan in het ontwerpbestemmingsplan en bedraagt maximaal 62 dB(A). De uiterste grenswaarde wordt daarbij niet overschreden. Het conceptverzoek hogere grenswaarde, dat reeds ter inzage lag van 24 oktober tot 21 november, is aangepast aan de resultaten van het nieuwe akoestisch onderzoek en ingediend bij de provincie.

Parallelweg 1-24

De lagere verkeersprognoses voor het basisjaar 2002 enerzijds en hogere verkeersprognoses voor 2015/2020 anderzijds, leiden bij de berekening van de geluidsbelasting aan de gevels van de woningen Parallelweg 1-24 tot een verschil van 2,2 dB(A), waardoor sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In het akoestisch onderzoek, dat ten grondslag lag aan het ontwerpbestemmingsplan, bedroeg de toename van de geluidsbelasting aan de betreffende gevels minder dan 2 dB(A) op basis waarvan geen sprake was van reconstructie. Voor de woningen Parallelweg 1-24 wordt nu een hogere grenswaarde aangevraagd van 54 dB(A). Dit verzoek ligt ter inzage van 18 januari t/m 14 februari 2006.

Omdat geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting aan de gevel te beperken en er bovendien sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zijn mogelijk gevelmaatregelen noodzakelijk om de vereiste binnenwaarde te kunnen garanderen. Daarom zal een gevelonderzoek plaatsvinden, waarbij zal worden onderzocht of gevelmaatregelen (zoals bijvoorbeeld dubbele beglazing) noodzakelijk zijn om de vereiste binnenwaarde te kunnen garanderen. De gereconstrueerde Coenderstraat kan wettelijk gezien niet eerder worden opgesteld, dan nadat in deze gevelmaatregelen is voorzien.

Spoorsingel 1-3

Aan de gevels van de woningen Spoorsingel 1-3 was in het akoestisch onderzoek voor het ontwerpbestemmingsplan reeds sprake van reconstructie. Ten gevolge van een groter verschil tussen de verkeersintensiteiten in het jaar voor reconstructie en tien jaar na reconstructie, is het reconstructie-effect groter, ten gevolge waarvan een hogere grenswaarde van 54 dB(A) in plaats van 53 dB(A) wordt aangevraagd. Het conceptverzoek hogere grenswaarde, dat reeds ter inzage lag van 24 oktober tot 21 november, is aangepast aan de resultaten van het nieuwe akoestisch onderzoek en ingediend bij de provincie.

Er zal een onderzoek naar de noodzakelijke gevelmaatregelen plaatsvinden (zie de uitleg hierboven bij Parallelweg 1-24).

Spoorsingel 4-9

Op de Phoenixstraat is in afwijking van het akoestisch onderzoek voor het ontwerpbestemmingsplan nu ook sprake van reconstructie aan de gevels van de woningen Spoorsingel 4-9. Net als bij de woningen Parallelweg 1-24, is dit het gevolg van een groter verschil in de verkeersintensiteiten in het jaar voor reconstructie en tien jaar na reconstructie, dan bij de prognoses voor het ontwerpbestemmingsplan aan de orde was. Verschil met de Parallelweg is dat op de Phoenixstraat de verkeersintensiteiten in 2015/2020 lager zijn dan in het ontwerpbestemmingsplan. Voor de woningen Spoorsingel 4-9 wordt nu een hogere grenswaarde aangevraagd van 57 dB(A). Dit verzoek ligt ter inzage van 18 januari t/m 14 februari 2006.

Er zal een onderzoek naar de noodzakelijke gevelmaatregelen plaatsvinden (zie de uitleg hierboven bij Parallelweg 1-24).

Kampveld 1-13

In het akoestisch onderzoek voor het ontwerpbestemmingsplan werd geconstateerd dat aan de gevels van Kampveld 1-13 sprake van reconstructie was. Uit het nieuwe akoestisch onderzoek blijkt dat dit reconstructie-effect niet langer optreedt als gevolg van lagere verkeersintensiteiten. Deze woningen zijn uit het conceptverzoek hogere grenswaarden geschrapt.

Nieuwe woningen Westsingel

De verkeersintensiteit op de Westvest wordt in het meest recente verkeersmodel hoger geprognosticeerd dan in het ontwerpbestemmingsplan werd aangenomen. Hoewel de Westvest wordt gereconstrueerd tot een 30 km/h-weg en dus formeel gedezoneerd is, is de geluidsbelasting van deze weg, samen met die van de bus/trambaan, in beeld gebracht. Daarbij blijkt dat de geluidsbronnen samen een geluidsbelasting genereren die aan de gevels van de nieuwe woningen langs de Westsingel tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde leidt. De geluidsproductie van de busbaan alleen leidt niet tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Om reden van zorgvuldigheid wordt voor deze nieuwe woningen een hogere grenswaarden aangevraagd. Dit verzoek ligt ter inzage van 18 januari t/m 14 februari 2006.

Onderbouwing hogere grenswaarden

De onderbouwing voor de hogere grenswaarden wijzigt niet. Dezelfde ontheffingscriteria blijven van toepassing. De hoogte van de aan te vragen hogere grenswaarden verschillen wel met het onderzoek uit het ontwerpbestemmingsplan. Er is zowel sprake van lagere geluidsbelastingen als van iets hogere geluidsbelastingen. Dit is hierboven beschreven.

Het Verzoek hogere grenswaarden zal in de toelichting van het bestemmingsplan nadrukkelijker worden onderbouwd. Onder meer wordt uitgebreider ingegaan op de redenen waarom aanvullende maatregelen niet mogelijk zijn.

- De wegen worden reeds voorzien van een verhardingssoort die op dit moment aantoonbaar het meest effectief geluidsreducerend is. Daarnaast worden in het kader van het door de gemeenteraad vastgestelde Lokaal Verkeers- en Vervoerplan maatregelen uitgevoerd om het (doorgaande) verkeer op de wegen door het plangebied te beperken.
- Het plaatsen van geluidsschermen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard. Geluidsschermen zijn ruimtelijk niet inpasbaar, veroorzaken een barrièrewerking (geen oversteekmogelijkheid) en leiden tot verkeersveiligheidsproblemen vanwege een gebrek aan zicht vanuit de zijstraten op het te kruisen verkeer. Van belang is verder dat geluidsschermen bovendien niet doelmatig zijn omdat openingen ontstaan waar

zijstraten aansluiten. Daardoor worden de effecten van het geluidsscherm voor een belangrijk deel tenietgedaan.

- Een vergroting van de afstand tussen bron (de weg) en ontvanger (de woningen) is niet mogelijk. Het vergroten van de afstand gaat ten koste van de hoeveelheid woningen die gerealiseerd kan worden. Dit heeft aanzienlijke negatieve consequenties voor de haalbaarheid van het plan. Bovendien is het stedenbouwkundig gezien niet wenselijk de straten te verbreden. Het gaat hier om een locatie rond het station. Om twee redenen is bouwen in een hoge dichtheid (en daarmee op beperkte afstand van geluidsbronnen) wenselijk dan wel noodzakelijk. Allereerst is een dergelijke dichtheid, zoals hierboven reeds aangegeven, noodzakelijk vanwege de financiële haalbaarheid van dit plan. Daarnaast is juist duurzaamheid een argument. Het gaat hier om een locatie in de directe nabijheid van een hoogwaardig openbaarvervoerknooppunt. De nabijheid van dit knooppunt heeft een positief effect op de vervoerwijzekeuze waardoor een goede bijdrage wordt geleverd aan de beperking van de automobiliteit en daarmee aan het milieu. Bij een hoge dichtheid komt dit ten goede van zoveel mogelijk programma en is het effect groter dan indien voor een lagere dichtheid wordt gekozen en het nu gerealiseerde programma meer verspreid (en dus op grotere afstand van de openbaarvervoerknoop) komt te liggen. Vanuit dit oogpunt is dus sprake van een duurzaam ontwerp.

Tevens wordt in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat een gevelonderzoek zal plaatsvinden, op basis waarvan zal worden bezien of gevelmaatregelen nodig zijn om de door de Wet geluidhinder vereiste binnenwaarde te kunnen garanderen. Bij de bouw van de nieuwe woningen zullen de noodzakelijke gevelmaatregelen worden genomen om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarde van 35 dB(A) die geldt voor nieuwe woningen.

30 km/h-wegen en tramverkeerslawaaï

De onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting die van 30 km/h-wegen en tramverkeerslawaaï wordt ondervonden, wordt in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast aan de nieuwe berekeningsresultaten. Daarbij komt de gecumuleerde geluidsbelasting van de 30 km/h-weg of trambaan met de naastgelegen hoofdrijbaan en/of busbaan aan de orde. Voor de onderbouwing van de aanvaardbaarheid wordt daarnaast consequent een in-steek gekozen, waarbij de geluidsbelasting wordt behandeld alsof het om een gezoneerde weg gaat. De 30 km/h-wegen worden dus benaderd alsof het 50 km/h-wegen zijn waarvoor de Wet geluidhinder wel aangeeft welke regels en normen gelden en onder welke voorwaarden daarvan mag worden afgeweken. Daarbij wordt bezien of op basis van de regels en normen die gelden voor gezoneerde wegen, sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting. Daarnaast wordt ook nadrukkelijker ingegaan op de aanwezigheid van geluidsluwe buitenruimten.

Conclusie

De optimalisatie van het verkeersmodel leidt tot andere verkeerscijfers. Dit leidt bij de berekening van de geluidshinder (uiteraard) tot andere berekeningsresultaten en op een aantal punten tot (iets) andere conclusies. De andere conclusies noodzaken echter niet tot een wezenlijk andere onderbouwing of tot een aanpassing van het plan voor de Spoorzone.

10. Luchtkwaliteit

Geactualiseerd onderzoek en gehanteerde uitgangspunten

Een aantal zienswijzen heeft betrekking op de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit en het uitgevoerde onderzoek hiernaar. De luchtkwaliteitberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de recente gegevens over verkeerintensiteiten. Voor wat betreft de nieuwe gegevens inzake de verkeersbewegingen en –intensiteiten, wordt verwezen naar de algemene tekst onder 1 aan het begin van dit hoofdstuk.

In het nieuwe luchtkwaliteitsonderzoek zijn berekeningen uitgevoerd voor de jaren 2007, 2010/2012 en 2015. De nieuwe resultaten zijn in de plantoelichting opgenomen. Er vinden geen ontwikkelingen plaats voor 2007. Dit jaar geldt dus als basisjaar; in 2007 staat sloop en bouwrijp maken van gebied gepland. Het eerste tijdstip waarop relevante delen van het plan zijn gerealiseerd, zal zijn in 2010/2012. Dan zijn de eerste woningen gebouwd en zullen de nieuwe wegen in gebruik zijn genomen. Met de berekeningen voor de jaren 2007, 2010/2012 en 2015, wordt dus een reëel beeld gegeven van de effecten die het plan heeft op de luchtkwaliteit. De overige

uitgangspunten die in het onderzoek zijn gehanteerd, zijn terug te vinden in het onderliggende rapport van Witteveen+Bos (januari 2006).

Toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit

In de zienswijzen is aangegeven dat het plan niet voldoet aan de vereisten uit het Besluit luchtkwaliteit en dat ten onrechte gebruik is gemaakt van de saldobenadering die dit besluit biedt. Om te laten zien dat het plan wel op een correcte wijze is getoetst aan dit besluit, wordt hieronder daarom de wijze van toetsing en toepassing van de saldomethode nader toegelicht.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek op basis van de CAR-berekeningen blijkt, dat juist door realisatie van het project Spoorzone, mede in samenhang met andere maatregelen die de gemeente treft, de luchtkwaliteit op de meest belaste plaatsen in het plangebied en de directe omgeving relevant verbetert. Zo zorgt het plan er mede voor dat bestaande overschrijdingen van de grenswaarde voor stikstofdioxide na planrealisatie opgelost zijn.

Voor de (daggemiddelde) concentratie fijn stof tonen de CAR-berekeningen (mede vanwege de berekende hoge achtergrondconcentratie) nog wel overschrijdingen van de betreffende grenswaarde. De verwachting is echter dat door de maatregelen die het rijk nu neemt binnen de planperiode, op een enkele locatie na (Zuidwal), overal ook aan deze normen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan. Daar waar dit nog niet het geval is (Zuidwal), leidt het plan wel tot een relevante verbetering. Dit blijkt uit een berekening van de effecten van de rijksmaatregelen voor de situatie in het Spoorzonegebied. Deze berekeningen zijn uitgevoerd in aanvulling op de informatie die is verstrekt bij het ontwerpbestemmingsplan. De verwachting is bovendien dat maatregelen, die de gemeente Delft en de provincie voornemens zijn te treffen, nog tot extra verbeteringen zullen leiden.

Toepassing saldobenadering

In de gepresenteerde resultaten van de CAR-berekeningen (rapportage van Witteveen+Bos) is met al voorgestelde maatregelen van het rijk en de provincie nog geen rekening gehouden.

Uit de CAR-berekeningen blijkt wel opnieuw dat er op sommige locaties in het plangebied sprake is van een verbetering en op andere locaties van een verslechtering. Volgens het nieuwe onderzoek is het aantal wegvakken met een verbetering relevant groter dan het aantal wegvakken met een verslechtering. Gelet op de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit en de toelichtende brief van de Minister van VROM, kan bij overschrijding van grenswaarden in een dergelijk geval saldering plaatsvinden. Aan de betreffende eisen wordt hier goed voldaan. De verbetering en verslechtering, los van de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zijn een direct gevolg van het project Spoorzone en daarmee direct samenhangende maatregelen die de gemeente treft; de uitvoering daarvan is binnen de planperiode gegarandeerd. Er is ook een directe inhoudelijke samenhang tussen de maatregelen; alle maatregelen zijn gericht op de kwaliteitsverbetering aan deze zijde van de binnenstad en op het oplossen van de in het plangebied aanwezige ruimtelijke knelpunten. De saldobenadering is overigens toegepast voor de overschrijdingen van de grenswaarde voor het daggemiddelde van fijn stof, ondanks de verwachting dat met de nieuwe extra rijksmaatregelen op termijn geen overschrijding meer plaatsvindt.

Aantal blootgestelden

Bij de toepassing van de saldobenadering is ook gekeken naar het aantal blootgestelden. Het exacte aantal blootgestelden blijkt niet kwantificeerbaar te zijn. De meeste overschrijdingen treden namelijk op direct langs de wegen (kortstondige blootstelling, waarvan het aantal blootgestelden niet kwantificeerbaar is) en niet of nauwelijks ter plaatse van bebouwing (langdurige blootstelling). Om wel uitspraken te kunnen doen over het aantal blootgestelden, is dit getracht kwalitatief in beeld te brengen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de situatie. Echter het effect daarop blijkt niet kwantificeerbaar te zijn. Om uitspraken te kunnen doen over het aantal blootgestelden moet, zeker in dit geval, zowel worden gekeken naar de situatie direct langs wegen (waar kortstondige blootstelling kan plaatsvinden) maar ook naar de luchtkwaliteit ter plaatse van bestaande en toekomstige bebouwing (langdurig blootgestelden). Overschrijdingen van grenswaarden (en dus relevante blootstelling) zijn vooral aan de orde direct langs de wegen. Daar treden de verbeteringen niet alleen op langs een groter aantal wegen dan het aantal wegen met een verslechtering; de verbeteringen treden vooral ook op langs die wegen met de grootste luchtkwaliteitsproblemen. Bij woningen zijn er, uitgaande van de CAR-bereke-

ningen, slechts bij een klein aantal wegen overschrijdingen van de grenswaarde. Ook daar treed bij de grootste knelpunten (Westvest en Zuidwal) een relevante verbetering op. Uit het onderzoek blijkt dat alleen langs de Coenderstraat en Verlengde Coenderstraat ter plaatse van de nieuwe woningen de grenswaarden worden overschreden.

Getroffen maatregelen

Al met al is binnen dit plan al het mogelijke gedaan om knelpunten in de luchtkwaliteit op te lossen of te voorkomen. De belangrijkste maatregelen zijn het versterken van het OV-knooppunt, de wijze van verkeersafwikkeling en de wegprofilering ten opzichte van de gevels. Allereerst is ervoor gekozen deze grootschalige ontwikkeling te laten plaatsvinden binnen het directe invloedsgebied van een Intercitystation. Daarnaast worden in het kader van het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) in combinatie met de uitvoering van het plan Spoorzone, reeds alle mogelijke maatregelen genomen om doorgaand verkeer door en langs de binnenstad te beperken. De effecten hiervan zijn op basis van het verkeersmodel onderzocht. Ter illustratie hiervan kan worden vermeld dat de verkeersintensiteit op de Westvest in een autonome situatie zonder LVVP-maatregelen in 2015/2020 14.000 mvt/etmaal¹⁾ zou bedragen, terwijl de verkeersintensiteit op de Verlengde Coenderstraat (die de verkeersfunctie van de Westvest na realisatie van de Spoorzone overneemt) in 2015/2020 inclusief de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkelingen "slechts" 12.500 mvt/etmaal bedraagt. De effecten van de verkeerswerende maatregelen zijn hiermee voldoende aangetoond. De gekozen verkeersafwikkeling wordt overigens niet uitsluitend bepaald door luchtkwaliteitsnormen, maar ook door aspecten van geluidshinder en verkeerskundige aard.

11. Bezonning

Op het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone is een aantal zienswijzen ingediend, waarin de vrees van belanghebbenden wordt uitgesproken voor vermindering van zon- en lichtinval in vergelijking met de huidige situatie, door de bouw van nieuwe woningen, voorzieningen en kantoren.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het daarom van belang inzicht te hebben in de mogelijke schaduwwerking van de gebouwen, die op basis van de bouwmogelijkheden die in het bestemmingsplan Spoorzone worden geboden.

Om inzicht te geven in de bezonningssituatie zijn bezonningstekeningen gemaakt, waaruit ten behoeve van de beantwoording van de zienswijzen, conclusies zijn getrokken.

Voor de bezonningsberekening zijn de volgende vier data van belang:

- 22 december: de dag dat de zon het laagst staat;
- 21 juni: de dag dat de zon het hoogst staat;
- 21 maart: de dag dat de zon op "half" staat, namelijk precies tussen de stand van 22 december en 21 juni in (zomertijd);
- 23 september: de dag dat de zon op "half" staat, namelijk precies tussen de stand van 21 juni en 22 december in (wintertijd).

Voor deze vier dagen zijn op verschillende tijdstippen bezonningsberekeningen uitgevoerd die een goede weergave van de werkelijkheid geven.

De tijdstippen 9:00 uur, 10:00 uur, 11:00 uur, 12:00 uur, 15:00 uur en 17:30/18:00 uur zijn relevant om de bezonning voldoende in beeld te krijgen. Op 22 december is het tijdstip van 18:00 uur niet relevant, op 21 juni is tevens naar de bezonning op het tijdstip van 20:00 uur gekeken.

De bezonningstekeningen van 21 maart en 23 september kennen dezelfde uitkomst en zijn daarom gecombineerd.

De gemeente is zich ervan bewust dat als gevolg van geplande bebouwing de zontoetreding op het achterliggende gebied afneemt. Er bestaan geen wettelijk vastgelegde normen en eisen waaraan het plan Spoorzone ten aanzien van bezonning voor de bebouwing moet voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen. Dit betreft niet het direct

1) Gemiddelde weekdag-jaar-etmaalintensiteit.

opvallend zonlicht. Er wordt bij deze eisen geen rekening gehouden met de invloed van schaduwwerking van obstakels op andere kavels.

Daarom zijn de optredende effecten op de bezonning in het plangebied getoetst aan de TNO-norm van minimaal twee uur zon per dag (niet is vereist dat deze uren aansluiten) in de maanden februari tot en met oktober. Deze norm wordt alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen; noordgevels ontvangen immers – hoogbouw of niet – nooit direct zonlicht. Met behulp van de bezonningsstudie, kan een indruk worden verkregen of en in hoeverre voor bepaalde woningen een ongunstige situatie dreigt te ontstaan ten gevolge van de ontwikkelingen in de Spoorzone.

Uit de bezonningstekeningen blijkt dat er bij de bestaande woningen enkele uren schaduwhinder optreedt door de nieuwbouw van de Spoorzone.

Aan de Coenderstraat, Parallelweg en de Ada van Hollandstraat treedt in de ochtend een aantal uur schaduwhinder op. Aan de Westvest is in het voorjaar, najaar en de winter in de namiddag schaduwhinder mogelijk. In de zomer treedt geen schaduwhinder op.

Bij de woningen aan de Engelsestraat ontstaat in het voorjaar, najaar en de winter in de namiddag schaduwhinder. In de zomer is in de avond pas sprake van schaduwhinder.

De vermindering van de bezonning is op alledrie locaties echter niet van een dergelijke omvang dat van een onaanvaardbaar effect kan worden gesproken. Voor alle woningen op deze locaties zal ruim aan de TNO-norm voldaan worden en voor een groot deel van de dag geen schaduwhinder op de woningen optreedt. Daarmee ontstaat een acceptabel woonklimaat.

Het bouwblok Westlandseweg 21 tot en met 113 heeft de meeste last van schaduwhinder door de nieuwbouw van de Spoorzone. Door de realisatie van het nieuwe dwarsblok aan de zuidzijde, evenwijdig aan het bestaande blok (oost-westrichting), wordt de zoninval voor een groot deel per jaar geblokkeerd. De plaatsing van het dwarsblok is ingegeven uit de stedenbouwkundige overweging om een nieuwe voorkant te realiseren aan de Nijverheidsstraat.

Gezien de oriëntatie van het bestaande blok en de aanwezigheid van galerijen aan de zuidzijde, is het belang van bezonning aan deze zijde van het blok gering. Enerzijds wordt de schaduw reeds voor een groot deel reeds veroorzaakt door de overhangende galerijen en daarmee terugliggende raampartijen van beperkte grootte.

Anderzijds liggen de belangrijkste leefruimten zoals de woonkamers aan de noordzijde van het blok. Geconcludeerd kan worden dat de nieuwbouw weinig effect heeft op het woonklimaat in het bestaande blok aan de het bouwblok Westlandseweg 21 tot en met 113.

Conclusie

In elke stad vinden ontwikkelingen plaats. De ontwikkelingen zoals beschreven in het onderhavige bestemmingsplan hebben een meerledig effect. Enerzijds wordt het leefmilieu sterk verbeterd door de ondertunneling van de spoorweg. Anderzijds wordt op een groter schaalniveau de stad gecompleteerd. Door de ontwikkeling van een nieuw hoogwaardig stedelijk woonmilieu, worden de nu gescheiden stadsdelen aangeheeld. Helaas zijn optredende effecten, zoals de verminderde bezonning op omliggende woningen, daarbij in dit geval niet overal te vermijden. De vermindering is echter niet van een dergelijke omvang dat van een onaanvaardbaar effect kan worden gesproken. Voor alle woningen zal ruim aan de TNO-norm voldaan worden. Daarmee blijft het woonklimaat acceptabel. Met dit oordeel wordt overigens geenszins ontkent dat een vermindering door reclamanten als negatief zal worden ervaren. Dit overziende is wel sprake van een negatief effect op de bezonning, maar niet van een onaanvaardbaar effect.

Bij de belangenafweging weegt de verbetering van het leefmilieu door een vermindering van spoorweglawaai en de aanheling van de stadsdelen van Delft in dit geval zwaarder dan het negatieve effect op de bezonning voor een deel van de omliggende woningen.

12. Peil en (parkeer)plint

Er zijn diverse zienswijzen binnengekomen over het peil en de (parkeer)plinten. Hierbij wordt de vraag gesteld vanaf welk peil de bouwhoogte wordt gemeten en of de plint leidt tot een goede ruimtelijke kwaliteit.

Figuur 2 Nieuw maaiveld



Peil

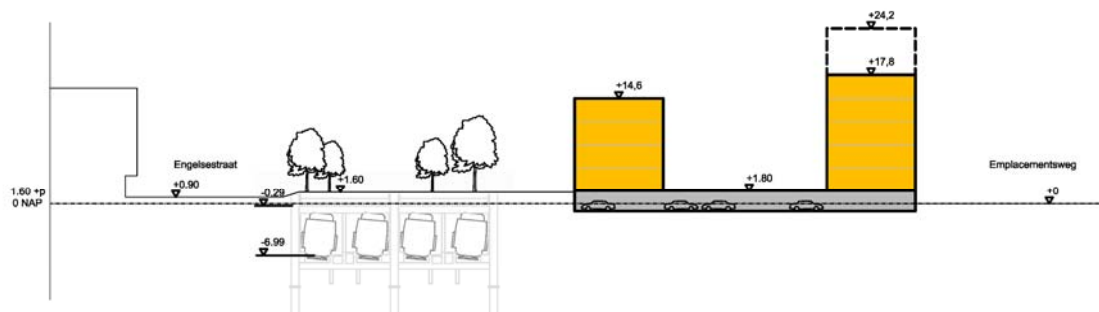
Om voldoende rechtszekerheid te kunnen bieden aan de omwonenden is in het bestemmingsplan het peil gedefinieerd. Vanaf dit peil worden alle bouwhoogten gemeten. Het peil is vastgelegd op 1,6 m boven NAP. Er is voor dit peil gekozen, omdat het nieuwe maaiveld dat aangelegd wordt in een groot deel van het plangebied op +1,6 m NAP komt te liggen. Deze technische aanpassingen hebben niet geleid tot grotere bouwhoogten dan reeds in het ontwerpbestemmingsplan waren opgenomen.

In het ontwerpbestemmingsplan is gemeten vanaf het afgewerkte maaiveld. Dit riep vragen op, aangezien het huidige maaiveld in het plangebied verschillende hoogtes ten opzichte van NAP heeft.

Het nieuwe maaiveld zal voor een groot deel van het plangebied op +1,6 m NAP komen te liggen. Dit geldt voor het gebied van de Westsingel tot en met het nieuwe park (zie figuur 2).

Vanaf de westrand van het nieuwe park zal het nieuwe maaiveld geleidelijk aflopen naar het niveau van de Coenderstraat/Verlengde Coenderstraat/Emplacementsweg. De Coenderstraat blijft op het huidige niveau (op ongeveer 0 m NAP). Op welke hoogte de Verlengde Coenderstraat en de Emplacementsweg worden aangelegd is nog niet duidelijk. Dit kan variëren tussen 0 m NAP en +1,6 m NAP. Aangezien aan deze straten alleen nieuwe woningen grenzen, heeft de aanleghoogte hiervan geen nadelige consequenties voor omwonenden.

In het zuidelijke deel van het plangebied zal het maaiveld van het park van +1,6 m NAP aflopen naar het huidige maaiveld van de Engelsestraat (ongeveer +0,9 m NAP). Zie onderstaande doorsnede.

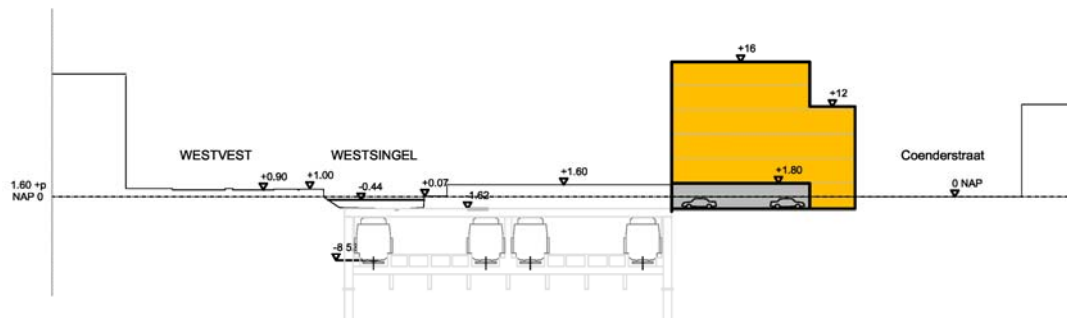


Het zuidwestelijk deel van het plangebied zal aansluiten bij het huidige maaiveld aan de Industriestraat en de Nijverheidsstraat (ongeveer 0 m NAP).

Halfverdiepte lagen onder bebouwing (plinten)

Onder de bebouwing zullen halfverdiepte parkeergarages aangelegd worden. Hierdoor ontstaat onder de bebouwing een "plint" van een halve laag. Daarboven beginnen de hele woon- en kantoorlagen. Deze parkeergarages/plinten steken maximaal 0,2 m boven het nieuwe maaiveld uit (ongeveer de hoogte van een drempel). De hele woonlagen liggen hierdoor tevens 0,2 m boven het park.

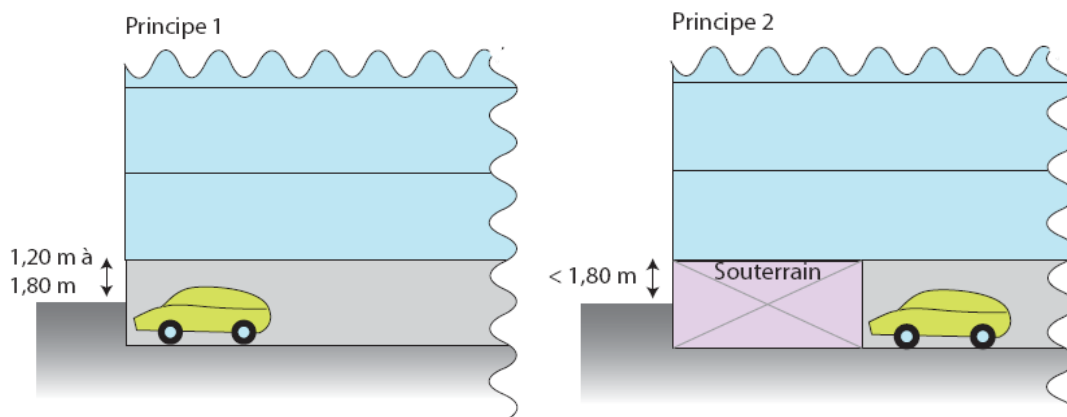
Ten opzichte van de (Verlengde) Coenderstraat, Emplacementsweg en Industriestraat wordt de parkeergarage/plint +1,8 m. Dit komt omdat het huidige en toekomstige maaiveld daar op NAP ligt. Zie onderstaande doorsnede.



Er zijn een aantal redenen om de halfverdiepte laag deze hoogte te geven:

1. de bebouwing aan het park moet iets hoger liggen dan het park, omdat anders mogelijk wateroverlast kan ontstaan;
2. door de plinten tot + 1,8 NAP te realiseren, kan gedeeltelijk natuurlijke ventilatie worden toegepast voor de parkeergarages;
3. de plinten langs de (Verlengde) Coenderstraat/Emplacementsweg/Industriestraat worden + 1,8 m NAP (+ 0,2 m boven het nieuwe maaiveld van + 1,6 m NAP); hierdoor kunnen er ook andere (halfverdiepte) functies in de plinten gerealiseerd worden dan alleen parkeren.

Direct grenzend aan de (Verlengde) Coenderstraat/Emplacementsweg zal de parkeerfunctie in de plint afgewisseld worden met de woonfunctie en bij kantoren met de kantoorfunctie. Het parkeren mag hier voor 50% van de gevellengte aan de straat grenzen. De andere 50% van de gevellengte zal benut worden voor de woonfunctie of kantoorfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan entreepartijen en woonruimten (bijvoorbeeld slaapkamer, werkkamer, etc.). Zo wordt voorkomen dat er een dichte plint ontstaat (zie onderstaande doorsneden). Bij het bouwblok direct ten zuiden van het Bolwerk en het stadskantoor (ter plaatse van de aanwijzing (h3 en h4) op de plankaart) worden, in afwijking van de bovenstaande algemene regel van 50%, nergens parkeergarages gerealiseerd die zichtbaar grenzen aan de gevel van de Coenderstraat. Deze gevel krijgt bovengronds voor 100% een woonfunctie of woon-werkfunctie (beroepen-aan-huis).



Doordat bij een groot deel van de gevels in de plint voor ten minste 50% de woonfunctie of kantoorfunctie gerealiseerd wordt met beperkte mogelijkheden voor andere functies, zullen hier geen parkeerplinten ontstaan en zal er een levendig straatbeeld ontstaan.

13. Bouwhoogte

In een aantal zienswijzen worden opmerkingen gemaakt over de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing. Het gaat hierbij zowel om de algemene bouwhoogte als de bouwhoogte op een aantal specifieke locaties. In het algemeen vinden de indieners dat de bouwhoogte te hoog is.

Bouwhoogte algemeen

In het algemeen wordt de nieuwe bebouwing 3 tot 5 bouwlagen hoog, waarbij over een bepaald percentage van de oppervlakte van de bebouwing 1 à 2 bouwlagen (met kap) extra gebouwd mogen worden. Door de verspringing in bouwhoogte zal een afwisselend straatbeeld ontstaan.

De bouwhoogte wordt, mede door de verspringing in bouwhoogte en in een deel van de bebouwing door de parkeerplint, hoger dan de omliggende bebouwing die 2 tot 5 bouwlagen (met kap) hoog is. Deze hogere bouwhoogte past zowel bij een stedelijke omgeving als het stationsgebied. De bebouwing is niet even hoog als de omliggende bebouwing, maar wel in verhouding hiermee. Dit komt mede doordat de tussenliggende straten een ruim profiel hebben. Op enkele plekken is bebouwing van 7 lagen toegestaan (aan de Groene Haven, de Industriestraat, de zuidwestzijde van de Emplacementsweg en op de hoek Papsouwselaan/Nijverheidsstraat). Op de bebouwing aan de Groene Haven, de zuidwestzijde van de Emplacementsweg en langs de Industriestraat zijn, om variatie in bouwhoogte te realiseren, voor een deel van de bebouwing 2 bouwlagen extra mogelijk. Aan de Groene Haven is hogere bebouwing gepland als hoogteaccent. Door de ligging nabij de Kolk is dit een uitstekende locatie voor een hoogteaccent. Aan de Industriestraat, de zuidwestzijde van de Emplacementsweg en op de hoek Papsouwselaan/Nijverheidsstraat is hogere bebouwing voorzien als overgang naar de bebouwing in de Voorhof en Poptahof.

Doordat de tussenliggende straten een ruim profiel hebben, zal er een goede ruimtelijke situatie ontstaan.

Bouwhoogte stadskantoor/station

Het stadskantoor/station krijgt een maximale bouwhoogte van 21,4 m vanaf peil (23 m gemeten vanaf de Coenderstraat) en zal uit maximaal 6 bouwlagen bestaan. De onderste laag zal waarschijnlijk hoger worden dan de andere bouwlagen om de stationshal en bijvoorbeeld de hal van het stadskantoor te kunnen realiseren. Aangezien dit gebouw op een zeer markante plek in het gebied komt te staan en een belangrijke openbare functie heeft, is het stedenbouwkundig gezien wenselijk dit gebouw goed herkenbaar en zichtbaar te maken. Om richting bestaande bebouwing toch een acceptabele overgang te creëren, krijgt het deel van het stadskantoor binnen een zone van 6 m vanuit de Coenderstraat, een bouwhoogte van maximaal 15 m (13,4 m vanaf peil). In het bestemmingsplan is, in tegenstelling tot het ontwerpbestemmingsplan, een bouwhoogte opgenomen in plaats van goothoogte. Hierdoor is het niet meer mogelijk de maximale bouwhoogte te overschrijden met een schuine kap.

Om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen en flexibiliteit te creëren voor de architectonische uitwerking en het gebruik van de kantoren in de Spoorzone, is voor de kantoren en het stadskantoor in principe uitgegaan van een hoogte per bouwlaag van 3,6 m. Eerder (in het voorontwerpbestemmingsplan) was uitgegaan van 3 m. Dit is voor nieuwbouw vanwege allerlei technische voorzieningen tegenwoordig te krap.

14. Relatie Westerkwartier/Binnenstad

In diverse zienswijzen wordt ingegaan op de relatie tussen het Westerkwartier en de Binnenstad. Gesteld wordt dat de nieuwe bebouwing juist een barrière vormt en de bebouwingsstructuur en hoogte niet aansluit bij de omliggende bebouwing.

Door de realisatie van het Spoorzoneproject verbetert de relatie tussen het Westerkwartier en het centrum juist aanzienlijk. De barrièrewerking van het spoortalud verdwijnt en door de gekozen stedenbouwkundige structuur sluiten de straten tussen de nieuwbouw aan op de straten van het Westerkwartier (Ada van Hollandstraat, Raamstraat en Westerstraat). Het blok van het stadskantoor past, evenals de andere bouwblokken, qua oppervlakte bij de bouwblokken die in het Westerkwartier en de binnenstad aanwezig zijn.

In het algemeen wordt de nieuwe bebouwing 3 tot 5 bouwlagen hoog, waarbij over een bepaald percentage van de oppervlakte van de bebouwing 1 à 2 bouwlagen extra gebouwd mogen worden. Door de verspringing in bouwhoogte zal een afwisselend straatbeeld ontstaan. De vormgeving van de bebouwing (onder andere geleding en parcellering van de bebouwing) 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. Het spreekt voor zich dat in dit beeldkwaliteitsplan verder ingegaan zal worden op de relatie van de nieuwbouw met de omliggende

bebouwing. In het bestemmingsplan is uitgegaan van goothoogte in plaats van bouwhoogte, aangezien dit de mogelijkheid geeft om schuine kappen op de bebouwing te realiseren. Hiermee kan beter aangesloten worden bij uitstraling van de bebouwing rondom de Spoorzone, met name van het Westerkwartier.

15. Tijdelijke situatie, uitvoering en fasering

In diverse zienswijzen wordt gevraagd de tijdelijke situatie goed in het bestemmingsplan te regelen en worden vragen gesteld over de uitvoering en fasering.

Tijdelijke situatie

Het bestemmingsplan regelt door middel van de voorschriften en de plankaart het (grond)gebruik voor de eindsituatie. In de toelichting dient daarnaast te worden aangetoond dat sprake is van een reële regeling en van "goede ruimtelijke ordening". In dat kader gaat de toelichting van het bestemmingsplan in op een breed scala aspecten. Een aantal aspecten zijn verplicht, zoals een beschrijving van onderzoeken die aantonen dat wordt voldaan aan de eisen vanuit het milieubeleid (Wet geluidhinder, Besluit luchtkwaliteit en dergelijke). Andere aspecten die aan de orde komen zijn bijvoorbeeld de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten, de stedenbouwkundige inrichting van het plangebied, de financiële haalbaarheid etcetera.

De tijdelijke situatie vormt geen onderwerp van de bestemmingsregeling. Wel dient in het kader van het bestemmingsplan te worden aangetoond dat bij de uitvoering van het plan geen onaanvaardbare ruimtelijke situaties zullen ontstaan. Omdat de realisatie van de spoortunnel een aantal jaren duurt en daarmee ingrijpend is, wordt in dit bestemmingsplan daarom ook uitgebreider dan gebruikelijk op de tijdelijke situatie ingegaan.

Indien de tijdelijke situatie strijdig is met het grondgebruik van het vigerende bestemmingsplan, zal eventueel een tijdelijke vrijstelling worden verleend met toepassing van artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke ordening. Dit artikel 17-besluit moet, net als het bestemmingsplan, zorgvuldig worden voorbereid en goed worden gemotiveerd. Bij de procedure van artikel 17 horen ook de gebruikelijk rechtsbeschermingmogelijkheden, zoals bezwaar en beroep.

Uitvoering

In de Planstudie, voorafgaand aan de beslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat de spoortunnel in Delft aan te leggen, is uitvoerig gekeken naar verschillende bouwmethoden voor de tunnel. Daarbij kwam nadrukkelijk als de meest geëigende methode de zogenaamde wanden-dakmethode naar voren: een betrouwbare methode met relatief de minste hinder voor de omgeving.

Een zo lange constructie als een tunnel wordt niet in één bouwput gerealiseerd. Om allerlei redenen van bouwplanning, aanvoerlijnen, inzet van materieel, enzovoorts, zal de tunnel in moten geknipt worden, die na elkaar gebouwd worden.

Uitgaande van de wanden-dakmethode, zullen per moot eerst twee diepwanden aangelegd worden. Dat houdt in dat er eerst een sleuf met grote diepte met een lengte van enkele meters wordt gegraven, die tussentijds gevuld wordt met steunvloeistof (bentoniet). Daarna wordt de wapening aangebracht en kan beton in de sleuf gegoten worden. Dit proces herhaalt zich tot de benodigde lengte van de wand bereikt is. Indien de diepwanden aan beide zijden zijn aangelegd, kan de grond tussen de diepwanden afgegraven worden tot aan het niveau van de onderzijde van het dak. Vervolgens vindt het storten van het tunneldak plaats, waarna de grond op het dak teruggebracht kan worden tot het oorspronkelijke niveau. In principe kan dan het maaiveld opnieuw gebruikt worden en is de bereikbaarheid geheel hersteld. De bouwsnelheid bedraagt ongeveer 100 m per maand voor de diepwanden en 75 m voor het dak.

Het uitgraven van de tunnel gebeurt onder het dak. Op de straat is daar niets meer van te merken.

De gekozen bouwtechniek stelt de aannemer in staat de twee monumenten (de waltoren en de molen in de Phoenixstraat) die zich in het tracé van de spoortunnel bevinden, te sparen. Door de diepwanden aan weerszijden van de monumenten aan te leggen en tussen die wanden een

balkenstructuur aan te brengen waar de funderingen van de monumenten op afgesteund kunnen worden. Op deze wijze kunnen de monumenten op hun plaats blijven staan.

De beschrijving van de uitvoeringstermijn van het bouwwerk is gebaseerd op een al vrij gedetailleerd uitgewerkte bouwfaseringsplan. Daarin kan bij de keuze voor de zogenaamde wanden-dakmethode de bouwtijd betrekkelijk nauwkeurig bepaald worden.

De bouwfaseringsplan gaat er ook vanuit dat op de gevoelige plekken in de stad het bouwen van de tunnel in moten van beperkte lengte plaatsvindt. Daardoor is de bereikbaarheid van de binnenstad als geheel en de panden langs het tracé goed in stand te houden. Slechts op een aantal plekken in de Phoenixstraat zullen panden tijdelijk met hinder bereikbaar zijn.

Faseringsplan

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nooit ontkend dat een spoorverdubbeling noodzakelijk is. Alleen hebben tot nu toe de gemeente en het ministerie een verschil van inschatting over het tijdstip waarop de verdubbeling klaar moet zijn.

De bouw van de tunnel start in 2008 omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de gemeente (en de provincie en het stadsgewest) van mening is dat de bedreiging van de leefbaarheid van het deel van de stad waar nu het spoorviaduct staat, zo groot is, dat ingrijpen gerechtvaardigd is.

Het is niet uitgesloten dat na ingebruikname van de HSL-Zuid (beoogd in 2007 en daarmee vóór de start van de tunnelbouw) het ministerie alsnog zal besluiten de spoorverdubbeling in Delft ineens uit te voeren. Om deze mogelijkheid een basis in de ruimtelijke ordening te geven, gaat het bestemmingsplan uit van de eindsituatie, te realiseren, dan wel in uitvoering verkerend vóór het einde van de looptijd van het bestemmingsplan (2016).

De spoortunnel wordt gebouwd in twee fases. Eerst wordt de oostelijke tunnelbuis gebouwd omdat deze geheel naast het spoorviaduct past. De bouw ervan kan zonder verstoring van de spoordienstregeling plaatsvinden. Pas nadat de treinen door deze oostelijke buis rijden en het viaduct afgebroken is, kan de tweede, westelijke tunnelbuis geheel afgebouwd worden. De eerste fase start in 2008 en moet voor december 2011 klaar zijn. Indien onmiddellijk verder gebouwd mag worden, kan de gehele tunnel in 2013 in gebruik genomen worden.

Het bouwen in het deel ten noorden van het stationsgebied vindt plaats in de relatief smalle ruimte van de Phoenixstraat. Het verleggen van de verkeersstromen is daar dan ook noodzakelijk. Dat geldt voor de tram- en busbaan, maar ook voor de rijbanen voor het autoverkeer. Omdat de tunnel niet in een lange open geul gebouwd wordt, maar in moten van steeds 100 tot 200 m, blijven de panden langs de Phoenixstraat het grootste deel van de bouwperiode zonder al te veel hinder bereikbaar. Ook de parkeerdruk in het gebied is, door gebruik te maken van de weer toegedekte delen, goed op te vangen.

Ook in de fase dat delen van de westelijke tunnelbuis in aanbouw zijn, kan op eenzelfde wijze ruimte geboden worden aan verkeer en parkeren, zij het dat de nadruk voor het verkeer dan op de oostelijke kant van de Phoenixstraat ligt.

In het stationsgebied start de bouw in 2008 en is ingrijpend. Via het verleggen van de looproutes en door middel van het strategisch plaatsen van loopbruggen, blijft het huidige stationsgebouw bereikbaar. Het busstation en de fietsenstallingen zullen tijdelijk naar een zuidelijker plaats verhuizen.

In het gebied zuidelijk van de Westlandseweg, zal de bouw van de tunnel ook leiden tot tijdelijke maatregelen om de bereikbaarheid van dit woon- en werkgebied in stand te houden. De Engelsestraat zal voor een periode niet bruikbaar zijn. Dat betekent dat de ontsluiting naar de (binnen)stad alleen via de oude route van Zuideinde en Hooikade tijdelijk opengesteld dient te worden. Ook in dit gebied geldt dat een deel van de parkeervoorzieningen tijdelijk niet bruikbaar is. Voor alternatieven moet ruimte gezocht worden elders in het gebied.

De Westlandseweg door de Irenetunnel zal gedurende het gehele bouwproces met ten minste 2 rijstroken voor het autoverkeer en 1 (breed) fietspad voor het langzaam verkeer in gebruik blijven. De tramverbinding met Tanthof zal gedurende 18 maanden onderbroken worden. Een buslijn zal het vervoer opvangen. Pas wanneer de Irenetunnel afgebroken kan worden, is daar

een definitieve herinrichting mogelijk. Dat zal niet eerder dan in 2012 het geval zijn. Vanaf dat moment is een ongehinderde verkeersstroom over de Westlandseweg weer een feit.

De hoofdplanning van de woningbouw is contractueel vastgelegd in de overeenkomsten met de rijkspartijen en met de vastgoedontwikkelaars. In 2009 zal de woningbouw starten in het zuidwestelijk deel van de Spoorzone. Vanaf 2012 kan op plaatsen waar de bovengrondse treinenloop voor (onaanvaardbare) hinder zorgde, worden gestart met woningbouw. Dat betreft het stationsgebied, de terreinen langs het aan te leggen park en tegenover het Bolwerk. Het hoogteaccent nabij de Groene Haven zal in 2019 als laatste wooncomplex opgeleverd worden.

16. Schade(vergoeding)

Planschade artikel 49 WRO

Artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt belanghebbenden, zoals eigenaren, de mogelijkheid vergoeding te verkrijgen van schade ten gevolge van een bestemmingsplan. Het gaat hierbij om vergoeding van schade, die redelijkerwijs niet (geheel) voor hun rekening behoort te komen en waarvan de vergoeding niet anderszins is verzekerd. Schade als gevolg van waardedaling van een woning kan hieronder vallen.

Een aanvraag om planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Het gevolg hiervan is dat men zich tijdig rekenschap moet geven van de (omvang van de) schade die men als gevolg van het bestemmingsplan zal lijden. Mede in dit verband is het volgende van belang.

Onder de werking van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening valt geen schade die een gevolg is van uitvoeringswerkzaamheden, zoals schade door scheuren in muren of verzakkingen. Onder de werking van genoemd artikel 49 valt evenmin schade die een tijdelijk karakter heeft, omdat de situatie die de schade veroorzaakt, van voorbijgaande aard is. Hierbij gaat het om zaken als overlast, inkomstenderving en dergelijke door toedoen van de werkzaamheden.

Schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden

Bij schade als gevolg van concrete uitvoeringswerkzaamheden kunnen de gedupeerden zich tot de burgerlijke rechter wenden om van degenen die daarvoor verantwoordelijk zijn, schadevergoeding te krijgen.

Met het oog op de vereiste zorgvuldigheid, zijn er met de ontwikkelaar/aannemer afspraken gemaakt over de wijze waarop mogelijke schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden zal worden aangepakt. Zo dient de ontwikkelaar/aannemer vóór de aanvang van de werkzaamheden een rapport op te stellen waarin de staat van de woningen nauwkeurig in beeld is gebracht. Dit rapport is ook noodzakelijk voor de door de ontwikkelaar/aannemer verplicht af te sluiten "Construction All Risk-verzekering" (CAR-polis). Wanneer er tijdens of direct na de werkzaamheden aan een of meer panden schade ontstaat waarvan kan worden aangetoond dat deze een direct gevolg is van de werkzaamheden, dan kan deze schade op de ontwikkelaar/aannemer worden verhaald.

Overigens dient de ontwikkelaar/aannemer vóór de aanvang van de werkzaamheden aan te tonen dat de beoogde bouwmethode verantwoord is. Bijzondere aandachtspunten hierbij zijn de waterhuishouding en de wijze van funderen. De gemeente Delft zal de ontwikkelaar/aannemer verzoeken belanghebbenden tijdig over deze bouwmethode te informeren.

Tijdelijke schade

Met betrekking tot tijdelijke schade zal voor de Spoorzone een specifieke nadeelcompensatieregeling in het leven worden geroepen. Het is de bedoeling dat belanghebbenden met één aanvraag om schadevergoeding kunnen volstaan. De gemeente Delft zal dan bekijken of deze aanvraag valt onder artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of de nadeelcompensatieregeling. Het is mogelijk dat sommige onderdelen van de aanvraag om schadevergoeding onder de ene regeling en andere onderdelen onder de andere regeling vallen.

17. Alternatief inrichting Phoenixstraat/Spoorsingel

Naar aanleiding van de zienswijze van de studentensociëteit in samenwerking met prof. Bruno Ninaber van Eyben en Stip zijn in de navolgende tabel de voordelen en nadelen van het alternatief in vergelijking met het in het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen voorstel weergegeven. De zienswijze is een waardevolle bijdrage aan de discussie over de inrichting van de openbare ruimte op de plaats waar de spoortunnel het viaduct vervangt.

Planonderdeel/beoordelingspunt	Score		Opmerkingen
	Alternatief Ninaber / Phoenix	Bestemmingsplan	
Aansluiting bij visie Busquets	+	-	De singel of gracht ligt in het alternatief wel dicht bij de binnenstad, maar heeft niet de lengte die Busquets voor ogen had; het water haalt niet de molen.
Waterberging en aansluiting op bestaand water	-	+	In het alternatief is er wellicht veel minder open oppervlakte water, dus beperktere bergingscapaciteit, terwijl de lange overkluizing sterk negatief werkt voor de waterkwaliteit en wel hoge beheerskosten oplevert.
Aanleg gracht/singel t.o.v. benodigde constructieve werken	0	0	In beide alternatieven is een (gedeeltelijke) fundering op een dak (tunneldak of die van een parkeergarage parallel aan hoofdrijbaan aan westzijde van tunnel) mogelijk: geen echt onderscheidend criterium.
Stedenbouwkundige kwaliteit aansluiting Bolwerk en Phoenixstraat	+	-	Het heldere beeld van het Bolwerk aan de gracht wordt in het voorstel van het bestemmingsplan doorkruist door de hoofdrijbaan, die met een brug de nieuwe singel moet oversteken.
Verkeersweg tussen Bolwerk en Kampveldweg	0	0	Er is geen verschil tussen beide voorstellen.
Ligging bus- en trambaan	-	+	Hoewel het alternatief de bus- en trambaan dicht langs de binnenstad legt, is dit nauwelijks anders dan in het bestemmingsplan. Maar een groene uitstraling kan deze baan nooit hebben: rails kan weliswaar in gras liggen, maar een busbaan is verhard.
Ligging fietspad	-	+	In het alternatief is er niet expliciet ruimte voor opgenomen, maar gezien de plaats van de gracht zal dat ten kosten moeten gaan van de (wandelpromenade). Dit is niet beter dan in het bestemmingsplan, waar nadrukkelijk ruimte is gemaakt voor een herkenbaar doorgaand fietspad.
Beleving van het water	-	+	In het alternatief ligt de gracht ingeklemd tussen bus- en trambaan en de verkeersweg: als wandelaar is het water zo vrijwel onbereikbaar.
Aantal en omvang van de verkeersbruggen	+	-	Ook in het alternatief zijn er verkeersbruggen nodig, maar veel kleinere (ontsluiting parkeergarages aan binnenstadzijde).
Ontluchtingsplaatsen	n.v.t.	n.v.t.	Herberekeningen van de ingenieurs hebben aangetoond dat er niet langer een ontluchting nodig is ter hoogte van Phoenixstraat 16, maar aan de zuidzijde van het Bolwerk: het is daarom geen onderscheidend criterium meer; overigens is het idee van ontluchting via de kade op die plaats nog beter toepasbaar.
Verkeersgeluid voor woningen Spoorsingel	-	+	Ligging van de hoofdrijbaan is in het bestemmingsplan iets beter; formeel is de afstand bepalend in de geluidsbelasting, nauwelijks de invulling van het gebied tussen rijweg en gevoelige bestemming (woonhuis). Of water geluid verder draagt bij een dergelijke breedte is maar zeer de vraag.

Hoewel in het voorontwerpbestemmingsplan de ligging van het nieuw aan te brengen water vergelijkbaar is met het alternatief van de Delftsche Studenten Sociëteit Phoenix, is al in de fase van het ontwerpbestemmingsplan gekozen voor een andere inrichting. De belangrijkste redenen zijn te vinden in een grotere bijdrage aan de waterberging door een groter wateroppervlak (langere singel), door een betere toegankelijkheid van de singel in een groenstrook langs de autoluwe woonstraat Spoorsingel en een betere (centrale) ligging van de infrastructuur waardoor minder overlast overblijft. Op andere punten als een autoluwe promenade aan de zijde van de binnenstad, het naast elkaar leggen van de (geheel verharde) openbaarvervoerbaan en het ondergronds aanleggen van de ontluichtingsplaatsen is er feitelijk geen verschil tussen het voorstel in het bestemmingsplan en het alternatief. Slechts in historisch opzicht lijkt het alternatief beter aan te sluiten. Bovendien is er een duidelijk verschil ten faveure van het alternatief aan te wijzen ter plaatse van de aansluiting van het Bolwerk op de Phoenixstraat.

De conclusie van de vergelijking moet daarom zijn dat het voorgestelde alternatief enkele voordelen heeft, op een aantal punten geen onderscheid met het voorstel uit het bestemmingsplan kent, maar vanuit stedenbouwkundig perspectief zeker niet evident beter is dan het voorstel in het bestemmingsplan. Om deze redenen blijft het voorstel in het bestemmingsplan ongewijzigd. Dit vergt wel dat het inrichtingsplan, met name nabij het Bolwerk, verdere verbeteringen behoeft.

Individuele zienswijzen

2.1. AKD Prinsen van Wijmen, door E.D.M. Knegt, namens Berkman Energie Service B.V.

a. Bestemming brandstofverkooppunt

Samenvatting

Indiener heeft bezwaar tegen het wegbestemmen van zijn brandstofverkooppunt. Hij acht inpassing daarvan in het plan, op dezelfde locatie of een gelijkwaardige alternatieve locatie, zonder meer mogelijk bijvoorbeeld door een andere indeling van de weg. Het overgangsrecht (artikel 30 eerste lid) dient aangepast te worden, want het staat aan het eventueel vernieuwen van brandstoftanks in de weg. Indiener acht plan onzorgvuldig voorbereid nu het geen inzicht geeft in belangenafweging op dit punt en bestrijdt de uitvoerbaarheid van het plan nu niet helder is hoe wordt bewerkstelligd dat het verkooppunt binnen de planperiode verdwijnt.

Antwoord

Inpassing van brandstofverkooppunten in een omgeving met hoge dichtheden van woonbebouwing is vanuit het oogpunt van veiligheid en milieu niet wenselijk.

Bovendien ligt het huidige brandstofverkooppunt midden op de geprojecteerde verkeersweg. Verlegging van de weg kan, gezien de verwachte verkeersintensiteiten, niet zonder onaanvaardbare geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen langs de Coenderstraat op dit wegdeel. Deze geluidsbelasting kan alleen voorkomen worden wanneer de gemeente zou opteren voor een wijziging van de gehele verkeersstructuur in het plangebied, namelijk het terugbrengen van de hoofdverkeersstroom op de Westvest. Elders is betoogd dat het ontvlechten van het openbaar vervoer en de (auto)verkeersstromen essentieel is voor de verkeersdoorstroming op de as Westlandseweg-Zuidwal en daarmee voor het beheersen van de luchtkwaliteit ter plekke van de aansluiting van de Westvest op de Westlandseweg-Zuidwal.

Daarnaast is een positieve bestemming niet mogelijk, omdat verruiming van het wegprofiel ter plekke, met meer dan de in het ontwerpbestemmingsplan toegestane 22 m, niet mogelijk is zonder verlies van bouwcapaciteit of -volume langs de Coenderstraat. Dit verlies grijpt in op de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan (bijdrage vanuit de gebiedsontwikkeling aan de bouw van de spoortunnel).

De gemeente Delft is inmiddels eigenaar van het terrein waarop het brandstofverkooppunt is gevestigd. De gemeente zal de procedure inzetten tot ontbinding van de huurovereenkomst. Reden is dat de gronden vereist zijn voor de realisering van het bestemmingsplan. Daartoe is de gemeente in overleg met Berkman Energie Service B.V.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Nieuwbouwprogramma

Samenvatting

Het plan biedt te weinig inzicht in aard en omvang van de (nieuwe) functies en daarmee te weinig rechtszekerheid. Zo bevatten de voorschriften onvoldoende bepalingen over minimum- en maximumomvang van functies. Doordat de omvang van de nieuwe functies onvoldoende is bepaald, bestaat ook onvoldoende inzicht in de consequenties van de plannen, zoals de vraag of de parkeervoorzieningen toereikend zijn en of de capaciteit van de wegen en kruispunten toereikend is. Wat de capaciteit van de wegen betreft, wordt er bovendien op gewezen dat nog onduidelijkheid bestaat over de uitvoering van de kruispunten, terwijl die voor de verkeersafwikkeling van essentieel belang zijn.

Antwoord

In de bestemming Woondoeleinden (artikel 3, lid 1a) is opgenomen dat in totaal 229.000 m² voor wonen is bestemd. In de toelichting is opgenomen dat er ruim 1.500 woningen gebouwd zullen worden. Het *aantal* woningen kan in beperkte mate verschillen van het aantal dat daad-

werkelijke gebouwd gaat worden, dit is afhankelijk van de situatie op de woningmarkt om kleinere of grotere woningen te bouwen. Het aantal vierkante meters voor wonen mag echter niet meer bedragen dan in de voorschriften is opgenomen. Daarnaast is de footprint van de bouwvlakken vastgelegd, evenals de maximale hoogten, zodat de omvang van de functies is vastgelegd.

Voor wat betreft de omvang van de kantoren in de bestemming Gemengde Doeleinden I geldt dat in het voorschrift het maximumaantal vierkante meters is opgenomen dat bestemd is voor kantoren en maatschappelijke voorzieningen, namelijk 29.000 m². Ook voor deze functie geldt dat de omvang is vastgelegd. Het toegestane volume van het station wordt in het plan opgenomen.

In de bestemming Gemengde Doeleinden II zijn de opgenomen (bestaande) functies bestemd conform het ter plekke vigerende bestemmingsplan. De functies, met uitzondering van het wonen en parkeren, zijn uitsluitend toegestaan tot en met de eerste bouwlaag boven peil. Binnen deze bouwlaag mogen de genoemde functies gevestigd worden. De oppervlakte van de bouwlaag is echter van een dermate geringe omvang, dat geen sprake zal zijn van een ontwrichting van de voorzieningenstructuur nu de functies afzonderlijk niet expliciet beperkt zijn.

Voor het gebied met de bestemming Uit te werken gebied voor Wonen (UW) geldt volgens jurisprudentie dat een Uit te werken bestemmingsplan minimaal inzicht moet geven in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling. Voor een verstedelijkt gebied gelden dan strengere eisen. Hier is sprake van een stedelijk gebied. De toegestane volumes voor het wonen, de maatschappelijke voorzieningen en de functie dienstverlening, worden in het plan opgenomen. In combinatie met de uitwerkingsregels is nu voldoende zekerheid geboden in de aard en de omvang van de beoogde ontwikkelingen en daarmee in de hoofdlijnen van die ontwikkelingen. Hierbij is voldaan aan de rechtszekerheid van de omwonenden.

De bestemming Bedrijfsdoeleinden betreft alleen de waltoren. De waltoren is gedetailleerd bestemd. Daarnaast is de waltoren aangeduid als rijksmonument. In de voorschriften is een bepaling opgenomen dat "vergroting en verandering van de op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestaande gebouwen niet toestaat". Door deze bepaling is duidelijk wat de omvang van deze functie is en zal zijn. Voor de molen De Roos is de bestemming Woon- en Detailhandelsdoeleinden/Molen opgenomen, voor deze functie geldt hetzelfde als voor de waltoren hierboven is genoemd.

In een aantal bestemmingen zijn gebouwde parkeervoorzieningen en -parkeerplaatsen toegestaan. Deze zijn in omvang begrensd, omdat bepaald is in hoeveel bouwlagen zij maximaal mogen worden gerealiseerd. De oppervlakte van de bouwlaag is gerelateerd aan de footprint van het desbetreffende bouwvlak en daarmee is het volume begrensd. Het betreft de bestemmingen:

- Woondoeleinden;
- Gemengde Doeleinden I;
- Gemengde Doeleinden II;
- Kantoordoeleinden;
- Parkgebied;
- Verkeersdoeleinden, aanwijzing (p1);
- Verblijfsgebied, aanwijzing (p1) en (p2);
- Water, aanwijzing (p1).

Samenvattend kan worden gesteld dat het plan aan de eis van rechtszekerheid voldoet.

Voor het antwoord over de zekerheid met betrekking tot de verkeersafwikkeling en capaciteiten van wegen en kruispunten, wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 3 over de verkeersafwikkeling.

In het hoofdstuk Infrastructuur van het bestemmingsplan wordt uitgebreid op parkeren ingegaan. In dat hoofdstuk wordt uitgelegd dat het huidige aantal aanwezige parkeerplaatsen bij

herstructurering van straten of gebiedsdelen (minimaal) wordt gecompenseerd. Uitzondering hierop vormen de parkeerplaatsen langs de Engelsestraat die in de huidige situatie slecht worden benut (zie hiervoor het algemene antwoord onder 6 over het parkeren in de verlegde Engelsestraat).

Voor de nieuw toe te voegen voorzieningen is op basis van een parkeerbalans (uitgaande van parkeernormen) inzichtelijk gemaakt dat het plan in voldoende parkeerplaatsen kan voorzien. Daarmee is aangetoond dat het aantal parkeervoorzieningen toereikend is. Overigens bieden de voorschriften van een bestemmingsplan formeel geen grond om parkeernormen (of een minimum- of maximaal aantal parkeerplaatsen) op te nemen, daar dit een uitvoeringsregeling is en een bestemmingsplan is bedoeld om de bestemming van de gronden te regelen. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanneemelijk te worden gemaakt dat in voldoende parkeervoorzieningen wordt voorzien. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is dat in voldoende mate gebeurd. Bij aanvraag van de bouwvergunning zal overigens – mede op basis van de Bouwverordening – concreet worden getoetst of in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de voorschriften. Voor een tweetal bestemmingen (Gemengde Doeleinden I en Uit te werken gebied voor Wonen) wordt een deel van de in lid 1 (doeleindenomschrijving) toegestane functies voorzien van een maximale maat en zodoende in omvang beperkt teneinde de rechtszekerheid te waarborgen.

c. Luchtkwaliteit

Samenvatting

Indiener is van mening dat het plan niet voldoet aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) en de Europese richtlijnen. Uit het onderzoek blijkt dat in 2015 nog overschrijdingen van de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof plaatsvinden; waar zonder de ontwikkeling in dat jaar wel aan grenswaarden zou worden voldaan. Ten onrechte is gebruikgemaakt van de salderingsregeling die het Blk biedt nu geen sprake is van een beperkte verslechtering en onvoldoende is gedaan om tot minimalisering van overschrijdingen te komen. Bovendien is niet gekwantificeerd aangetoond (in de vorm van aantal blootgestelden) dat de situatie per saldo verbeterd. Onduidelijk is in hoeverre de maatregelen in tijd samenvallen.

Ten aanzien van het onderzoek naar de luchtkwaliteit worden de volgende opmerkingen gemaakt. Als eerste jaar is 2007 gekozen, maar al voor die datum kan met de planontwikkeling worden gestart. De cijfers geven geen inzicht in de situatie in 2010 wanneer de norm voor stikstof in werking treedt. Voorts zijn de veronderstellingen die in het onderzoek zijn ingevoerd niet helder (ten aanzien van aantallen (nieuwe) woningen, arbeidsplaatsen, parkeerplaatsen en daaruit voortvloeiende verkeersbewegingen en effect van profilering van weg op de luchtkwaliteit).

Antwoord

De luchtkwaliteitberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeerprognoses; voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de gegevens inzake de verkeersbewegingen en -intensiteiten wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

d. Wegverkeerslawaaï

Samenvatting

De akoestische onderbouwing van het plan is onvoldoende. In lijn met de opmerking van de Commissie-mer, dienen de mogelijkheden om geluidsbelasting te beperken te worden geconcretiseerd. Ten onrechte is aanvaard dat een hogere grenswaarde nodig is. Een mogelijke maatregel is het weren van doorgaand verkeer. Overeenkomstig artikel 103 Wet geluidhinder, heeft een aftrek van 5 dB(A) plaatsgevonden, waardoor geen reëel beeld ontstaat van de geluidsbelasting.

De wegen in het plangebied, waar een maximumsnelheid van 30 km/h uur geldt, zijn gedezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wel acht te worden geslagen op de geluidsbelasting op de gevels van de aan deze wegen gelegen of te situeren woningen. Dit is ten onrechte nagelaten (vgl. AbRS 3 september 2003, LJN: AI 1750 Abcoude en AbRS 21 juli 2004, LJN: AQ3620 Enschede).

Aan de Engelsestraat, Mercuriusweg, Röntgenweg en Industriestraat, zullen volgens het ontwerpbestemmingsplan gevelbelastingen tot 56 dB(A) voorkomen. Onvoldoende is onderbouwd waarom sprake zou zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er wordt slechts aangegeven dat een binnenwaarde van 35 dB(A) is gegarandeerd. In het ontwerpplan is onvoldoende toegelicht waarom het geluidsniveau in de tuinen en bij open ramen zodanig zal zijn dat de (toekomstige) bewoners geen overmatige hinder ondervinden (vgl. AbRS 10 augustus 2005, LJN: AU0749 Ouderkerk).

Antwoord

De toelichting van het bestemmingsplan en/of het akoestisch onderzoek zal worden aangescherpt. Nadrukkelijker zal worden verwoord dat maximale maatregelen zijn genomen om de geluidsbelasting aan de bron te beperken door het weren van (doorgaand) verkeer op basis van de maatregelen die zijn vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde LVVP¹⁾ en door toepassen van een wegdekverharding die op dit moment aantoonbaar het meeste geluid reduceert. Daarnaast zal worden omschreven dat maatregelen in het overdrachtsgebied om stedenbouwkundige redenen niet inpasbaar en bovendien vanwege de benodigde passagemogelijkheden niet doelmatig zijn.

Over de toepassing van de correctie van artikel 103 Wgh, kan worden gesteld dat in het kader van het bestemmingsplan toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder dient plaats te vinden. Bij de berekening van de geluidsbelasting mag er rekening mee worden gehouden dat voertuigen stiller zullen worden. Dat is wettelijk geregeld. Het is dus logisch en gebruikelijk dat van de correctie van artikel 103 Wgh wordt uitgegaan. Van belang is verder dat het in het geval van toetsing van de geluidsbelasting aan de gevels van bestaande woningen in het kader van reconstructieonderzoek niet terzake doet of de geluidswaarden met of zonder correctie artikel 103 Wgh worden gepresenteerd, daar het hier specifiek om een vergelijking van geluidswaarden gaat en slechts van belang is of deze op dezelfde wijze zijn berekend/gepresenteerd.

Ook berekening van de geluidsbelasting inclusief correctie artikel 103 ten behoeve van een MER, is zonder meer toegestaan. Over de presentatie in het MER met of zonder correctie van artikel 103 Wgh, is de Commissie-mer overigens niet eenduidig. Nu MER en bestemmingsplan in het kader van de wetswijzigingen onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden en gelijktijdig ter inzage gaan, levert het bovendien een betere onderlinge vergelijkbaarheid op indien in beide plannen de correctie artikel 103 Wgh wordt toegepast. Overigens is het achterwege laten van de correctie van artikel 103 Wgh in een MER naar onze mening alleen van belang indien in het kader van het MER het aantal geluidsgehinderden van spoorweg-, wegverkeers- en industrielawaai gezamenlijk wordt gezien en getoetst wordt aan de doelen van het Nationaal Milieubeleidsplan.

Wat betreft de geluidsbelasting ten gevolge van 30 km/h-wegen zal in het bestemmingsplan en/of akoestisch onderzoek nadrukkelijker aandacht worden besteed aan de onderbouwing van en geluidsluwe zijde en de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting in buitenruimtes en bij geopende ramen. In de toelichting van het bestemmingsplan is overigens op alle punten aanmerkelijk gemaakt dat sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting.

Verder is de besluitvorming over de invoering van 30 km/h-regimes vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde Lokaal Verkeers- en Vervoerplan. Op de meeste van deze wegen heeft invoering van het 30 km/h-regime reeds lang plaatsgevonden. Op de relevante wegen

1) Ter informatie kan worden vermeld dat de verkeersintensiteit op de Westvest in een autonome situatie zonder LVVP-maatregelen 14.000 mvt/etmaal in 2020 zou bedragen, terwijl de verkeersintensiteit op de Verlengde Coenderstraat (die de verkeersfunctie van de Westvest na realisatie van de Spoorzone overneemt) in 2020 inclusief de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkelingen "slechts" 12.500 mvt/etmaal bedraagt. De effecten van de verkeerswerende maatregelen zijn hiermee voldoende aangetoond.

waar dit nog niet plaatsvond, hangt invoering van een 30 km/h-regime samen met de realisatie van de Spoorzone.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 9 over geluidshinder.

Conclusie

Deze reactie heeft tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan. De teksten over de geluidsbelasting van 30 km/h-wegen en geluidsluwe zijden zijn aangescherpt.

e. Ecologie

Samenvatting

In het ontwerpplan wordt onvoldoende ingegaan op de ecologische gevolgen van de uitvoering van het plan. In de plantoelichting is aangegeven dat de Flora- en faunawet geen beletsel vormt voor uitvoering van het bestemmingsplan, maar uit de stukken blijkt niet dat een inventarisatie van in het plangebied aanwezige dier- en plantensoorten heeft plaatsgevonden.

Evenmin is uiteengezet welke effecten de uitvoering van het plan zal hebben op beschermde soorten. Dit is van belang omdat de watergangen mogelijk een voortplantingsbiotoop vormen en het struweel ten zuiden van het station Delft CS mogelijk dienst doet als broedgelegenheid voor vogelsoorten.

Antwoord

In het plangebied is onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige dier- en plantensoorten. Er is sprake geweest van veldonderzoek en literatuuronderzoek. Het veldonderzoek is uitgevoerd in augustus 2002. De uitkomsten van het veldonderzoek zijn ook voor de huidige situatie representatief.

Vervolgens is beoordeeld of de Flora- en faunawet (Ffw) mogelijk aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat.

Op basis van deze gegevens en uit meerdere veldbezoeken door een ecooloog is vastgesteld dat het plangebied weinig bijzondere natuurwaarden herbergt. Voor de watergangen geldt dat door de aanwezige waterkwaliteit hier slechts sprake is van soortenarme watervegetaties met verschillende kroossoorten en plaatselijk gele plomp. De meeste aanwezige beschermde soorten in het plangebied zijn in Nederland dermate algemeen, dat daarvoor een algemene vrijstelling in het kader van de Ffw geldt (Besluit vrijstelling plant- en diersoorten). Ook de zwaarder beschermde soorten (alle vogelsoorten, 2 soorten vleermuizen en de tongvaren) zijn landelijk veel voorkomend. Voor deze soorten is aannemelijk gemaakt dat ontheffing van de verbodsbepalingen uit de Ffw wordt verkregen. Er is immers sprake van een wettelijk geregeld belang dat van een ruimtelijke ontwikkeling. Het project Spoorzone doet bovendien geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Voor de vleermuizen en een aantal vogelsoorten zullen nieuwe verblijfplaatsen ontstaan aan en rond de nieuwe gebouwen. Bovendien is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling waarvan de noodzaak is aangetoond en waarvoor alternatieven in het MER zijn onderzocht.

Op 1 oktober is een wijziging van de Natuurbeschermingswet in werking getreden. In het plangebied bevinden zich geen aangewezen beschermde gebieden zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn. Inwerkingtreding van deze wetswijziging heeft geen consequenties voor het plan. Wel zal de toelichting aangepast worden ten aanzien van de gewijzigde Natuurbeschermingswet.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanvulling van hoofdstuk 11, paragraaf Ecologie, in de toelichting van het bestemmingsplan over de resultaten van het uitgevoerde literatuur- en veldonderzoek en toetsing aan de Ffw. Daarnaast is een passage opgenomen over de gewijzigde Natuurbeschermingswet.

f. Uitvoerbaarheid

Samenvatting

Er wordt onvoldoende inzicht geboden in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Gezien de zeer aanzienlijke overheidsbijdragen is sprake van ongeoorloofde staatssteun.

Antwoord

De economische uitvoerbaarheid van het plan is gegarandeerd. De bouw van een spoortunnel en station wordt gefinancierd uit de gehele bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (MIT-gelden), de provincie Zuid-Holland, de bijdrage uit het BOR-fonds via het stadsgewest Haaglanden, de bijdrage van de gemeente Delft en (via de gemeente Delft) de bijdrage uit de gebiedsontwikkeling. Voor de inpassing van de spoortunnel in het stedelijk gebied heeft het ministerie van VROM een subsidie beschikbaar gesteld.

Voorts dragen de opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling bij aan het herinrichten van het openbaar gebied, zoals in alle nieuw projecten gebruikelijk is.

Er is dus allerm minst sprake van staatssteun aan private ontwikkelingen. Eerder geldt dat de private ontwikkelingen bijdragen aan het verbeteren van de (rijks-)infrastructuur.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.2. H. Groeneveld, F.E. Stofberg, P.J. de Haan**a. Tracéwet***Samenvatting*

Indieners geven aan dat de ondergrondse ontwikkeling niet mogelijk is zonder Tracébesluit. Hierbij wordt verwezen naar artikel 2. lid 2 sub c, punt 2 uit de Tracéwet.

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 23 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.

Figuur 3 Lengte waarover de verschuiving van het spoor meer dan 25 m bedraagt



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 3).

In de nota inspraak en overleg was een tekening opgenomen waarin aangetoond wordt dat er geen sprake is van een tussenruimte van meer dan 25 m tussen de oude bestemming Spoorwegdoeleinden en de nieuwe bestemming Spoorwegdoeleinden over een lengte van meer dan 500 m. In figuur 3 is aangetoond dat er geen sprake is van een verschuiving van de spoorbaan, gemeten tussen de hartlijnen van de spoorrails, met meer dan 25 m over een lengte van meer dan 500 m. Daarmee staat vast dat de Tracéwet niet van toepassing is en er geen sprake is van een MER-procedure zoals passend bij een Tracébesluit.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Ontbreken inzage onderzoeksrapporten

Samenvatting

Bij de tervisielegging van het voorontwerp is geweigerd om onderliggende onderzoeksrapporten bij het MER ter beschikking te stellen. Nu in het bestemmingsplan wordt verwezen naar het MER en de onderzoeksrapporten en deze onderzoeken niet ter beschikking staan, werkt dit feit door in de procedure.

Antwoord

Bij het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan hebben alle onderzoeken die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen ter inzage gelegen. Indien met de zienswijze dat *"Bij de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan in januari (is) geweigerd ons de map met onderliggende onderzoeken ter beschikking te stellen"*, bedoeld wordt dat de map met themadocumenten niet gratis beschikbaar gesteld zijn, is dat geen inbreuk op de procedure. De wet staat een geldelijke vergoeding tegen kostprijs van de stukken toe. Van deze gelegenheid heeft ook een enkele belangstellende gebruikgemaakt, waarbij de gemeente een prijs ver onder de kostprijs heeft berekend.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. MER

Samenvatting

In het MER zitten varianten waarin de huizen aan de Van Leeuwenhoeksingel worden behouden terwijl het besluit tot sloop van deze huizen al door de gemeenteraad op 27 maart 2003 is genomen. Deze varianten uit het MER zijn niet geloofwaardig.

In het MER zijn verder ongeloofwaardige alternatieven vergeleken door een eerste schifting te maken op basis van alternatieven zonder mitigerende maatregelen.

Antwoord

Het proces van het opstellen van het MER, en dus ook het opstellen van alle varianten, is in 2002 al begonnen. Op dat moment had de gemeente nog niet besloten dat deze huizen gesloopt moesten worden. In het MER heeft dus een goede afweging plaatsgevonden. Deze afweging vond, voor wat betreft de stedelijke alternatieven, plaats op basis van stedenbouwkundige modellen. Overigens zijn deze modellen niet gelijk aan de stedenbouwkundige uitwerkingen van Busquets voor de alternatieven, zonder het behoud van de Van Leeuwenhoeksingel. Deze uitwerkingen van Busquets hebben echter geen enkele rol gespeeld in de beoordeling van de milieueffecten (in de m.e.r.). Wel in de afweging van de tunnelvarianten in het kader van de Planstudie die door Railinfrabeheer/ProRail in samenwerking met de gemeente is uitgevoerd.

Het raadsbesluit van 27 maart 2003 is ook gericht op de keuze uit de tunnelvarianten, zoals dat in de Planstudie, die door Railinfrabeheer/ProRail in samenwerking met de gemeente is uitgevoerd, op dat moment aan de orde was. In die keuze is Busquets gevraagd een stedelijk model voor elk van de tunnelvarianten uit te werken. Voor de tunnelvarianten met een westelijk tracé zag Busquets geen kans modellen te ontwikkelen binnen de kwaliteitseisen die in het, door de Commissie Duurzaamheid in januari 2003 besproken, *"Programme of Requirements"* werden gesteld. In dat verband heeft de gemeenteraad ingestemd ook in tunnelvarianten met een westelijk tracé over te gaan tot sloop van de woningen (zie ook stuk 52 van de raadsagenda van 27 maart 2003 met nummer 03/005027).

Voor wat betreft de "ongelijkwaardige alternatieven" geldt dat in het MER geen ongelijkwaardige alternatieven zijn vergeleken. De keuze van de 4 meest kansrijke alternatieven is op basis van gelijkwaardig uitgewerkte alternatieven gedaan. Ook voor de alternatieven met behoud van de Van Leeuwenhoeksingel zijn stedenbouwkundige modellen ontwikkeld op vergelijkbaar uitwerkingsniveau als die zonder het behoud van de Van Leeuwenhoeksingel. Overigens zijn deze modellen niet gelijk aan de stedenbouwkundige uitwerkingen die Busquets gegeven heeft aan de alternatieven zonder het behoud van de Van Leeuwenhoeksingel. Deze uitwerkingen van Busquets hebben geen enkele rol gespeeld in de beoordeling van de milieueffecten (in de m.e.r.), maar wel in de afweging van de tunnelvarianten in het kader van de Planstudie.

De varianten in de MER zijn op een grote reeks relevante onderscheidende criteria gescoord. Daarna is vanuit een drietal visies (Hinder, Kwaliteit stedelijk ontwerp en Doelstellingen) een gewichtenverdeling over de criteria gelegd. Daarmee kon een multicriteria-analyse uitgevoerd worden. Het is juist dat de verschillen tussen de hoogst scorende varianten niet heel groot waren, maar er kon wel een heldere conclusie getrokken worden.

Juist vanwege de geringe verschillen, is in een tweede stap pas de toets via en na toepassing van mitigerende maatregelen uitgevoerd. Daaruit kwam een resultaat dat de rangorde van de alternatieven niet meer (wezenlijk) veranderde: tunnels over het oostelijk tracé zijn iets beter dan die over het westelijk tracé. Met mitigerende maatregelen blijkt het alternatief met een noordelijk station gelijk te scoren aan die met een zuidelijk station.

Een potentieel vijfde alternatief was een alternatief met een korte tunnel over het westelijk tracé en met sloop van de Van Leeuwenhoeksingel, die op vanuit een belangrijke visie (Kwaliteit stedelijk ontwerp) veel slechter scoorde dan de 4 gekozen alternatieven. Of mitigerende maatregelen dit verschil zou kunnen wegwerken, werd ernstig betwijfeld. Er zouden namelijk mitigerende maatregelen op het vlak van trillingen, stadslandschap, ecologie en barrièrewerking in het huidige stationsgebied genomen moeten worden.

Een potentieel zesde alternatief was een alternatief met een westelijk tracé, een noordelijk station en waarbij de Van Leeuwenhoeksingel gesloopt is. Dit alternatief zou mitigerende maatregelen vergen op gebieden van verkeer en vervoer, interne veiligheid, stadslandschap, geluid en cultuurhistorie/archeologie.

De keuze voor het MMA wordt in het bijlagendocument (bijlage XVIII) onderbouwd. Ook in het themadocument Multicriteria-analyse is een deel van de onderbouwing weergegeven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Slordigheden plan*Samenvatting*

Het plan bevat een aantal slordigheden:

- beweerd wordt dat de Nota Ruimte halverwege 2004 wordt vastgesteld;
- er wordt gesproken over de aanwezigheid van een stationsrestauratie in het plangebied, die niet meer aanwezig is.

Genoemde slordigheden doen twijfels rijzen over de minder controleerbare beweringen in het plan.

Antwoord

Beide aspecten zijn gedurende het proces van het opstellen van het bestemmingsplan gewijzigd en zijn per abuis in de toelichting blijven staan. De toelichting zal aangepast worden aan de laatste stand van zaken.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De toelichting zal op de genoemde punten geactualiseerd worden.

e. Stedenbouwkundige doelstellingen*Samenvatting*

De stedenbouwkundige doelstellingen (zoals geformuleerd in het hoofdstuk "Ruimtelijke opzet", onder het kopje "uitgangspunten voor het ontwerp") zijn in het uiteindelijke plan voor meer dan 50% niet gerealiseerd.

Antwoord

In het hoofdstuk Ruimtelijke opzet van het bestemmingsplan zijn vanuit de analyse van de bestaande situatie de volgende uitgangspunten voor het ontwerp geformuleerd:

- a. vergroten van de samenhang tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het spoor;
- b. vergroten van de samenhang tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg;
- c. aansluiten op bestaande bouwhoogte en korrelgrootte;
- d. vergroten samenhang groenstructuur;
- e. toevoegen extra groene openbare ruimte;
- f. versterken waterstructuur;
- g. behoud hoogteaccenten en oriëntatiepunten;
- h. behoud monumenten;
- i. compacte, efficiënte OV-knoop.

Het ontwerp, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, voldoet aan al deze uitgangspunten. Hieronder wordt daar nader op ingegaan. In de toelichting van het bestemmingsplan is explicieter uitgelegd dat het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten.

a en b

De samenhang tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg en ten oosten en westen van het spoor wordt versterkt.

Door de aanleg van het park, het verdwijnen van de Irenetunnel en de realisatie van woningbouw ten zuiden van de Westlandseweg, worden de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Westlandseweg, zowel functioneel als visueel met elkaar verbonden.

Door het verdwijnen van het spoorviaduct met de eronder geparkeerde auto's en het spoortaalud, zal de ruimtelijke en visuele relatie/samenhang tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het spoor verbeteren. De nieuwe stedenbouwkundige structuur in het midden- en zuidelijk deel versterkt dit, doordat er diverse oost-westroutes en doorzichten ontstaan.

c

De stedenbouwkundige structuur van de nieuwe bebouwing (bouwblokstructuur) sluit aan op de structuur (korrelgrootte) van de bebouwing van het Westerkwartier. Doordat er binnen de bouwblokken verschillende bouwhoogten worden gerealiseerd, zoals dit ook bij de bestaande

woningen in het Westerkwartier en de Binnenstad regelmatig voorkomt, zal ook korrelgrootte binnen de bouwblokken een relatie hebben met de bestaande bebouwing.

De nieuwe bebouwing wordt weliswaar deels, onder andere door de verspringing in bouwhoogten, hoger dan de omliggende bebouwing, maar staat wel in verhouding tot de bouwhoogten van de bestaande omliggende bebouwing. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat er aangesloten wordt op de bestaande bouwhoogten in de omgeving. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord over de relatie Westerkwartier/Binnenstad.

d en e

De samenhang van de groenstructuur versterkt en de hoeveelheid groen wordt vergroot door de aanleg van een groot park op de spoortunnel en de inrichting met groene bermen en bomenrijen van de belangrijkste straten in het plangebied. Hierdoor krijgen bijvoorbeeld de Westlandseweg en de Ireneboulevard een groene uitstraling. Momenteel is weinig groen aanwezig in het plangebied. Bovendien is dit groen erg versnipperd. Op enkele plaatsen zijn bomen(rijen) aanwezig, maar deze zijn niet structureel doorgezet. In de toekomstige situatie zal dit wel het geval zijn.

f

De waterstructuur wordt versterkt en hersteld door de aanleg van een singel in de Spoorsingel / Phoenixstraat en de waterpartij langs de Industriestraat.

g en h

De hoogteaccenten en oriëntatiepunten bevinden zich deels buiten het plangebied. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de kerktorens van de binnenstad. Het zicht op deze hoogteaccenten/oriëntatiepunten wordt zoveel mogelijk behouden en door het verdwijnen van het viaduct op enkele plekken zelfs versterkt. De oriëntatiepunten in het plangebied zelf betreffen de monumenten/belangrijke functies of plekken, zoals de molen, waltoren, het bolwerk en het station. Deze worden allen behouden. Het bolwerk wordt heringericht, waardoor het duidelijk herkenbaar is als een van de oude bastions van de vesting van Delft.

Het Bacinolgebouw is momenteel een duidelijk hoogteaccent in het plangebied. Het gebouw zal ten behoeve van de aanleg van de spoortunnel gesloopt moeten worden. Binnen het bestemmingsplan is door middel van een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid opgenomen om opnieuw een hoogteaccent op deze locatie te realiseren.

i

Er wordt een compacte OV-knoop gerealiseerd. Direct naast het nieuwe stationsgebouw bevindt zich het busstation, halteren de trams, krijgen de taxi's een plaats en wordt een fietsenstalling gerealiseerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Duurzaam bouwen

Samenvatting

Indieners geven aan dat het niet duurzaam is om mooie, kenmerkende en gewilde woningen te slopen en te vervangen door standaard nieuwbouwwoningen.

Antwoord

Duurzaam bouwen betekent niet per definitie al het oude behouden. Door de herontwikkeling van het spoorzonegebied zal voor de lange termijn een duurzaam stedelijk gebied ontstaan.

Er heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het belang van de spoortunnel weegt in dit geval zwaarder dan het behoud van de panden.

Om de tunnel te kunnen realiseren, zal de bebouwing van 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.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Ecologie*Samenvatting*

De conclusie dat in het plangebied geen bomen van monumentale waarde aanwezig zijn, kan niet zonder onderzoek getrokken worden.

Ook over de amfibieën wordt opgemerkt dat ze nog niet geïnventariseerd zijn, maar dat ze er zeker zullen voorkomen en dat ze bescherming genieten op basis van de Flora- en faunawet. In het plangebied, met name in de oude tuinen op de Van Leeuwenhoeksingel, zullen amfibieën en vleermuizen voorkomen die bij planrealisatie worden vernietigd. Dit is in strijd met de Flora- en faunawet.

Antwoord

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 25 oktober 2005 een lijst vastgesteld met bomen die naar het oordeel van het college monumentaal zijn, waaruit kan worden afgeleid op welke plekken in het plangebied monumentale bomen voorkomen. In het plangebied komen geen bomen voor die op genoemde lijst zijn geplaatst.

In het uitgevoerde onderzoek is onderkend dat amfibieën en vleermuizen zullen voorkomen in het plangebied. Voor de betreffende amfibieën geldt een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet (Ffw). Foerageergebieden van vleermuizen vallen niet onder het beschermingsregime van deze wet. Voor aantasting van eventuele vaste verblijfplaatsen van vleermuizen is wel ontheffing vereist. Voorafgaande aan de sloop van deze gebouwen, zal worden bepaald of in deze gebouwen dergelijke verblijfplaatsen aanwezig zijn. Zonodig zal dan ontheffing in het kader van de Ffw worden aangevraagd. Het betreft algemene soorten waarvoor bovendien nieuwe verblijfplaatsen worden gecreëerd. Voor deze soorten is aannemelijk gemaakt dat ontheffing van de verbodsbepalingen uit de Ffw wordt verkregen. Zie voor een nadere toelichting op criteria voor ontheffing ook de beantwoording bij reactie 2.1 onder e.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanvulling van de toelichting over de resultaten van het uitgevoerde literatuur- en veldonderzoek en toetsing aan de Ffw.

h. Van Leeuwenhoeksingel*Samenvatting*

Volgens indieners wordt structureel de kwaliteit van de huidige Van Leeuwenhoeksingel in het plan verzwegen, onvoldoende geëxpliciteerd of denigrerend behandeld. Daarnaast wordt gesteld dat het handhaven van de Van Leeuwenhoeksingel negatieve financiële consequenties heeft. Deze stelling is niet onderbouwd.

Indieners stellen dat Delft zorgvuldiger met de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel moet omgaan, aangezien ze destijds niet voor niks in een monumenteninventarisatie zijn opgenomen.

Antwoord

De panden aan de Van Leeuwenhoeksingel worden wel degelijk op diverse plaatsen genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij is ook aangegeven dat de panden representatief zijn voor de periode 1850-1940. De cultuurhistorische waarde van de panden wordt dan ook onderkend. De cultuurhistorische waarde van de panden is echter niet zodanig dat dit heeft geleid tot een aanwijzing als monument. Er heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het belang van de spoortunnel weegt in dit geval zwaarder dan het behoud van de panden.

Om de tunnel te kunnen realiseren, zal de bebouwing van de Van Leeuwenhoeksingel moeten verdwijnen. De tunnel en het station komen namelijk ter plaatse van deze bebouwing. Het is financieel gezien niet mogelijk om de bouwwerken onder deze bebouwing te realiseren, zoals wel bij de monumenten (molen en Bagijnnetoren) gebeurt. Hierbij is een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische waarde van de bebouwing, kosten en inpasbaarheid van de panden in de nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Naast een fysieke, is er ook een planeconomische relatie tussen de planontwikkeling van de tunnel en het te realiseren stedelijke gebied. De vastgoedontwikkeling draagt financieel bij aan de realisering van de spoortunnel. De panden aan de Van Leeuwenhoeksingel zijn niet goed in te passen in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. 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. Behoud van de panden zou negatieve financiële gevolgen hebben. In de eerste plaats door afname van de opbrengst (tot maximaal circa 50.000 m² minder nieuwbouw) plus het feit dat er uit de bestaande woningen zelf geen bijdrage komt. En in de tweede plaats treden er allerlei verhogingen van kosten op (risicovol bouwen rond bestaande woningen, duurdere parkeeroplossingen). Ten slotte betekent de verminderde planflexibiliteit en druk op de plankwaliteit een moeilijk te kwantificeren verlaging van opbrengsten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

i. Termijn planrealisatie

Samenvatting

De uitvoeringstermijn van enkele jaren waarover gesproken wordt, is niet realistisch.

Antwoord

De uitvoering en fasering is contractueel vastgelegd met het rijk en de ontwikkelende partijen en daarmee realistisch. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 15 over de tijdelijke situatie, uitvoering en fasering.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Paragraaf 5.4 van de toelichting over de tijdelijke situatie is aangepast.

j. Sociale veiligheid

Samenvatting

Indieners uiten hun zorgen over de keuze voor één uitgang van het ondergrondse station in relatie tot de sociale veiligheid van de gebruikers ervan. Het plan besteedt ten onrechte geen aandacht aan de sociale veiligheid van het station.

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 reguliere uitgang. Daarnaast zullen er nooduitgangen gebouwd worden aan de zuidzijde van de perrons en eventueel ook aan de noordelijke rand van het perron.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

k. Onteigening

Samenvatting

Er bestaan tunnelaanlegtechnieken en er zijn stedenbouwkundige indelingen van dit gebied, die een op alle fronten goed functionerende spoorzone mogelijk maken, waarbij de Van Leeuwenhoeksingel behouden kan blijven. In technische en ruimtelijke zin is sloop van de Van Leeuwenhoeksingel dus niet nodig. Volgens indieners maakt het gemeentebestuur ten onrechte en

in strijd met de Algemene wet bestuursrecht gebruik van haar bevoegdheid om over te gaan tot sloop.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij 2.2 onder h en t.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

I. Ligging station

Samenvatting

De keuze voor een noordelijk gelegen station is niet logisch, omdat de meeste bezoeken aan het station worden afgelegd in het kader van woon-werkverkeer. Derhalve zou het afstandsargument betrokken moeten zijn op het zwaartepunt van de woon- en werkfuncties in Delft, dat vooral ten zuiden van het plangebied ligt.

Antwoord

In de afwegingen tussen een zogenaamd zuidelijk en noordelijk gelegen station heeft het aspect van het zware aandeel van woon-werkverkeer meegespeeld. Daarbij is echter geconstateerd dat het grootste deel in het woon-werkverkeer zowel met betrekking tot het voor- als het natransport ook openbaar vervoer betreft. Daarbij valt ook te denken aan de relatie met de TU-wijk, de hogeschool langs de Vrijenbanselaan, die met bus en tram bereikbaar zijn. Daar tegenover staat het verkeer naar de binnenstad, waar de openbaarvervoerontsluiting veel beperkter is. Om die loopafstanden te beperken en om het stationsgebouw stedenbouwkundig onderdeel te laten zijn van de binnenstad, is gekozen voor een noordelijke ligging. Ten slotte is het zuiden van Delft ook via het Station Delft Zuid ontsloten voor het spoorverkeer.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

m. Hoogbouw

Samenvatting

Het plan bevat te veel hoge gebouwen. Indieners geven aan dat een compacte en hoogwaardige stedelijke omgeving niet hetzelfde is als "hoog". De hoogbouw sluit onvoldoende aan bij de bebouwing van omliggende wijken, zoals het Westerkwartier en de binnenstad.

Antwoord

De bebouwing in het plangebied zal zeker niet geheel uit hoogbouw bestaan. In het algemeen wordt de nieuwe bebouwing 3 tot 5 bouwlagen hoog, waarbij over een bepaald percentage van de oppervlakte van de bebouwing 1 à 2 bouwlagen (met kap) extra gebouwd mogen worden. Hierdoor zal een afwisseling in bouwhoogten ontstaan. Langs de rand van de binnenstad is diverse bebouwing aanwezig in 5 bouwlagen, waarbij bijvoorbeeld op de hoek van de Westvest en de Westlandseweg ook een deel hoger is. Bij deze bebouwing is ook geen sprake van hoogbouw.

Wel zullen er een aantal hogere elementen in het gebied gerealiseerd worden. Deze zijn specifiek op bepaalde plekken ontworpen. Zo zal het station/stadskantoor maximaal 6 bouwlagen hoog worden. Door de ligging van dit gebouw op de splitsing van de Westvest en de Coenderstraat en door zijn openbare functie, is het wenselijk dat dit een markant gebouw wordt. Hierbij past een iets hogere bouwhoogte.

Ook wordt er een hoger gebouw gerealiseerd bij de Groene Haven (7 bouwlagen en deels 9 bouwlagen). Dit bouwblok vormt een hoogteaccent binnen het masterplan Spoorzone vanwege zijn ligging nabij de Kolk. Daarnaast is er hogere bebouwing voorzien langs de Industriestraat (7 en deels 9 bouwlagen) en aan de zuidwestzijde van de Emplacementsweg. Deze bebouwing vormt een overgang naar de bebouwing in de Poptahof en Voorhof.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de toelichting is duidelijker aangegeven waarom op bepaalde plaatsen voor hogere bebouwing is gekozen.

n. Parkeervoorzieningen*Samenvatting*

Door veel functies te voorzien van parkeervoorzieningen in de plint of ondergronds, zullen bewoners en gebruikers van de wijk de auto blijven gebruiken en wordt het OV-knooppunt niet optimaal gebruikt. Hierdoor ontstaat een onleefbare situatie door de extra verkeersdruk in het gebied en rijdende en geparkeerde auto's. De parkeervoorzieningen creëren een blinde onderkant van de gebouwen waar tegenaan gekeken moet worden, wat geen prettige openbare ruimte oplevert. Indieners pleiten voor een autoluwe wijk door het parkeren sterk te beperken.

Antwoord

Om een goede kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen, is het noodzakelijk te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Juist onvoldoende parkeervoorzieningen realiseren leidt tot een onleefbare situatie. Het blijkt namelijk dat de afwezigheid van parkeervoorzieningen bewoners er niet van weerhoudt een of meerdere auto's aan te schaffen en te onderhouden. Bij onvoldoende parkeervoorzieningen treedt vervolgens leefbaarheidshinder op door parkeerdruk en rondrijdende auto's op zoek naar parkeerruimte. Ervaringen elders hebben laten zien dat de gedachte dat locaties die goed met openbaar vervoer worden ontsloten, met veel minder parkeercapaciteit toekunnen een illusie is. Op deze (nieuw)bouwlocaties wordt de kwaliteit van de openbare ruimte inmiddels ernstig aangetast door het (teveel aan) geparkeerde auto's. Voor de Spoorzone wordt daarom uitgegaan van reguliere parkeernormen die aansluiten bij de laatste visie die door het CROW in haar handboeken is gepubliceerd en het gemeentelijk parkeerbeleid.

Doordat in een parkeerregime wordt voorzien dat uitgaat van betaald parkeren, zal het gebruik van de auto door bezoekers van de voorzieningen worden gedemotiveerd. Ook het aantal P+R-plaatsen is om die reden gemaximaliseerd. Het aantal P+R-plaatsen bij het station is contractueel vastgelegd op 100, onder te brengen in de parkeervoorziening van 270-290 parkeerplaatsen onder het stadskantoor.

Om een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen garanderen, zijn de parkeervoorzieningen zoveel mogelijk ondergebracht in gebouwde voorzieningen. Inmiddels is daarbij voor het halfverdiept parkeren een oplossing bedacht, waarbij de kwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. De plint is of zeer beperkt in hoogte of er worden in de plinten (gedeeltelijk) woon- of kantoorfuncties ondergebracht. Zie hiervoor het algemene antwoord onder 12 over het peil en de (parkeer)plint.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de toelichting, op de plankaart en in artikel 3 (Woondoeleinden), lid 4 van de voorschriften van het bestemmingsplan is geregeld dat de plinten langs de belangrijkste straten niet of niet volledig mogen worden ingevuld met parkeren.

o. Ligging Westlandseweg*Samenvatting*

De verlegging van de Westlandseweg op maaiveldhoogte leidt niet tot het verdwijnen van de barrièrewerking in noord-zuidrichting; het blijft een drukke weg. Er ontstaat zelfs ook een visuele barrière door de hoogbouw van kantoren aan beide zijden van de weg.

Antwoord

De Westlandseweg blijft inderdaad een drukke weg. Door de aanleg van het park, het doortrekken van de (Verlengde) Coenderstraat naar het zuidelijk deel van het plangebied in de vorm van de Emplacementsweg en het op maaiveld aanleggen van de Westlandseweg, zal de ruimtelijke, functionele en visuele samenhang tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van de weg verbeteren. De kantoren in 5 tot 7 bouwlagen zullen de Westlandseweg begeleiden, maar doen niet af aan de visuele relatie die gelegd wordt door de aanleg van het park en de Verlengde Coenderstraat/Emplacementsweg. Door de realisatie van bomenrijen zal een groenere uitstraling ontstaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

p. Aansluiting op omgeving*Samenvatting*

Door het verleggen van de noord-zuidverkeersader naar de (Verlengde) Coenderstraat, wordt volgens het plan een fysieke aansluiting van deze nieuwe wijk bij de binnenstad gerealiseerd. Vervolgens wordt de korrelgrootte van deze nieuwe wijk en de ligging van de oost-weststraten afgestemd op die van het Westerkwartier. Ook het park op de tunnel wordt opgevoerd als versterking van de openbare ruimte in het Westerkwartier. Dit is hinken op twee gedachten en dus onlogisch. Zo ontstaat er een wijk die nergens bij hoort.

Antwoord

Het Spoorzonegebied zal primair een binnenstadsgebied worden. Het betreft een stedelijk gebied waarin het belangrijkste station van Delft is gelegen. Door het verleggen van de route van de Westvest naar de (Verlengde) Coenderstraat wordt dit nog eens benadrukt.

Een belangrijke doelstelling van het project is de relatie tussen de wijken ten westen van het spoor en de binnenstad te versterken. In verband hiermee is het van belang dat er voldoende oost-westrelaties mogelijk zijn vanuit het Westerkwartier via het nieuw te ontwikkelen gebied naar de binnenstad. Met deze oost-westroutes is aangesloten bij het stratenpatroon van het Westerkwartier. Hierdoor ontstaan er bovendien zichtlijnen vanuit het Westerkwartier naar de binnenstad, waardoor deze relatie sterker wordt.

Het park op de tunnel is van belang voor de bewoners uit het Westerkwartier, aangezien hier nu niet veel groen aanwezig is. Maar het park zal ook van groot belang zijn voor de nieuwe bewoners in het Spoorzonegebied en de bewoners uit de binnenstad.

Er zal een gebied ontstaan dat de schakel vormt tussen de binnenstad en de wijken ten westen van het spoor.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

q. Verkeerscijfers*Samenvatting*

In het bestemmingsplan worden alleen verkeerscijfers weergegeven over de toekomstige situatie na realisering van het onderhavige plan. Het plan vermeldt niet de herkomst van de verkeerscijfers, vermoedelijk zijn deze afkomstig uit het LVVP. Tevens ontbreken de verkeersintensiteiten in de huidige situatie en 10 jaar na planrealisatie. Het is ongeloofwaardig en niet onderbouwd om te concluderen dat in de autonome situatie op belangrijke wegen in en rond het plangebied de verkeersintensiteiten dalen tussen 2007 en 2015. Eveneens is het ongeloofwaardig en niet onderbouwd dat op sommige wegen binnen het plangebied de verkeersintensiteiten bij planrealisatie zullen dalen. Dit kan niet verklaard worden door de voorziene toename van het gebruik van het openbaar vervoer.

Antwoord

In het ontwerpbestemmingsplan is een overzicht van de verkeersintensiteiten voor 2015 opgenomen in bijlage 3 van de Toelichting. In het vast te stellen bestemmingsplan zal een wat uitgebreider overzicht van de verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in het plangebied in de tekst van de toelichting worden opgenomen. Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1 over de verkeersintensiteiten aan het begin van hoofdstuk 2.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan door hierin een overzicht van de verkeerscijfers op te nemen. Daarnaast zijn op basis van het meest recente verkeersmodel nieuwe berekeningen voor geluidshinder en luchtkwaliteit uitgevoerd.

r. Luchtkwaliteit

Samenvatting

De overschrijdingen van het 24-uurgemiddelde van de concentratie fijn stof neemt door het plan toe. Het plan is daardoor volgens indieners niet uitvoerbaar.

Het onderzoek is uitgevoerd met CAR II: dit model is niet geschikt voor complexe situaties zoals het busplein en had niet mogen worden gebruikt. De uitstoot van stationair draaiende bussen is 30 maal groter dan dat van langsrijdende bussen. Over bussen en trams worden in het plan tegenstrijdige cijfers gebruikt: 883 naar 1.320 halteringen en 995 naar 1.036 halteringen.

De luchtkwaliteitgegevens zijn ongeloofwaardig, omdat de verkeerscijfers ongeloofwaardig zijn. Het feit dat parkeergarages geen overschrijding van de normen voor benzeen oplevert is onvoldoende onderbouwd. Parkeergarages kunnen ook leiden tot overschrijding van koolmonoxide-normen.

Er zijn ten onrechte geen berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie, voor 2010 en 2025 (tien jaar na planrealisatie).

Het plan leidt op veel punten tot een verslechtering van de luchtkwaliteit door toename van verkeerintensiteiten. Het probleem wordt verergerd door hoge bebouwing en op punten de beoogde bomenrij. Het plan getuigt niet van optimalisering van de verkeerinfrastructuur en stimulering OV ten behoeve van de luchtkwaliteit gezien parkeervoorzieningen bij beoogde nieuwe bebouwing.

De maatregelen uit LVVP en Plan van Aanpak Luchtkwaliteit waarnaar verwezen wordt, hebben effecten buiten het plangebied.

Antwoord

De luchtkwaliteitsberekeningen (inclusief het onderzoek voor het busstation) zijn opnieuw uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeersprognose; voor een reactie op deze zienswijze wordt primair verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de gegevens inzake de verkeersbewegingen en -intensiteiten wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Het Besluit luchtkwaliteit en bijbehorende Meetregeling schrijven geen onderzoeksmodel voor. CAR II is een landelijk geaccepteerd en door het ministerie aanbevolen model voor dergelijk onderzoek. Berekeningen voor de situatie 10 jaar na planrealisatie zijn niet noodzakelijk op grond van de geldende regelgeving.

In het plangebied vinden geen overschrijdingen van benzeen en koolmonoxidenormen plaats. De parkeergarages die in het gebied worden gerealiseerd moeten voldoen aan NEN-normen waardoor de concentraties van benzeen, maar ook van koolmonoxide onder de grenswaarden blijven.

In het plan heeft een afweging plaatsgevonden tussen stedenbouwkundige wensen en milieuaspecten; dit geldt ook voor hoogbouw en parkeervoorzieningen. Bij deze afweging zijn de wettelijke normen voor luchtkwaliteit in acht genomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

s. Geluid

Samenvatting

Onduidelijk is welke verkeerscijfers bij het geluidsonderzoek gebruikt zijn. Als deze niet overeenkomen met de cijfers die voor het luchtkwaliteitonderzoek zijn gebruikt, is dit een tekortkoming. Gezien de ongeloofwaardigheid van de verkeerscijfers (zie luchtkwaliteit) zijn ook de akoestische berekeningen ongeloofwaardig.

De geluidsreductie (4,5 dB(A)) van zeer stil asfalt is uiterst optimistisch ingeschat. Desondanks zijn er voor meer dan helft van de woningen hogere grenswaarden aangevraagd. Daarbij is de status van het verzoek om hogere waarde niet duidelijk; het plan zegt op sommige punten dat deze zijn verleend en op andere punten dat deze zijn aangevraagd.

Antwoord

Voor de berekening van de luchtkwaliteit en geluidshinder zijn dezelfde verkeersintensiteitsgegevens gebruikt. Bussen zijn meegenomen in de berekeningen. Trams zijn bij luchtkwaliteit niet meegenomen. Bij geluidshinder is hieraan in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel aandacht besteed. De geluidsberekeningen zijn op basis van de meest recente verkeerscijfers opnieuw berekend. Voor verder informatie over de verkeerscijfers wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Conform de wettelijke regelingen zal het bestemmingsplan pas worden vastgesteld, nadat de hogere grenswaarden door gedeputeerde staten zullen zijn verleend. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 9 over geluidshinder.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan. De toelichting is aangepast naar aanleiding van de herberekening van de geluidshinder op basis van nieuwe verkeersintensiteitsgegevens.

t. Tunneltechniek*Samenvatting*

Het plan voor de aanleg van de spoortunnel in Delft is onder meer gebaseerd op het inzicht dat het boren van een ondiepe tunnel door slappe grondlagen niet mogelijk is. Dit blijkt achterhaald, aangezien bij Randstadrail ten noorden van Rotterdam is gekozen voor een boortunnel in plaats van een open-bak-constructie. Voordelen hiervan zijn minder verstoring van het stedelijk functioneren tijdens de bouw en goedkoper. Indieners vragen de geplande tunnelbouw in Delft op basis van deze inzichten te heroverwegen.

Antwoord

Tijdens de Planstudie, uitgevoerd door Railinfrabeheer/ProRail en de gemeente (2002-2003, rapporten aangeboden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2004), is uitvoerig gestudeerd op de mogelijkheden van een geboorde tunnel. De voordelen waren evident: de minste verstoring in de stad. Toen golden er ook een belangrijk aantal nadelen. Het argument dat de boortunnel erg diep zou komen te liggen, is inderdaad met de huidige stand van techniek niet meer als grootste nadeel te beschouwen. Echter de andere nadelen blijven onveranderd overeind.

1. Het boren van tunnels is per strekkende meter duurder dan het bouwen vanaf het maaiveld, ook omdat (nog steeds) dieper gebouwd moet worden dan bij methoden vanaf maaiveld.
2. De tunnel in Delft is te kort van lengte om op economische wijze de boormethode toe te passen: de toeritten moeten steeds op traditionele wijze gebouwd worden (de beide toeritten samen vormen ruim 20% van de totale constructielengte), dit bezwaar is alleen op te heffen door de tunnel (aanzienlijk) langer te maken, maar de kosten nemen dan ook zeer sterk toe.
3. Een boormachine is niet in staat de tunnelbreedte te laten variëren. Het station Delft vormt een onderdeel van de tunnel en ter plekke van een station is de tunnel aanzienlijk breder om plaats te bieden aan de perrons. De lengte van de perrons bedragen 340 m (bijna 15% van totale tunnellengte). Bovendien vraagt het verloop van de sporen een forse lengte waarover de tunnel breder moet zijn dan de minimale maat. In totaal (inclusief toeritten) is er sprake van 40 tot 50% van de constructielengte waarover niet de minimale breedte toegepast kan worden. Op de plaatsen van een verbrede tunnel is bouwen vanaf maaiveld de enige optie. Het verbreden van het gehele tunneltracé brengt excessieve kostenverhogingen met zich mee.
4. De voorgestelde ligging van het station in combinatie met de verplichte lengte van de perrons, zou in alle beschouwde lange tunnelvarianten geleid hebben tot het bouwen vanaf maaiveld ter plekke van (grote delen van) Houttuinen en de Van Leeuwenhoeksingel. Daarmee gaat het belangrijkste voordeel van het boren (het ongemoeid laten van het maaiveld) op de meest gevoelige punten in de stad verloren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.3. M. ter Huurne en J. Starmans**a. Wegverkeerslawaaai***Samenvatting*

Omdat voor meer dan de helft van de nieuw te bouwen woningen een hogere grenswaarde vanwege wegverkeerslawaaai moet worden aangevraagd, is geen sprake van een duurzaam plan. Verzocht wordt te kijken naar andere maatregelen in de verkeersafwikkeling of aan de gevel.

Antwoord

De toelichting van het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek is aangescherpt. Nadrukkelijker is verwoord dat maximale maatregelen zijn genomen om de geluidsbelasting aan de bron te beperken door het weren van (doorgaand) verkeer op basis van de maatregelen die zijn vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde LVVP (zie het algemene antwoord onder 1 over de verkeersintensiteiten) en door toepassen van een wegdekverharding die op dit moment aantoonbaar het meeste geluid reduceert. Daarnaast zal worden omschreven dat maatregelen in het overdrachtsgebied om stedenbouwkundige redenen niet inpasbaar en bovendien vanwege de benodigde passagemogelijkheden niet doelmatig zijn. Verder zal nadrukkelijker worden ingegaan op de geluidswaarden aan de geluidsluwe zijde van de woningen.

Ten slotte kan worden vermeld dat zonodig de noodzakelijke gevelmaatregelen zullen worden getroffen om te voldoen aan de (wettelijke) normen voor de geluidsbelasting binnen de woningen ook aan de gevels van bestaande woningen waarvoor in het kade van reconstructie een hogere grenswaarde is aangevraagd.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 en 9 van de toelichting van het bestemmingsplan zal op een aantal punten worden uitgebreid en aangescherpt.

b. Luchtkwaliteit*Samenvatting*

De onderbouwing van de luchtkwaliteit is niet steekhoudend, omdat in de nieuwe situatie naar oordeel van ondergetekende meer mensen last hebben in plaats van minder mensen zoals in het bestemmingsplan is aangegeven. Indiener verwijst naar figuur op pagina 108. De figuur geeft aan dat juist meer mensen last hebben van luchtverontreiniging. Verder kan door aanpassing in de verkeersafwikkeling, eenrichtingsverkeer op Westvest en (Verlengde) Coenderstraat en 30 km/h-wegen, het aantal overschrijdingen van de normen voor fijn stof afnemen. Daarnaast is indiener van mening dat de conclusie op blz. 111 van het bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is, want deze gaat uit van wetgeving die nog niet officieel is vastgesteld, zoals onder andere zeezoutaftrek bij fijn stof. Ten slotte is aangegeven dat het Besluit luchtkwaliteit 2005 geen status heeft zolang deze niet getoetst is aan de Europese richtlijnen.

Antwoord

De luchtkwaliteitberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeerprognoses; voor een reactie op deze zienswijze wordt primair verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de gegevens inzake de verkeersbewegingen en -intensiteiten, wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Het onderzoek en de conclusies moeten gebaseerd zijn op geldende regelgeving, namelijk het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316) en de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 (Stc 26 juli 2005, nr 142). Deze Meetregeling maakt de aftrek van zeezout mogelijk. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 dient ter implementatie van de Europese richtlijnen over luchtkwaliteit, maar haar werking is niet afhankelijk van een nadere toetsing aan de Europese richtlijnen of nadere regelgeving vanuit het Ministerie.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

c. Verantwoording ontwikkeling Spoorzone*Samenvatting*

Indieners zijn van mening dat de bewoners onder verantwoording van de gemeente worden geïnformeerd over de uitvoering en de gebruikte bouwmethode. Daarnaast zijn indieners van mening dat bij eventuele (plan)schade of andere onderwerpen gehandeld moet worden onder verantwoording van de gemeente Delft.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.2 onder t en naar het algemene antwoord onder 15 over uitvoering en fasering.

Voor wat betreft (plan)schade wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.4. EBH Advocaten, door J. Hiemstra, namens Stichting Samenwerkingsverband Praktijkopleiding Bouw (SSPB)**a. Financiële haalbaarheid wegbestemmen techniekopleiding***Samenvatting*

Op basis van het ontwerpbestemmingsplan is de huidige locatie van de SSPB wegbestemd. Dit betekent naar vaste jurisprudentie en literatuur, dat er zekerheid bestaat dat het huidige feitelijke gebruik binnen de bestemmingsplanperiode (10 jaar) wordt beëindigd. De gemeente zal hierbij trachten de gronden minnelijk te verwerven of te onteigenen. In een dergelijke procedure dienen eigenaren en andere (beperkt) gerechtigden volledig te worden schadeloos gesteld. Dit houdt in dat in de exploitatiebegroting het beëindigen van de SSPB moet zijn opgenomen, zodat de financiële haalbaarheid van het plan is veiliggesteld. Voor het SSPB is het momenteel niet duidelijk of in de exploitatie van het bestemmingsplan voldoende rekening is gehouden met het beëindigen van de SSPB en de financiële consequenties daarvan. Om die reden wordt derhalve een bedenking geuit tegen de financiële haalbaarheid van het plan in relatie tot het opheffen van voornoemde locatie.

Antwoord

In de begrotingen voor alle werkzaamheden, zowel voor de bouw van de spoortunnel als voor de stedelijke gebiedsontwikkeling, zijn voldoende fondsen opgenomen voor de verwerving van alle nog niet in bezit zijnde percelen en panden, die nodig zijn voor de uitvoering van de plannen. Ook voor de vestiging van de SSPB is een reservering opgenomen. In het raadsvoorstel stuk 116 met nummer 584699 voor de raadsvergadering van 30 juni 2005 is hiervoor formeel een krediet verkregen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Opheffen techniekopleiding*Samenvatting*

De techniekopleiding wordt opgeheven zonder dat de gemeente voldoende waarborgen heeft gecreëerd dat deze opleiding behouden blijft in Delft, aangezien een alternatief ontbreekt. Om die reden kan ook gesteld worden dat het opheffen van deze opleiding niet bestempeld kan worden als een goede ruimtelijke ordening en er strijd is met artikel 10 WRO. De SSPB streeft ernaar in gesprek te blijven met de gemeente.

Antwoord

Het is niet de opzet van de gemeente het functioneren van de techniekopleiding onmogelijk te maken. Inmiddels heeft de gemeente in gesprek met enkele te verplaatsen bedrijven en instellingen, waaronder de SSPB, gekeken naar alternatieven voor vestiging binnen Delft. Er zijn reeds voorstellen gedaan door de gemeente voor een andere locatie. In onderling overleg zal de definitieve nieuwe locatie bepaald worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.5. DSM Gist Services B.V., Site Governance Department, door H. Spuyman

a. Ligging tracé

Samenvatting

Gevraagd wordt wat de exacte ligging van het tracé is, aangezien de plangrens van het bestemmingsplan door enkele fabrieksgebouwen van DSM loopt. Indiener vraagt of de gebouwen moeten worden gesloopt en of het spoortracé niet beter op voldoende afstand langs de buitenkant van de betreffende gebouwen kan lopen. Indiener vraagt welke bouwwerkzaamheden zij kunnen verwachten rond hun bedrijfsbebouwing en of ze in de gebouwen nog veilig kunnen blijven werken en produceren.

Antwoord

De plangrens doorsnijdt een aantal panden. Het tracé van de tunnel vergt dit niet; de tunnel wordt in zijn geheel ten westen van de betreffende gebouwen (met uitzondering van het Bacinol-A gebouw) gebouwd. Dit is met behulp van tekeningen van het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp in de overeenkomst met de rijkspartijen vastgelegd. Echter, de plangrens is afgestemd op de algemene wens van ProRail om naast het te bouwen object een vrije ruimte van 10 tot 15 m aan te houden. Dat daarmee de bestemming in het gehele gebied die van Spoorwegindeinden moet krijgen (en houden) is niet juist.

In het bestemmingsplan zal op de plankaart nauwkeurig aangegeven worden welk gebied in de eindsituatie de bestemming Spoorwegindeinden moet krijgen en welk gebied de oorspronkelijke bestemming (geschikt voor de bedrijfsvoering van DSM) houdt.

Daarbij zal niet langer over de gehele lengte van dat tunneldeel rekening gehouden worden met de wens van ProRail een dergelijke werkstrook vrij te houden. Er is immers een terrein vrij rondom het huidige Bacinol A-gebouw. Dat betekent ook dat DSM niet extra gehinderd wordt in de bedrijfsvoering.

Pas wanneer sprake zal zijn van spoorverdubbeling, is een forse ingreep op het bedrijventerrein van DSM Gist noodzakelijk: het verleggen van het verkeerstunneltje en de leidingenstra(a)t(en) en het verleggen van de aansluiting op het raccordement. Wanneer de tunnel in eerste instantie met twee sporen zal worden ingericht, zal slechts de aansluiting op het raccordement (naar het noorden) verlegd moeten worden. Het verleggen van de sporen in oostelijke richting (als gevolg van het oostelijke tracé van de tunnel in de Phoenixstraat) kan vrijwel geheel op bij de spoorwegen in bezit zijnde gronden plaatsvinden. Alleen het Bacinol A-gebouw moet daarbij wijken. Al met al zal zeker in eerste instantie het plan uitgevoerd kunnen worden zonder gevaar of grote hinder voor DSM Gist.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van het plan. Op de plankaart is de plangrens en de bestemming Spoorwegindeinden gewijzigd, zodat DSM niet gehinderd wordt in de bedrijfsvoering. De plangrenswijziging heeft eveneens consequenties voor de figuren in de toelichting, deze zijn aangepast.

b. Ligging talud*Samenvatting*

Voordat het railtraject komende vanuit noordelijke richting ondergronds wordt gevoerd, zal eerst een klein talud worden aangelegd. Gevraagd wordt wat de exacte locatie van het talud is en waar de tunnel precies begint. Indiener vraagt zich hierbij af of de ligging nog van invloed is op de bedrijfsvoering en transportroutes voor DSM.

Antwoord

Uit de Ruimtelijk Functionele Ontwerpen is af te leiden waar de sporen en hellingen liggen. Uit de tekeningen is ook af te leiden dat indien in de eerste fase een tunnel met slechts twee sporen wordt aangelegd, de verkeerstunnel tussen het oostelijk en westelijk bedrijfsterrein onaangetast blijft. Pas bij spoorverdubbeling zal deze verkeerstunnel verplaatst moeten worden naar een noordelijker ligging. Dit geldt ook voor de aansluiting van het raccordement.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Infrastructuur en transportroutes*Samenvatting*

Indiener geeft aan dat DSM, naast een aansluiting op het wegennet, ook een belangrijke spoorverbinding heeft. Gevraagd wordt of de spoorverbinding gehandhaafd blijft en hoe het railtransport tijdens de bouw van de tunnel wordt mogelijk gemaakt.

Antwoord

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in handhaving van de ontsluiting van DSM Gist op het spoor. Wel zal, indien door betrokken partijen besloten wordt voor handhaving, het punt van aantakken, zowel bij tweesporigheid als bij spoorverdubbeling verlegd moeten worden, waardoor een beperkter opstelruimte ontstaat dan in de huidige situatie. Deze ruimte is wel voldoende voor het huidige gebruik.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor*Samenvatting*

DSM voorziet een toename van vervoer van stoffen per spoor, gevraagd wordt of de gewijzigde infrastructuur aansluit op de voorziene toename. In het verlengde hiervan wordt gevraagd of het, net als nu, mogelijk is om gevaarlijke stoffen per spoor, dus door de tunnel te vervoeren.

Antwoord

Bij het ontwerp van de spoortunnel wordt rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de toekomst blijft het mogelijk om gevaarlijke stoffen door de tunnel te vervoeren volgens het scenario 3A van de Regeling Vervoer Gevaarlijke Stoffen op het Spoor. Dat betekent dat ook in de toekomst vervoer naar DSM Gist mogelijk blijft.

In het MER en bestemmingsplan is daarbij uitgegaan van het vervoer van gevaarlijke stoffen conform de vergunde situatie. Als deze vergunde situatie meer vervoer toestaat dan de huidige situatie, is er dus een bepaalde toename van dit vervoer mogelijk. Een grotere toename van vervoer van gevaarlijke stoffen dan de vergunde situatie, is echter niet zonder meer mogelijk gezien de gevolgen dat dit heeft op de veiligheids situatie langs het spoor.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Kabels en leidingen*Samenvatting*

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt vermeld dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van een planologisch relevante aardgas- en rioolwatertransportleiding. Indiener geeft aan dat DSM diverse leidingen en kabels, met diverse toepassingen, zowel langs als onder de

huidige spoorbaan heeft lopen. Deze kabels en leidingen zijn van belang voor het gebruik van het gehele industrieterrein. Het bestemmingsplan verschaft geen duidelijkheid over het voortbestaan van deze kabels en leidingen.

Antwoord

ProRail heeft onderzoek gedaan naar de kabels en leidingen die als gevolg van de aanpassingen aan het spoor zullen moeten worden verlegd. Gebleken is dat in een ontwerp met tweesporigheid ter hoogte van DSM, niet alleen de verkeerstunnel in functie kan blijven, maar ook de naastgelegen leidingentunnel. Dat beperkt de ingreep aanzienlijk. Ingeval van spoorverdubbeling is gebleken dat er kabels en leidingen van DSM Gist verlegd moeten worden en dat dit (kosten)technisch mogelijk is. Het bestemmingsplan maakt de voorziene aanpassingen niet onmogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Grondwaterplannen DSM

Samenvatting

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt het waterbeheer beschreven. Gevraagd wordt of rekening is gehouden met het voornemen van DSM om de hoeveelheid grondwater die nu wordt opgepompt van 1.200 m³/h terug te brengen naar 500 m³/h en in de toekomst wellicht naar 0 m³/h. Aangegeven wordt dat dit onderwerp ook in een ander verband met de gemeente wordt besproken.

Antwoord

Bij het ontwerp van de tunnel is uitgegaan van bouw volgens het polderprincipe. Dat wil zeggen van een situatie waarin DSM water onttrekt aan de diepere zandlagen waarop de diepwanden zullen rusten. Mocht DSM Gist uitvoering geven aan het voornemen de wateronttrekking (fors) te beperken, is voortzetting van het huidige niveau van wateronttrekking onder andere verantwoordelijkheid (de provincie of de gemeente) noodzakelijk en in de projectopzet voorzien. De vloerconstructie van de tunnel wordt evenwel zodanig uitgevoerd dat, mocht in de toekomst veel minder grondwater opgepompt worden, dit niet leidt tot schade aan de tunnel.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Ecologische verbindingszone

Samenvatting

Indiener vraagt of er over het terrein van DSM een groenstrook zal worden gerealiseerd, in het kader van de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone (voorschriften, artikel 14). Gevraagd wordt wat de beperkingen hiervan zijn voor DSM, aangezien dit niet geheel duidelijk is op de tekeningen.

Antwoord

In het Ecologieplan Delft is geen ecologische verbindingszone opgenomen die over het terrein van DSM loopt. Beleidsmatig is het vanuit ecologisch oogpunt gewenst dat er een ecologische verbinding wordt aangelegd tussen de groenvoorziening langs het Van Markenplein, het Agnetapark en het Kalverbos.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Delft Noord, waar het DSM-terrein onderdeel van uitmaakt, zal onderzocht worden of een dergelijke zone ook realiseerbaar is. De bestemmingslegging in het bestemmingsplan Spoorzone brengt geen beperkingen met zich mee voor de DSM, aangezien de genoemde ecologische verbindingszone in artikel 14 van de voorschriften van toepassing is op het gebied in het zuiden van het plangebied, ter hoogte van de Abtswoudseweg en Mercuriusweg. Op de plankaart is hier ook de aanwijzing "ecologische verbindingszone opgenomen".

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

h. Leesbaarheid van de tekeningen*Samenvatting*

Indiener merkt op dat de drie plankaarten slecht leesbaar zijn en verzoekt om een groter formaat afdruk van de plankaarten.

Antwoord

De plankaarten op schaal behorende bij het ontwerpbestemmingsplan d.d. 23 augustus 2005 zijn goed leesbaar en voor iedereen tegen betaling beschikbaar bij de gemeente. Plankaarten van schaal 1:1000 zijn niet hanteerbaar voor een dergelijke plangebied als de Spoorzone. Op internet is het bestemmingsplan, inclusief de plankaarten, kosteloos te raadplegen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

i. DSM wordt niet automatisch geïnformeerd*Samenvatting*

In paragraaf 13.2 van de toelichting (pagina 129 en verder) wordt vermeld welke instanties in het overleg zijn betrokken. De indiener merkt op dat in deze lijst DSM ontbreekt en dat hij betreffende informatie via het internet heeft moeten vernemen. De indiener is van mening dat DSM bij de verschillende trajecten van inspraak moet worden betrokken, omdat het tracé het terrein van DSM doorkruist en hierdoor van grote invloed is op de productievoering. Indiener is van mening dat DSM automatisch dient te worden geïnformeerd, zeker omdat bedrijven als KPN, Connexxion en Eneco ook geïnformeerd worden.

Antwoord

De lijst met instellingen en bedrijven die in het bestemmingsplan staat opgenomen, komt voort uit de normale aanpak bij bestemmingsplannen wat betreft het zogenaamde artikel 10-overleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Dit is overleg met potentieel belanghebbende instanties vanuit hun (semi-)publieke rol: ministeries, provincie, gemeente, nutsbedrijven, openbaar vervoer, etc. Het artikel 10-overleg is inmiddels afgerond. Dit heeft gelijktijdig met de inspraak plaatsgevonden. De formele momenten van inspraak en het indienen van zienswijzen zijn correct bekend gemaakt. DSM is derhalve niet geschaad in rechtszekerheid. Gezien het specifieke karakter en de omvang van het belang van DSM in het bestemmingsplan Spoorzone, vanuit de private rol van onderneming, informeert de gemeente DSM actief over de stand van zaken met betrekking tot het bestemmingsplan. Er hebben reeds diverse overlegbijeenkomsten plaatsgevonden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

j. Onteigening en compensatie*Samenvatting*

De realisatie van het tunneltracé zal voor DSM diverse beperkingen en mogelijk verstreckende gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering en continuïteit. De indiener vraagt welke nadeelcompensatie en planschade op het bedrijf van toepassing zijn.

Daarnaast vindt mogelijk ook onteigening plaats van objecten of bedrijfsterrein. Indiener vraagt zich af om welke onderdelen het gaat bij mogelijke onteigening van DSM-bezittingen en op welke termijn DSM daar inzicht in kan krijgen.

Antwoord

Voor de gronden ter hoogte van DSM, welke nu in het bestemmingsplan zijn opgenomen met de bestemming Spoorwegdoeleinden, zal worden getracht deze minnelijk te verwerven. Deze gronden zullen in principe ook in de onteigeningsprocedure (titel IIa Onteigeningswet) opgenomen worden. In dit verband zal DSM op korte termijn benaderd worden door de spoorwegbeheerder ProRail.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.6. P.W. van der Marel

a. Watersportvoorzieningen

Samenvatting

De indiener wil de bestemming van (een strook van) het gebied waar thans het Serpo-gebouw is gevestigd (toekomstig bouwblok nr. 5) zodanig verruimen, dat voor eventuele watersportvoorzieningen in de toekomst geen wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Dit zou voor de stad erg aantrekkelijk zijn (toerisme, werkgelegenheid, stadsbeeld).

Antwoord

Het realiseren van watersportvoorzieningen is niet voorzien in het stedenbouwkundig plan. Het is niet aannemelijk dat blok 5 niet gerealiseerd wordt en dat hier watersportvoorzieningen gerealiseerd worden. Om deze functie te kunnen opnemen in het bestemmingsplan, dient het realiseren hiervan economisch haalbaar te zijn en bestuurlijk geaccordeerd te zijn. Dit is niet het geval. Sterker nog, door het niet realiseren van blok 5 komt de economische haalbaarheid van het gehele plan Spoorzone in gevaar.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.7. R.C. Overbeek Bloem

a. Beperking uitzicht, privacy en bezonning door bebouwing in park

Samenvatting

De indiener geeft aan dat er voor gebouw 1 aan de Engelsestraat op de spoortunnel een ander gebouw komt te staan van 19 m hoog, terwijl hier nooit iets over is gezegd. Er is medegedeeld dat er op de spoortunnel een plantsoen of parkje aangelegd zal worden. De indiener maakt bezwaar tegen de realisatie van het gebouw op de spoortunnel, vanwege het feit dat de indiener nu drastisch beperkt wordt in het uitzicht, privacy en bezonning. Indien hij hier in een eerder stadium op de hoogte van was geweest, had hij of kunnen afzien van koop of kunnen kiezen voor het andere grotere complex of desnoods kiezen voor een hogere etage om zo in ieder geval minder last te hebben van de beperking van bezonning en privacy.

Antwoord

Bovenop de spoortunnel zal een groot park worden aangelegd. In dit park zal 1 gebouw gerealiseerd worden met een maximale goothoogte van 19 m vanaf peil. Het gaat hierbij om 6 bouwlagen, waarvan de onderste laag gebruikt kan worden voor parkeren. Het genoemde gebouw op de spoortunnel was reeds opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan dat in december 2004/januari 2005 ter inzage heeft gelegen in het kader van de inspraakprocedure. Ook in het masterplan Spoorzone, dat door de gemeenteraad is vastgesteld in 2003 en waarop het bestemmingsplan is gebaseerd, was sprake van een gebouw op de spoortunnel. Indiener had voor de aankoop van zijn appartement bekend kunnen zijn met de plannen.

Het realiseren van het gebouw kan mogelijk nadelig zijn voor de privacy. De nieuwbouw bevindt zich echter op zeker 20 m afstand, waardoor dit slechts beperkt het geval zal zijn. Het gebouw wordt om stedenbouwkundige redenen hier gerealiseerd als beëindiging van het park. Tevens is de realisatie van het gebouw van belang in verband met de haalbaarheid van de plannen voor de Spoorzone. Het belang van de realisatie van de Spoorzone als geheel en daarmee de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het plangebied en zeker ook de woningen aan de Engelsestraat, weegt hierbij zwaarder dan een beperkte achteruitgang van de privacy van enkele woningen.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

b. Onwetendheid verkopende partijen en gemeente*Samenvatting*

De indiener geeft aan dat de twee makelaarskantoren, hoewel de makelaarskantoren mondeling hebben beweerd onwetend te zijn geweest over het voor de indiener vitale deel van het bestemmingsplan, misschien wel reeds op de hoogte waren van het plan. De indiener geeft aan dat de makelaarskantoren misschien uit oogpunt van verkooptechniek dit 19 m hoge gebouw verzwegen hebben. Ook bestaat er de mogelijkheid dat wethouder Grashof een verkeerde voorstelling van zaken heeft gegeven op 17 maart jongstleden. De indiener vraagt of er onwetendheid in het spel is of commerciële strategie.

Ook kan het zijn dat de aan de indiener een gedateerde tekening van het masterplan Spoorzone van jaren terug is verstrekt, aangezien Delftzicht II hierop nog leeg staat. Indiener vraagt hoe het anders mogelijk is, dat op de tunnel op de aan te leggen groenzone een hoog gebouw wordt geprojecteerd pal tegenover een appartementencomplex. Gevraagd wordt of er sprake is van een stedenbouwkundige communicatiestoornis of dat de ene instantie bezig was met de Spoorzone en de andere instantie met Delftzicht II.

Antwoord

Het masterplan Spoorzone van 2003 geeft al aan dat er 5 woonlagen komen. Bij een gemiddelde bouwhoogte van 3,2 m per laag en 3 m voor de parkeergarage, komt het gebouw op 19 m. Het feit is dat de parkeeroplossing van het woongebouw niet meer (half)verdiept gerealiseerd kan worden, maar vanwege het stijgende tunneldak geheel bovengronds gebouwd moet worden.

In het voorontwerpbestemmingsplan is nog ten onrechte uitgegaan van een geheel verdiept liggende parkeergarage. Bovendien hield het plan toen rekening met een gemiddelde bouwhoogte per laag van 3 m. Zoals onder a. reeds is toegelicht, wordt het gebouw hier gerealiseerd als stedenbouwkundige beëindiging van het park. Het gebouw ligt op zodanige afstand van de bestaande/in aanbouw zijnde woningen, dat een goede ruimtelijke situatie ontstaat. De leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de omgeving van de woningen aan de Engelsestraat zal, ondanks de realisatie van het gebouw in het park verbeteren.

Het moge duidelijk zijn dat de gemeente geen verantwoordelijkheid heeft voor de door makelaars verschaft informatie. Op 17 maart was de terinzagelegging van het voorontwerp van het bestemmingsplan in het kader van inspraak reeds afgerond. Het had indieners bekend kunnen zijn dat er sprake was van het desbetreffende gebouw.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.8. H. de Bruin**a. Bouwhoogte bouwblok in park***Samenvatting*

De indiener maakt bezwaar tegen de bouwhoogte van het geplande gebouw naast de ontluchtingsschacht van 19 m. Er is de indiener verzekerd dat dit gebouw een bouwhoogte zou krijgen tussen de 0 en 15 m, maar ook dat het zelfs nog onzeker was of het geplande gebouw er überhaupt wel zal komen. Het geplande gebouw komt toch al vrij dicht tegenover de nieuwbouw van de BAM te liggen en indien dit gebouw nu ook hoger wordt, zal dit nadelig zijn voor zowel de zonligging als de privacy.

Antwoord

Om kwalitatief hoogwaardige woningen te kunnen realiseren, is in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van een verdiepingshoogte van 3,2 m. In het voorontwerpbestemmingsplan is nog uitgegaan van een verdiepingshoogte van 3 m. Hierdoor is het de maximale hoogte 1 m hoger geworden. In het voorontwerpbestemmingsplan was nog geen rekening gehouden met de realisatie van een parkeerlaag in het gebouw. Om voldoende parkeerplaatsen te kunnen realiseren, is er een extra laag toegevoegd om het parkeren van dit gebouw inpandig op te kunnen lossen.

Het realiseren van het gebouw kan mogelijk nadelig zijn voor de privacy. De nieuwbouw bevindt zich echter op zeker 20 m afstand, waardoor dit slechts beperkt het geval zal zijn. In verband met de haalbaarheid van de plannen voor de Spoorzone, is de realisatie van het gebouw van groot belang. Het belang van de realisatie van de Spoorzone als geheel en daarmee de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het plangebied en zeker ook de woningen aan de Engelsestraat, weegt hierbij zwaarder dan een beperkte achteruitgang van de privacy van de woningen aan de Engelsestraat.

In de bezonningsdiagrammen is reeds rekening gehouden met een goothoogte van 19 m voor het desbetreffende gebouw. Hieruit blijkt dat de woningen langs de Engelsestraat, ondanks de realisatie van het gebouw, voldoende bezonning krijgen.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

2.9. A. Boutkan

a. Bouwhoogte bouwblok in park

Samenvatting

De indiener maakt bezwaar tegen de bouwhoogte van het gebouw naast de ontluchtings-schacht van de spoortunnel in het parkgebied langs de Engelsestraat. In het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de bouwhoogte tussen de 0 en 15 m zou zijn. De indiener werd bij zowel de publieksbalie als op de informatieavond bij het Gemeentelijk Projectbureau verzekerd dat bij eventuele wijzigingen in het plan niet van deze hoogte (0-15 m) afgeweken zou worden. Op de CD-rom bleek dat de bouwhoogte is verhoogd naar 19 m, waartegen de indiener bezwaar maakt: een verhoging van het gebouw dat slechts op 20 m afstand komt van de appartementen Delftzicht. De verhoging betekent een aantasting van privacy, zon en uitzicht.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.8 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

b. Nieuwbouwwijk Delfzicht in ondergrond en bezonningsdiagrammen

Samenvatting

De indiener geeft aan dat er sprake is van aantasting van privacy, zon en uitzicht. Dit blijkt ook uit de bezonningsdiagrammen d.d. 17-8-2005, met name na 18:00 uur en in de periode najaar, winter en voorjaar. Op het moment van aankoop heeft de indiener zich ruimschoots op de hoogte gesteld van de plannen met betrekking tot de Spoorzone, maar als er zo makkelijk van deze plannen wordt afgeweken heeft informatie vooraf niet veel zin!

Verder vraagt de indiener zich af waarom de nieuwbouwwijk van Delftzicht nog steeds niet op de tekening is aangegeven en ook niet in de juiste maatvoering van de bezonningsdiagrammen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning. In de bezonningsdiagrammen is reeds rekening gehouden met de hogere bouwhoogte van het gebouw. Hieruit blijkt dat de woningen langs de Engelsestraat, ondanks de realisatie van het gebouw, voldoende bezonning krijgen. In de bezonningsdiagrammen zijn de nieuwe woningen aan de Engelsestraat indicatief aangegeven. Deze indicatieve aanduiding is voldoende om goede conclusies te kunnen trekken uit de bezonningstekeningen.

De nieuwe woningen aan de Engelsestraat zullen in de ondergrond van de plankaart van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De nieuwe woningen aan de Engelsestraat zijn in de ondergrond van de plankaart opgenomen.

c. Gebruik ontluchtingsschacht als parkeergarage*Samenvatting*

De indiener heeft de vraag of de ontluchtingsschacht niet tevens als parkeergarage kan worden gebruikt. Volgens de indiener moet dit technisch mogelijk zijn, omdat voor zowel de tunnel als voor een parkeergarage ventilatie nodig is.

Antwoord

Een combinatie van parkeren en ontluichten is niet mogelijk, omdat de ontluchtingsschacht zorgt voor het oplossen van luchtdrukverschillen als gevolg van passages van (doorgaande) treinen. In de parkeergarage zou dan van tijd tot tijd een te hoge windsnelheid kunnen optreden, die de veiligheid van de bestuurders in gevaar brengt.

De ontluchtingsopening in het park is om technische redenen overigens verplaatst naar een locatie in het park, direct ten noorden van de Westlandseweg. Daarbij is ook de oppervlakte en de hoogte van de ontluchtingsschacht in het park verkleind. In de voorschriften wordt opgenomen dat de oppervlakte van de ontluchtingsschacht niet groter dan 50 m² mag zijn en de bouwhoogte niet hoger dan 3 m mag zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De voorschriften en de plankaart zijn aangepast. De ligging van de ontluchtingsschacht in het park (aanwijzing "ontluchting") is op de plankaart gewijzigd naar de locatie ten noorden van de Westlandseweg. In artikel 11, lid 3 (Parkgebied) van de voorschriften, wordt de bepaling over de maten van de ontluchtingsschacht aangepast en tevens wordt een bepaling opgenomen dat de ontluchtingsschacht niet over de volle breedte van het park mag worden gebouwd.

2.10. C.M. Gulden**a. Bouwhoogte stadskantoor en woonbebouwing ten noorden hiervan***Samenvatting*

De indiener maakt bezwaar tegen de plannen voor de inrichting van de spoorzone. Het betreft bezwaar tegen de bouw van flatgebouwen van 23 m en 18 m hoog aan de huidige Houttuinen in Delft, tegenover Westvest 12-27.

Gebouwen van dergelijke hoogte zullen zowel het uitzicht als de bezonning van de woning van de indiener verslechteren. De woning van de indiener bevindt zich op de vierde verdieping aan de Westvest en biedt een wijds uitzicht over alle gebouwen heen. De zon kan de gehele dag ongehinderd op het dakterras schijnen. Met name in de donkere wintermaanden wordt het weinige beetje zon aan de woning onttrokken. Hierdoor wordt het woongenot in ernstige mate aangetast en zal ook de waarde van de woning aanzienlijk verminderen.

De indiener begrijpt niet waarom een spoortunnel direct moet leiden tot het bouwen van zulke hoge nieuwbouw flats tegenover de woning van de indiener.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 11 en 16 over bezonning en schade(vergoeding).

De hoogte van een deel van de nieuwbouw waar de indiener op doelt is beperkt. De bebouwing nabij het Bolwerk wordt maximaal 5 bouwlagen (16,2 m gerekend vanaf het nieuwe maaiveld dat op +1,6 m NAP komt te liggen). Aan de Westvest bevindt zich diverse bebouwing in 4 en 5 bouwlagen. Het maaiveld direct grenzend aan de bebouwing aan de Westvest ligt op ongeveer +1,1 m NAP. De bebouwing wordt dan ook niet veel hoger dan de bebouwing aan de overzijde van de Westvest. Er zal hier zeker geen sprake zijn van zeer hoge bebouwing.

Het stadskantoor/station wordt hoger (maximaal 6 bouwlagen; 21,4 m gerekend vanaf het nieuwe maaiveld). Aangezien dit gebouw op een zeer markante plek in het gebied gerealiseerd

wordt en een belangrijke openbare functie heeft, is het stedenbouwkundig gezien wenselijk dit gebouw meer massa te geven, waardoor het een herkenbaar gebouw wordt. De hogere bouwhoogte past bij een stedelijke omgeving als het stationsgebied.

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 Westvest.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

2.11. R.A van Krimpen

a. Bouwhoogte stadskantoor

Samenvatting

Door de voorgenomen nieuwbouw zal het uitzicht en de bezonning/ lichtinval aanzienlijk minder worden, wat een onaanvaardbare aantasting van het woongenot zal veroorzaken. Tevens zal het zijn weerslag vinden in de verkoop van het appartement. Bij de koop in 1996 was er nog een weids uitzicht. De indiener verzoekt om de voorgenomen bouwhoogte van het stadskantoor aan te passen op een voor alle bewoners op de Westvest aanvaardbare schaal.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.10 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

2.12. R.W.J. Smits & H.A.T. Verleg

a. Goothoogte vervangen door bouwhoogte

Samenvatting

De indiener verzoekt om in het bestemmingsplan uit te gaan van het begrip bouwhoogte in plaats van goothoogte.

Antwoord

In het bestemmingsplan is uitgegaan van goothoogte in plaats van bouwhoogte, aangezien dit de mogelijkheid geeft om schuine kappen op de bebouwing te realiseren. Hiermee kan beter aangesloten worden bij de uitstraling van de bebouwing rondom de Spoorzone, met name van het Westerkwartier. Voor het station/stadskantoor is in afwijking van het ontwerpbestemmingsplan een bouwhoogte opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften is de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte opgenomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

b. Bouwhoogte stadskantoor/station

Samenvatting

De indiener verzoekt om de maximale bouwhoogte voor de locatie stadskantoor/station conform het voorontwerp te stellen op 17 m, met een mogelijkheid om over 30% van het oppervlak van deze locatie een bouwhoogte van maximaal 20 m te realiseren. Hieraan toegevoegd dat deze 2 m geldt voor de locatie die gelegen is aan het stationsplein. In het ontwerpbestemmingsplan

is nu een goothoogte van 23 m opgenomen, waardoor de bouwhoogte die gerealiseerd kan worden 4 m boven deze 23 m uitgaat. De indiener heeft de vraag waarom deze aanpassing niet is toegelicht in het bestemmingsplan. De indiener kan zich niet aan de indruk onttrekken dat bij de thans opgenomen bouwvolume en maximale goothoogte de ruimtebehoefte voor een nieuw stadskantoor leidend is en niet het creëren van een verantwoorde stedenbouwkundige situatie. Dit gedeelte van het plan wijkt sterk af van de visie van Joan Busquets; (enkele citaten: "de nadruk ligt op aansluiting op de binnenstad, zowel in maat als in schaal"; "de maaswijdte en korrelgrootte van de bebouwing sluit aan op de aangrenzende gebieden"; "de bouwhoogte is bescheiden en slechts enkele hoogteaccenten").

Ook vindt de indiener dat een bouwhoogte van 23 m of zelfs hoger niet past in de omgeving. (die 14 à 15 m hoog is). In de wintermaanden zullen er forse nadelige effecten qua licht en bezonning zijn. Bezonningsstudies wijzen uit dat in de winter geen zon meer zal schijnen op de gevels aan de Westvest. Dit is aanzienlijke achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie (de omschrijving op pagina 45 dat er nauwelijks hinderlijke schaduwwerking zal optreden is derhalve onjuist. Ook van een aantrekkelijke wandelroute van de Westvest naar het centrum kan niet gesproken worden bij zo'n hoog stadskantoor.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 11, 13 en 14 over bezonning, bouwhoogte en relatie Westerkwartier/binnenstad.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

c. Peil

Samenvatting

De indiener wil graag dat er duidelijk wordt aangegeven vanaf welk peil de bouwhoogte wordt gemeten, aangezien momenteel het maaiveld van de Westvest namelijk flink hoger ligt dan de Houttuinen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 12 over peil.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In het bestemmingsplan is in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften de definitie van "peil" aangepast: er is een vast peil vastgelegd. Naar aanleiding hiervan zijn de hoogtes in artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) die vanaf het oude peil berekend waren, aangepast ten opzichte van het nieuwe peil. De teksten over de hoogtes ten opzichte van peil in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

2.13. J.W.M. Damen & A.T.J Kruthoff

a. Goothoogte vervangen door bouwhoogte

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften is de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte op-

genomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

b. Bouwhoogte stadskantoor/station

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder b.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

c. Peil

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder c.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder c.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In het bestemmingsplan is in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften de definitie van 'peil' aangepast: er is een vast peil vastgelegd. Naar aanleiding hiervan zijn de hoogtes in artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) die vanaf het oude peil berekend waren, aangepast ten opzichte van het nieuwe peil. De teksten over de hoogtes ten opzichte van peil in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

2.14. K. van Krimpen

a. Goothoogte vervangen door bouwhoogte

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften is de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte opgenomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

b. Bouwhoogte stadskantoor/station

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder b.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

c. Peil*Samenvatting*

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder c.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder c.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In het bestemmingsplan is in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften de definitie van 'peil' aangepast: er is een vast peil vastgelegd. Naar aanleiding hiervan zijn de hoogtes in artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) die vanaf het oude peil berekend waren, aangepast ten opzichte van het nieuwe peil. De teksten over de hoogtes ten opzichte van peil in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

2.15. C. Schreuder- Kouwenhoven en P.A. Schreuder**a. Goothoogte vervangen door bouwhoogte***Samenvatting*

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften is de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte opgenomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

b. Bouwhoogte stadskantoor/station*Samenvatting*

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder b.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

c. Peil*Samenvatting*

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.12 onder c.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder c.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In het bestemmingsplan is in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften de definitie van 'peil' aangepast: er is een vast peil vastgelegd. Naar aanleiding hiervan zijn de hoogtes in artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) die vanaf het oude peil berekend waren, aangepast ten opzichte van het nieuwe peil. De teksten over de hoogtes ten opzichte van peil in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

2.16. Stichting DUWO, door J.J. Benschop

a. Verdeling sociale huurwoningen

Samenvatting

De indiener constateert op basis van de volgende passages dat de formulering niet consistent is. Het is niet duidelijk hoeveel studentenwoningen van welke grootte zijn gepland en onder welke categorie deze vallen. Maken de studentenwoningen onderdeel uit van de jongerenwoningen of van de regulier sociale huurwoningen. Het betreft de volgende passages:

- blz. 11 "met de realisatie van woningen wordt voorzien in de woningbehoefte in Delft. Deze behoefte is gericht op kwalitatief goede woningen voor onder andere jongeren, werkende alleenstaanden en tweeverdieners; de woningtypes (appartementen, penthouses en stadswoningen) die in de Spoorzone worden gerealiseerd sluiten aan op deze doelgroepen;"
- blz. 51: in het schema staat dat het gaat om 210 woningen in de sociale woningbouw, waarvan 60 reguliere sociale woningen van 100 m² bvo en 150 jongerenwoningen (2-persoons) van 60 m² bvo;
- blz. 51: "jonge, startende huishoudens nemen de komende jaren in de vorm van alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens toe; het prijsniveau van de aan te bieden appartementen moet voor deze groep niet te hoog liggen;"
- blz. 52: "er zullen circa 210 woningen in de sociale sector worden gerealiseerd, 60 woningen zullen voor studentenhuysvesting worden gereserveerd;"
- blz. 53: "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 en luxe, maar betaalbare stadswoningen in het centrumgebied;"
- blz.70: "Het schema vermeldt een parkeernorm voor de reguliere sociale woningen van 1 pp/won, en een norm van 0,4 pp/won, voor jongerenwoningen."

De indiener heeft liever dat er aangegeven wordt hoeveel sociale huurwoningen er in totaal worden gemaakt en deze onder te verdelen in aantallen per doelgroep (jongeren, studenten, werkende alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens) met vermelding van het aantal m² gbo in plaats van m² bvo. Ook hier zou volgens de indiener een koppeling gelegd moeten worden met de verschillende woningtypes (appartementen en stadswoningen).

Antwoord

Als er studentenwoningen in het plangebied gerealiseerd worden, dan vallen deze onder de jongerenwoningen. Het is momenteel nog niet duidelijk of er studentenwoningen gerealiseerd zullen worden. De formulering van de verschillende passages zal beter op elkaar afgestemd worden.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van hoofdstuk 6 van de toelichting van het plan. De formulering van de verschillende passages zal beter op elkaar afgestemd worden.

b. Parkeernorm jongerenwoningen

Samenvatting

De indiener is van mening dat de parkeernorm voor studentenwoningen op 0 moet worden vastgesteld, aangezien recent onderzoek heeft aangetoond dat het autobezit onder studenten een fractie is van het autobezit onder andere bewonersgroepen. Omdat de stichtingskosten van een parkeerplaats oplopen tot circa 50% van de kosten voor een studentenwoning, liggen ook de maandelijkse kosten voor een parkeerplaats op ongeveer de helft van de huur van een studentenwoning. Bij studentenwoningen is het financieel onhaalbaar om gebouwde parkeervoorzieningen te bouwen, gezien de student met een studietoelage geen plek in de garage kan huren.

Antwoord

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangetoond dat het bestemmingsplan ruimte biedt voor voldoende parkeergelegenheid. Daarmee wordt vooral in het kader van een goede ruimtelijke ordening aangetoond dat de kwaliteit van de openbare ruimte in het plangebied kan worden gegarandeerd en dat afwenteling van parkeerdruk op de omgeving wordt voorkomen. De daadwerkelijke parkeernormering zal – gedetailleerder – in het kader van de bouwplanontwikkeling aan de orde komen (en worden getoetst bij de verlening van de bouwvergunningen). In dat stadium zal pas bekend zijn of studentenhuisvesting binnen het plan zal worden gerealiseerd en welke normstelling voor parkeren zal worden toegepast. Over de parkeernormering voor studentenhuisvesting kan worden gesteld dat deze inderdaad – net als bij ouderenhuisvesting – in de regel lager ligt dan voor andere huishoudens. In de gemeentelijke normen is dan ook een lagere norm voor studentenwoningen en voor jongerenwoningen verwerkt. Desondanks dienen ook voor studenten parkeerplaatsen te worden gereserveerd. Naast eigen bezit gaat het daarbij ook om parkeergelegenheid voor bezoek.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.17. Annet Thoms**a. Woningen Van Leeuwenhoeksingel***Samenvatting*

De indiener maakt bezwaar tegen het slopen van de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel. Deze woningen moeten, net als de woningen aan de Houttuinen en Bacinol, behouden blijven. Delft profileert zich onder andere als historische stad en als kennisstad. Indiener stelt voor om deze twee elementen te combineren en een alternatief bouwplan te verzinnen, waarbij het mogelijk is om een tunnel onder deze bebouwing door te laten lopen.

Tevens staat op pagina 35 en 79 dat de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel zijn meegenomen in het Monumenten Inventarisatie Programma (MIP), omdat de panden representatief zijn voor de bouwkunst uit de periode 1850-1940. Deze woningen zijn echter niet geselecteerd als rijksmonument.

Nergens in Delft is een vergelijkbare rij huizen te vinden, maar de indiener stelt de vraag waarom deze woningen weg moeten. Dit kan de indiener nergens vinden in het ontwerpbestemmingsplan.

Gevraagd wordt wat er gaat gebeuren met de huizen aan de Houttuinen en of de sloop van het Bacinol-gebouw nodig is.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.2 onder h. De huizen aan de Houttuinen worden, net als de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel en het Bacinol-gebouw, gesloopt. Hiervoor gelden dezelfde argumenten als voor de Van Leeuwenhoeksingel. Bovendien geldt voor het Bacinol-gebouw dat dit gebouw in tegenstelling tot molen De Roos en de waltoren niet op een gesloten tunneldeel staat, maar op een deel waar de sporen in een helling liggen in een open bak nabij de tunnelmond. Onderkluizing is wel mogelijk, maar is momenteel financieel en stedenbouwkundig gezien niet aantrekkelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.18. J. Kooyman

a. Verdwijnen bomen op Coenderstraat, Parallelweg en Locomotiefpad

Samenvatting

Aangezien er veel bouwgrond vrij gaat komen als het spoor onder de grond ligt, vindt de indiener het niet reëel dat er een stuk van het grasveld en bomen moeten wijken. De indiener maakt hiertegen bezwaar. De bestemmingsgrens kan volgens de indiener best ingekort worden, waardoor in het blok met h11 erin (langs het Lokomotiefpad) gras en bomen kunnen komen in plaats van een blok huizen.

Antwoord

Door het Spoorzoneproject zal het gehele gebied rondom het spoor herontwikkeld worden. De strook groen langs het Lokomotiefpad zal weliswaar verdwijnen, maar er zal op het spoor een groot park gerealiseerd worden, waarmee het verlies van de groenstrook ruimschoots wordt gecompenseerd. Het park zal een functie hebben voor meer inwoners in Delft, zal meer ruimtelijke kwaliteit krijgen en meer gebruikswaarde dan de groenstrook langs het Lokomotiefpad. Tevens zal de Coenderstraat ingericht worden als stadsstraat met een dubbele bomenrij. Hierdoor zal deze straat een groene uitstraling krijgen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Verplaatsen hoofdautoroute naar Coenderstraat

Samenvatting

De indiener heeft bezwaar tegen het verbreden en doortrekken van de Coenderstraat. De bewoners hebben dan geen last van het treinverkeer, maar wel van toekomstig autoverkeer (met onder andere sluiproutes in de wijk). Bovendien krijgen de bewoners meer last van luchtvervuiling in de wijk. Het Westerkwartier is nu nog een rustige wijk en dat moet zo blijven. Het verkeer van De Westvest mag niet worden verplaatst naar de Coenderstraat.

Antwoord

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene antwoorden onder 2 en 10 over de keuze voor de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat in plaats van Westvest en over luchtkwaliteit.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

c. Nieuwbouw Coenderstraat

Samenvatting

De indiener heeft bezwaar tegen de hoogbouw die voor de Coenderstraat gaat komen. Hierdoor wordt het stadsbeeld van Delft aangetast. De mensen die in de Coenderstraat wonen verliezen ook hun uitzicht op de kerk, waardoor de waarde van hun huis daalt. De indiener zou graag voor heel Delft zien dat er alleen maar laagbouw is en in dezelfde stijl als de oude huizen die er al heel lang staan.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden 13, 14 en 16 over bouwhoogte, relatie Westerkwartier/Binnenstad en schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.19. Ton Voets Architecten, door Ton Voets

a. Monumentale karakter 19^e-eeuwse bebouwing

Samenvatting

De indiener geeft aan dat er weinig voorbeelden zijn in Nederland en ook in Delft met een monumentaal karakter van de 19^e eeuwse bebouwing. Hetgeen nog rest dient met zorg te worden omgeven.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.2 onder h.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Stedenbouwkundige samenhang

Samenvatting

Door het bouwen van een gemeentekantoor met een hoogte van 22 m en een groot aantal woningen, wordt volgens de indiener de fysieke scheiding tussen Westerkwartier en Centrum eerder versterkt dan verminderd. Verder voegt de veel hogere spoorzonebebouwing (22 m) zich niet in het kleinschalige bebouwing van Westerkwartier (een laag met kap) en de historische bebouwing van de binnenstad. Er ontstaat een stedenbouwkundig "eiland" zonder enige samenhang met de omringende bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 13 en 14 over bouwhoogte en relatie Westerkwartier/Binnenstad.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Bereikbaarheid station

Samenvatting

De indiener vindt dat de bereikbaarheid van Delft CS niet wordt verbeterd. De tunnel blijft twee sporen zoals in de huidige situatie. Het betreft slechts een "cosmetische" verandering en is om die reden maatschappelijk onverantwoord.

Antwoord

Door ondertunneling van het spoor verdwijnt de overlast die de (woon)bestemmingen langs het spoortracé ondervinden. Daarnaast wordt het mogelijk de binnenstad ruimtelijk met de aanliggende wijken te verbinden. Belangrijk is verder dat de ondertunneling ook noodzakelijk is om meer capaciteit op het spoortraject zelf te verkrijgen. De huidige bocht in het spoortracé ter hoogte van de Buitenwatersloot vermindert de capaciteit van het spoortraject aanzienlijk doordat alle passerende treinen tot 80 km/h moeten afremmen. Een tweesporige tunnel levert, doordat deze krappe bocht uit het tracé verdwijnt, reeds een aanzienlijke capaciteitsverruiming op. De wanden en het dak van de tweede tunnelbuis, waarin het derde en vierde spoor worden ondergebracht, worden gelijktijdig met de eerste tunnelbuis gerealiseerd, maar nog niet in gebruik gesteld. Dat is te zijner tijd wel mogelijk, zonder dat daarbij het bovengrondse gebied op de schop gaat. De tunnelbuizen worden namelijk vanuit de tunnelmond uitgegraven.

Het feit dat er ter plaatse van het Westerkwartier meer hinder ontstaat als gevolg van wegverkeer doordat de Coenderstraat als wijkverzamelweg gaat functioneren, is een gevolg van keuzes die gemaakt zijn met betrekking tot het functioneren van de hoofdverkeersstructuur.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Tunneltechniek*Samenvatting*

De indiener heeft zijn twijfels in de gekozen tunneltechniek. Door de in snel tempo wijzigende inzichten in tunneltechniek, is de gekozen oplossing opportuun en niet weloverwogen.

Antwoord

Tijdens de Planstudie uitgevoerd door Railinfrabeheer/ProRail en de gemeente (2002 – 2003, rapporten aangeboden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2004) is uitvoerig gestudeerd op de mogelijkheden van een geboorde tunnel. De voordelen zijn evident: de minste verstoring in de stad. Toen golden er ook een belangrijk aantal nadelen. Het argument dat de boortunnel erg diep zou komen te liggen is inderdaad met de huidige stand van techniek niet meer als grootste nadeel te beschouwen. Echter de andere nadelen blijven onveranderd overeind.

1. Het boren van tunnels is per strekkende meter duurder dan het bouwen vanaf maaiveld; ook omdat (nog steeds) dieper gebouwd moet worden dan bij methoden vanaf maaiveld.
2. De tunnel in Delft is te kort van lengte om op economische wijze de boormethode toe te passen: de toeritten moeten steeds op traditionele wijze gebouwd worden (de beide toeritten samen vormen ruim 20% van de totale constructielengte); dit bezwaar is alleen op te heffen door de tunnel (aanzienlijk) langer te maken, maar de kosten nemen dan ook zeer sterk toe.
3. Een boormachine is niet in staat de tunnelbreedte te laten variëren. Het station Delft vormt een onderdeel van de tunnel en ter plekke van een station is de tunnel aanzienlijk breder om plaats te bieden aan de perrons. De lengte van de perrons bedragen 340 m (bijna 15% van de totale tunnellengte). Bovendien vraagt het verloop van de sporen een forse lengte waarover de tunnelbreder moet zijn dan de minimale maat. Al met al (inclusief toeritten) is er sprake van 40 tot 50% van de constructielengte waarover niet de minimale breedte toegepast kan worden. Op de plaatsen van een verbrede tunnel, is bouwen vanaf maaiveld de enige optie. Het verbreden van het gehele tunneltracé brengt excessieve kostenverhogingen met zich mee.
4. De voorgestelde ligging van het station in combinatie met de verplichte lengte van de perrons zou in alle beschouwde lange tunnelvarianten geleid hebben tot het bouwen vanaf maaiveld ter plekke van (grote delen van) de Houttuinen en de Van Leeuwenhoeksingel. Daarmee gaat het belangrijkste voordeel van het boren (het ongemoeid laten van het maaiveld) op de meest gevoelige punten in de stad verloren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Windhinder*Samenvatting*

In de nabijheid van gebouwen die uitsteken boven hun directe omgeving (het toekomstige gemeentekantoor) wordt een ongunstiger windklimaat ondervonden, dan op een plaats waar alleen lage bebouwing in de omgeving aanwezig is. Er is een toename van de windsnelheid met de hoogte. Bij de beoordeling van het windklimaat van de toekomstige bebouwing, zal een toetsing dienen plaats te vinden in de windtunnel, er dient gebruik te worden gemaakt van de begrippen "vergrotingsfactor" en "windhinderpercentage".

Antwoord

Uit het verkennend windhinderonderzoek (d.d. 12 december 2005) uitgevoerd door DHV blijkt dat op een tweetal locaties (verkeersgebied Westlandseweg en Crommelinplein) in het bestemmingsplan Spoorzone windhinder is te verwachten. De mate van windhinder treedt slechts zeer lokaal op en is daarbij niet extreem groot. Er is hier zeker geen sprake van windgevaar. Op deze locaties is ook geen sprake van functies die enige mate van windhinder niet zouden verdragen, zoals bijvoorbeeld terrassen of wachtruimtes. Eventuele windhinder wordt dat ook acceptabel geacht. Er wordt dan ook geen aanvullend onderzoek voor deze locaties uitgevoerd, aangezien de locaties beperkt in omvang zijn, de windversterkingsfactoren niet uitzonderling groot zijn en er bovendien geen functies zijn voorzien die enige windhinder niet zouden verdra-

gen. Bij de verdere architectonische uitwerking van de bebouwing zal uiteraard wel gekeken worden of de windhinder zoveel mogelijk beperkt kan worden.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting van het plan. In hoofdstuk 11 (Milieu)onderzoek is de paragraaf "windhinder" toegevoegd waarin onder andere de uitkomsten van het verkennend windhinderonderzoek zijn opgenomen.

f. Verdwijnen bedrijvigheid

Samenvatting

Indiener denkt dat een groot aantal bedrijven in de dienstverlening met een groot economisch draagvlak voor de gemeente zullen verdwijnen. Deze zullen, voor een groot deel, gedwongen worden te verhuizen naar buurgemeenten bij het niet vinden van geschikte alternatieven binnen de gemeentegrenzen.

Antwoord

Voor de realisering van de plannen zal een beperkt deel van bedrijvigheid in Delft moeten wijken. Echter voor een groot deel, namelijk de vestigingen in het voormalige Politie Technische Dienstcomplex en in het Bacinol A-gebouw, was op voorhand duidelijk dat de bedrijfsvestiging een tijdelijke was.

Het succes van de Bacinol-formule, die in feite voor een deel ook al geldt voor de vestigingen van kleinschalige bedrijven langs de Van Leeuwenhoeksingel, geeft aan dat er behoefte is aan dergelijke (goedkope) bedrijfspanden. De gemeente is doende alternatieve plekken te identificeren. Daarmee zou deze bedrijvigheid voor Delft behouden blijven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Verslechtering luchtkwaliteit

Samenvatting

De indiener vindt dat door een toename en concentratie van woningen en gemeentekantoor het aantal verkeersbewegingen evenredig zal toenemen. Hierdoor is er sprake van een onacceptabele toename van vervuiling en fijn stof binnen de centrumgrenzen van de gemeente. De indiener wijst hierbij op de grenswaarden gebaseerd op de gezondheidkundige effecten volgens het Besluit luchtkwaliteit in 2010 voor onder andere stikstofdioxide (NO₂) of in 2005 voor onder andere fijn stof, bereikt moet zijn.

Antwoord

De luchtkwaliteitberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeersprognoses; voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de verkeerscijfers met verkeersbewegingen en -intensiteiten wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

h. Financiële risico's

Samenvatting

De indiener vindt de financiële onderbouwing ontoereikend. Dit soort langlopende projecten worden doorgaans gekenmerkt door forse budgetoverschrijdingen van twee tot drie keer het initiatiefbudget. De voorbeelden uit het recente verleden, en ook nog in de buurt, zijn legio. En daar het voor een groot deel gemeenschapsgelden zijn, dient hier met de meeste zorg mee te worden omgegaan.

Antwoord

In de paragraaf "financiële uitvoerbaarheid" in de toelichting is de aan het plan ten grondslag liggende financiële constructie beschreven met de daarbijbehorende geldstromen. Ook is duidelijk gemaakt welke elementen van die financiële constructie deel uitmaken. Negatieve ervaringen uit het recente verleden maken niet dat de financiële onderbouwing voor dit plan ontoereikend is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

i. Sociale veiligheid*Samenvatting*

De indiener vindt dat de perrons van het station, de omgeving van het station en het gemeentekantoor zal leiden tot een verzamelplaats voor kleine criminaliteit, wat zorgt voor grote ergernis bij de gebruikers van het openbaar vervoer, de omwonenden en een groot deel van de Delftse bevolking. Als voorbeeld noemt de indiener het in de directe omgeving gelegen station van Rijswijk waar de spoortunnel heeft geleid tot een toename van de sociale onveiligheid.

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 *en rond* 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.

Bij het ontwerp en de inrichting van het station, de omgeving en het stadskantoor, zal rekening worden gehouden met het feit dat deze plekken sociaal veilig moeten zijn. Het handhaven van veiligheid op straat en in gebouwen is echter geen zaak die in het bestemmingsplan kan worden vastgelegd.

Een zorgvuldig ontwerp en een hoogwaardige inrichting van (door materiaalgebruik en verlichting in) de buitenruimte moet het voorkomen van kleine criminaliteit tegengaan. De aanwezigheid van woonbebouwing, horeca in het historische stationsgebouw en voldoende beweging op en rond het stationsplein moeten daar ook aan bijdragen. Een vergelijking met het station Rijswijk is daarom niet opportuun.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

j. Calamiteiten en externe veiligheid*Samenvatting*

In een gewijzigd wereldbeeld met de permanente dreiging van terrorisme, is de vraag gepast om na te denken over ondergrondse, kwetsbare voorzieningen. De praktijk heeft ons geleerd dat aanslagen juist hier plaatsvinden. Hierbij betreft de indiener tevens de risico's van het vervoeren van gevaarlijke stoffen via het spoor.

Antwoord

In het MER is onderzocht wat de gevolgen zijn van het hele project voor zowel de externe veiligheid als de interne veiligheid (ondergronds). De aanleg van de spoortunnel in algemene zin verbetert de veiligheidssituatie voor de omgeving ten opzichte van het huidige spoorviaduct. Door stedelijke verdichting en het bouwen vlak naast of op de spoortunnel, kan daarentegen sprake zijn van een verhoogd risico. Geconcludeerd is dat alle risico's voor zowel bestaande als nieuwe bebouwing aanvaardbaar worden geacht en binnen de wettelijke normen vallen.

Daarnaast wordt bij de verdere uitwerking van de spoortunnel en ondergrondse functies aandacht besteedt aan de interne veiligheid van de spoortunnel. De mogelijke risico's worden daardoor geminimaliseerd en acceptabel geacht. De tunnelbuizen zijn onderling afgescheiden, maar via vluchtdeuren wel bereikbaar. Zo kan een evacuatie veilig plaatsvinden.

Voor wat betreft externe veiligheid is hierop in het MER ingegaan, maar ook bij de ontwikkeling van het veiligheidsconcept (met alle relevante hulpverleningsinstanties opgezet) vooruitlopend op het tunnelontwerp. Met dit tunnelontwerp is een dynamisch toetsingskader voor de externe en interne veiligheid van de gehele OV-knoop totstandgekomen. Steeds wanneer de ontwerpen verder uitgewerkt worden, bekijkt de groep, betrokken bij de ontwikkeling van het veiligheidsconcept, of de voorgelegde ontwerpen voldoen. Mede op basis hiervan zal de brandweer bij de formele (bouw)vergunningsaanvraag goedkeuring aan de plannen hechten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.20. Buurtvereniging Delftzicht, door Marian Loth

a. Maximale bouwhoogte voor het bouwblok ten noorden van de Groene Haven

Samenvatting

De indiener wil haar mondelinge zienswijze van 13 oktober 2005 wijzigen, aangezien de indiener per abuis de gegevens van bestemmingsplan Spoorzone van 11-11-2004 heeft gebruikt. De vrijstelling om voor 30% af te wijken van de maximale bouwhoogte voor het bouwblok ten noorden van de Groene haven moet zijn 65%. De in de mondelinge reactie genoemde bouwhoogte van 29 m dient verandert te worden in 30 m, aangezien dit de hoogte is zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Antwoord

De wijziging is doorgevoerd in de mondelinge zienswijze. Voor het antwoord wordt verwezen naar reactie 2.21 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.21. Buurtvereniging Delftzicht, door Marian Loth

a. Maximale bouwhoogte voor het bouwblok ten noorden van de Groene Haven

Samenvatting

De maximale bouwhoogte van het bouwblok ten noorden van de Groene Haven werd in het bestemmingsplan van 11-11-2004 gesteld op 23 m, waarbij in 30% van het totale bouwoppervlak tot 29 m overschreden mocht worden. Inmiddels is om onduidelijke redenen de bouwhoogte verhoogt naar 30 m over 65% van het bouwvlak. Rekening houdend met hellende dakvlakken, bedraagt de maximale bouwhoogte inmiddels 34 m.

De indiener verzoekt te stoppen met de tendens om de hoogte van de appartementsgebouwen om onduidelijke redenen steeds hoger te maken en zowel de ontstaansgeschiedenis van Delftzicht als de gebiedsvisie van de spoortunnel te respecteren (bouwhoogtes realiseren die zoveel mogelijk aansluiten op de bebouwing in de directe omgeving). Indiener geeft aan de maximale bouwhoogte van het appartementsgebouw te verlagen (tot maximaal 23 m inclusief hellende dakvlakken) en de vrijstelling van 65% te schrappen.

Antwoord

In het stedenbouwkundig plan is ervan uitgegaan dat de bouwhoogten zoveel mogelijk in verhouding zijn met de bebouwing eromheen. De bouwhoogten zijn in het algemeen enkele lagen hoger dan de omliggende bebouwing. De stationsomgeving betreft een stedelijk gebied, waarbij deze iets hogere bouwhoogten passen. Op incidentele plekken is een hoogteaccent voorzien, zo ook ter plaatse van de Groene Haven. Aangezien het hier een bijzondere plek betreft met een fantastische ligging nabij de Kolk en het toekomstige park, is hier in verband met de uitzichtmogelijkheden hogere bebouwing voorzien. Voor een groot deel van de voorziene bebouwing aan de Groene Haven is overigens op basis van het vigerende bestemmingsplan (be-

stemmingsplan Hooikade-Zuideinde, vastgesteld 17 juni 1986, goedgekeurd 27 januari 1987) reeds bebouwing met een hoogte van 25 m plus een kap mogelijk.

De goothoogte van 23 m (uit het voorontwerpbestemmingsplan) is in het ontwerpbestemmingsplan verhoogd naar 24 m. Dit komt voort uit het feit dat eerder uitgegaan werd van een hoogte van 3 m per bouwlaag en nu van 3,2 m. Hiervoor is gekozen om te kunnen voldoen aan het bouwbesluit dat een minimale verdiepingshoogte voorschrijft en om kwalitatief hoogwaardigere woningen te kunnen realiseren.

Over een deel van het bouwblok mag een grotere goothoogte worden gerealiseerd. Deze is (ook vanwege de hogere bouwlagen) verhoogd van 29 m naar 30 m. In het voorontwerpbestemmingsplan was de hoogste bouwhoogte over een beperkt percentage van het gehele bouwblok toegestaan. In het ontwerpbestemmingsplan is dit slechts mogelijk langs de Westlandseweg en het park. Het percentage waarop de hoogste bouwhoogte gerealiseerd mag worden, wordt nu gerelateerd aan het bouwblok waar de aanwijzing (h12) geldt. Het gaat hier om een kleiner bouwvlak waarover een groter percentage geldt. Er mag namelijk eenzelfde volume als in het voorontwerpbestemmingsplan tot een goothoogte van 30 m worden gerealiseerd, maar op een kleinere oppervlakte.

Voor een antwoord op de keuze voor goothoogten in plaats van bouwhoogten wordt verwezen naar reactie 2.12 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Bouwblok parkgebied

Samenvatting

De indiener heeft het verzoek om de zone ten westen van de Engelsestraat waar de bestemming parkgebied geldt, bebouwingsvrij te houden. De bewoners van het appartementencomplex hebben dan een vrij uitzicht op het park en ook geen last van ongewenste schaduwwerking. Ook de bewoners in het parkgebied komen dan te wonen in een door allerlei gebouwen omringd park. De indiener ziet graag een gebied met een grote ruimtelijke kwaliteit door de aanleg van een langgerekt park en de indiener wil niet tegen een bouwblok en een ontluchtingsschacht aankijken.

Antwoord

Er wordt slechts één gebouw in het park gerealiseerd als beëindiging van het park. Het gaat hierbij om een toplocatie voor woningbouw, aangezien het blok prachtig in het park gelegen is. Bovendien is dit gebouw mede nodig om de ondertunneling van het spoor financieel mogelijk te maken. Met het plan van de Spoorzone zal de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de omgeving van de woningen aan de Engelsestraat aanzienlijk verbeteren. Het spoor gaat ondergronds (minder geluidsoverlast) en er wordt een park aangelegd. Wel zal er een gebouw in het park gerealiseerd worden. Er heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Het belang van de verbetering van de leefbaarheid is in dit geval afgewogen tegen de vermindering van het uitzicht van enkele omwonenden.

Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

c. Ontluchtingsopening

Samenvatting

De ontluchtingsschacht krijgt een oppervlakte van 100 m² en een hoogte van maximaal 6 m. De zorg bestaat uit mogelijke overlast door hoogte, positionering en geluidsoverlast. De indiener verzoekt om een betere oplossing te bedenken (misschien ondergronds) voor de positionering van de ontluchtingsopening, zodat het parkuitzicht voor de bewoners aan de Conradlaan en aan de Laan van Van der Gaag niet belemmerd zal worden.

Antwoord

De ontluuchtingsopening in het park is om technische redenen verplaatst naar een locatie in het park, direct ten noorden van de Westlandseweg. Hierdoor zal het uitzicht van de bewoners aan de Conradlaan en de Laan van der Gaag niet belemmerd worden. Daarbij is ook de oppervlakte en de hoogte van deze ontluuchtingsschacht verkleind. In de voorschriften wordt opgenomen dat de oppervlakte van de ontluuchtingsschacht niet groter dan 50 m² mag zijn, de bouwhoogte niet hoger dan 3 m mag zijn en een bepaling dat de ontluuchtingsschacht niet over de volle breedte van het park mag worden gebouwd.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De voorschriften en de plankaart zijn aangepast. De ligging van de ontluuchtingsschacht in het park (aanwijzing "ontluuchting") is op de plankaart gewijzigd naar de locatie ten noorden van de Westlandseweg. In artikel 11, lid 3 (Parkgebied) van de voorschriften wordt de bepaling over de maten van de ontluuchtingsschacht aangepast en tevens wordt een bepaling opgenomen dat de ontluuchtingsschacht niet over de volle breedte van het park mag worden gebouwd.

d. parkeren Engelsestraat*Samenvatting*

Volgens het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone verdwijnen de parkeerplekken aan de Engelsestraat. Definitieve vervangende parkeergelegenheden worden summier benoemd en deze verloren parkeerplekken worden nog verder in het hart van de wijk (parkeerprobleemgebied) gecompenseerd en in een sociaal minder veilige omgeving. De indiener verzoekt om meer duidelijkheid en veiligheid met betrekking tot compensatie voor de verloren parkeerplekken aan de Engelsestraat in het definitieve bestemmingsplan te geven en dat de parkeerdruk die ontstaat door de gedeelde parkeerplekken ook tijdens de bouw van de spoortunnel naar tevredenheid opgevangen zal worden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 6 over het parkeren bij de verlegde Engelsestraat en bijlage 4.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de het plan. Op de plankaart is een strook van het park langs de Engelsestraat, ten oosten van de tunnel, bestemd als Verblijfsgebied (VG) met aanwijzing (p3). In artikel 13 (Verblijfsgebied) is in lid 1 de bepaling opgenomen dat ter plaatse van de aanwijzing (p3) in ieder geval parkeerplaatsen zijn toegestaan. In de toelichting wordt opgenomen dat naast het park aan de Engelsestraat parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

e. Ontsluiting van de wijk*Samenvatting*

In de bestaande situatie vindt de ontsluiting van de wijk voornamelijk plaats via Engelsestraat (auto-/fietsverkeer richting Westlandseweg/Zuidwal/Schieweg), Hooikade (fiets-/voetgangersverkeer richting Westlandseweg/Zuidwal en TU-wijk) en Abtswoudseweg (fiets-/voetgangersverkeer richting TU-wijk en Voorhof). Summier worden ook Abtswoudseweg en Zuideinde gebruikt als ontsluiting richting Schieweg. Daarnaast vormt de Engelsestraat op dit moment een belangrijke en drukke verbindingsweg met ook veel vrachtverkeer tussen Westlandseweg/Zuidwal en de Schieweg. De Abtswoudseweg vormt een belangrijke fietsroute tussen Voorhof en TU-wijk. Voor de definitieve situatie blijkt uit de diverse kaarten, dat de nieuwe Emplacementsweg (het verlengde van de nieuw in te richten Coenderstraat) onder een hoek aansluit op Engelsestraat en Abtswoudseweg. De Abtswoudseweg (en het daarop aansluitende Zuideinde) en de Engelsestraat (vanaf Leeuwenstein), vallen op dit moment buiten het eigenlijke plangebied, waardoor onduidelijk is hoe hier de verdere verkeersafwikkeling plaatsvindt.

Gezien de verkeersbelasting van de Emplacementsweg (welke waarschijnlijk minimaal gelijk zal blijven aan de huidige verkeersbelasting van de Engelsestraat), is een goede verkeersafwikkeling ter hoogte van het knooppunt Emplacementsweg/Abtswoudseweg/Engelsestraat noodzakelijk. Gezien het aanwezige dwarsprofiel met aanliggende woningen en winkels, is het daarbij in die situatie onacceptabel om de Abtswoudseweg/Zuideinde als (hoofd)verbindingsweg tussen Emplacementsweg en Schieweg uit te voeren. Dit betekent dat de Engelsestraat, welke vrijwel haaks aansluit op de Emplacementsweg, als hoofdverbinding richting Schieweg moet gaan functioneren. Verzocht wordt om in het definitieve bestemmingsplan hiervoor een vastomlijnde en adequate oplossing vast te leggen.

Antwoord

Voor de beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting Delftzicht en woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

f. Tijdelijke ontsluiting

Samenvatting

Aan de tijdelijke situatie wordt in het ontwerpbestemmingsplan (in tegenstelling tot het plangebied gelegen ten noorden van de Westlandseweg/Zuidwal) nauwelijks aandacht besteed. Dat terwijl de problemen gedurende de bouwperiode voor het zuidelijke deel minstens zo ingrijpend zijn. In de bouwperiode zal de bestaande ontsluiting voor autoverkeer via de Engelsestraat waarschijnlijk deels komen te vervallen. Onduidelijk is hoe dit wordt opgevangen. Gevraagd wordt of gebruikgemaakt wordt van een gefaseerde aanleg van de tunnel met tijdelijke wegomleggingen of dat in een vervangende verbinding wordt voorzien. Daarnaast wordt gevraagd hoe de benodigde communicatie en overleg plaatsvindt richting bewoners en hoe de uitkomsten vervolgens worden vastgelegd en afgedwongen richting aannemer. Verzocht wordt om binnen het bestemmingsplan de hiervoor benodigde verkeersmaatregelen en tijdelijke ontsluitingsvoorzieningen nader vast te leggen.

Antwoord

Voor de beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting Delftzicht en woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

g. Langzaam verkeer Delftzicht

Samenvatting

Met betrekking tot de ontsluiting van het gebied Delftzicht voor fiets- en voetgangersverkeer richting Voorhof, geeft het ontwerpbestemmingsplan aan dat zowel het langzaamverkeersgedeelte van de Irenetunnel als de Abtswoudsetunnel gelijktijdig zullen worden afgesloten. Als tijdelijke maatregel worden vervolgens een tijdelijke voetgangersbrug en een gelijkvloerse spoor kruising genoemd. In de wijk Delftzicht wonen veel relatief jonge kinderen die dagelijks met de fiets voor school, sport en ontspanning het spoor moeten kruisen. Verder zijn er ook vanuit de Voorhof grote groepen jonge mensen die dagelijks intensief van zowel Irenetunnel als Abtswoudsetunnel gebruikmaken. Het spoor ter hoogte van Delft is tevens één van de drukst bereiden spoortrajecten van Nederland. In de hierboven beschreven situatie is een gelijkvloerse kruising ter vervanging van beide tunnels onveilig, ontoereikend en daarmee onacceptabel. Verzocht wordt om binnen het bestemmingsplan een andere (betere) oplossing vast te stellen. Ook de hierboven beschreven voetgangersbrug is onvoldoende uitgewerkt. Als gevolg van het grote hoogteverschil bij een spoor kruising, zijn lange en steile trappartijen noodzakelijk. Deze zijn onneembaar voor ouderen en minder validen. Onduidelijk is daarnaast, hoe het geheel ingepast moet worden in de beperkte ruimte.

Antwoord

Voor de beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting Delftzicht en woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

h. Overlast bouwwerkzaamheden*Samenvatting*

Als gevolg van de bouwwerkzaamheden van zowel de spoortunnel als van de daarop gepositioneerde bebouwing en aanvullende voorzieningen, zal gedurende meerdere jaren overlast ontstaan voor de omgeving. Deze overlast kan bijvoorbeeld ontstaan als gevolg van geluid en trillingen, bemalingen, routing bouwverkeer en benodigde werkterreinen, zand-, vuil- en olie afzettingen en veiligheid van de omgeving.

Het ontwerpbestemmingsplan besteedt slechts summier aandacht hoe hier tegen wordt opgetreden. Bouwrouting en werkterreinen zijn niet ingevuld, maatregelen ter reductie van geluid, trillingen en vuilafzetting zijn niet benoemd, te stellen eisen en randvoorwaarden ten aanzien van bemalingen en veiligheid worden opengelaten. Verzocht wordt om hier binnen het bestemmingsplan alsnog verdere invulling aan te geven.

Antwoord

Een bestemmingsplan is niet het document waarin de tijdelijke situatie uitgebreid beschreven wordt. Omdat de bouwtijd van het bouwplan Spoorzone een geruime tijd beslaat, is enige aandacht echter wel op z'n plaats.

Wat het bouwen van de tunnel betreft, geldt dat de nu voorgestelde bouwmethode de bouwhinder maximaal beperkt. Omdat er diepwanden worden aangelegd, hoeft voor de tunnel niet gehied te worden. Het ontgraven van de tunnel zelf vindt plaats onder het tunneldak. Dus slechts voor de bouw van het dak moet een open bouwput gegraven worden, maar deze is niet erg diep (variërend van ongeveer 2,5 m tot een 0,5 m nabij de tunnelmond. Bij de tunnelmond moet wel dieper gegraven worden (ongeveer tot 6 m diep). De dikte van de diepwanden vangen de trillingen van binnenuit grotendeels op. De hinder (ook na ingebruikname van de tunnel) is tot een zeer beperkte afstand van de tunnel merkbaar. Mocht de aannemer(scombinatie) een andere bouwmethode willen toepassen, dan stelt de gemeente de eis dat de hinder niet meer mag zijn dan bij de voorgestelde wanden-dakmethode.

De routing van het bouwverkeer is nog niet vastgesteld. Dat zal ook pas kunnen nadat de tunnelbouw gegund is aan een aannemer.

Tijdens de bouw van de tunnel zal er tijdelijk verkeershinder optreden. De Irenetunnel zal na verloop van tijd (waarschijnlijk pas in 2011) gedeeltelijk afgesloten worden. Echter, er zal steeds 1 rijbaan per rijrichting beschikbaar zijn. De tram zal 18 maanden niet door kunnen rijden naar Tanthof.

Naar verwachting zal in het tweede jaar van de tunnelbouw (na 13 of 14 maanden) gedurende maximaal 6 maanden de Engelsestraat niet bruikbaar zijn. De ontsluiting van de wijk Delftzicht zal dan tijdelijk via de Hooikade moeten verlopen. Het verlies aan parkeerplaatsen dient tijdelijk opgelost te worden op plaatsen waar de Engelsestraat niet opgebroken wordt, of elders. Dit is nog nader te bepalen. Hierover zal de gemeente tijdig in contact treden met de buurtvereniging. Heien zal wel noodzakelijk zijn voor de bouw van de woningen en kantoren, voorzover deze niet op de tunnel gebouwd worden. Ook voor deze activiteiten (grotendeels ten westen van het – nieuwe – spoor gedacht) is nog niet aan te geven welke de routing van het bouwverkeer zal zijn.

Er zal voor gezorgd worden dat de hinder in de tijdelijke situatie zoveel mogelijk beperkt wordt en ook tijdens de bouwfase een aanvaardbare situatie ontstaat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.22. Vereniging van Eigenaars Westvest 12-28, door H.A.T. Verleg

a. Afname bezonning appartementen Westvest

Samenvatting

Indiener heeft bezwaar tegen de bouwhoogte van de nieuwbouw tegenover de appartementen aan de Westvest, aangezien de bezonning van de appartementen hierdoor verminderd. Indiener verwijst hiervoor wat betreft de onderbouwing naar de individuele bezwaarschriften van de leden. Indiener verzoekt het bestemmingsplan aan te passen conform de verzoeken genoemd in de ingezonden zienswijzen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.12 onder a, b en c.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

Voor wat betreft de hoogte van het stadskantoor is in artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte opgenomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast. Voor wat betreft het peil is in het bestemmingsplan in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften de definitie van 'peil' aangepast: er is een vast peil vastgelegd. Naar aanleiding hiervan zijn de hoogtes in artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) die vanaf het oude peil berekend waren, aangepast ten opzichte van het nieuwe peil. De teksten over de hoogtes ten opzichte van peil in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

2.23. J. Baraké

a. Toegankelijkheid voor gehandicapten

Samenvatting

De indiener vraagt of er al rekening is gehouden met op- en afritten en eventueel invalidentoiletten.

Antwoord

In het bestemmingsplan wordt de ruimte geboden om op- en afritten en eventueel invalidentoiletten te realiseren. De uitwerking hiervan komt in een later stadium aan de orde, de bouwplannen die hiervoor worden gemaakt worden, worden onder andere op deze aspecten getoetst.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.24. Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, door H.G.J.M. Rieff en N. Peters

a. Tegenstrijdigheid tekst en indelingstekening Phoenixstraat

Samenvatting

Op pagina 65 van het hoofdstuk Infrastructuur is beschreven dat de indicatieve tekening geldt ter hoogte van de Phoenixstraat 16 (Publieksbalie gemeente Delft). Volgens de plankaart stopt het water ter hoogte van Spoorsingel 13/14. In de aan de Spoorzone gewijde bijlage van de stadskrant wordt gesuggereerd dat de nieuwe stadsgracht ter hoogte van Spoorsingel 24 eindigt. Indien de bestemmingsplankaart juist is, is vervolgens onduidelijk hoe de exacte verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluiting met de Hugo de Grootstraat is gedacht.

De indiener is van mening dat een bestemmingsplan duidelijkheid moet bieden en dat tekeningen en tekst consistent en duidelijk dienen te zijn. Een impressie op pagina 40 voor een belang-

rijke inrichtingssituatie mag zeker niet voor een cruciaal onderdeel in een bestemmingsplan voorkomen.

Antwoord

De impressie is opgenomen om inzicht te geven in de indeling van het profiel. De opbouw van het profiel zal gerealiseerd worden conform de impressie. De maten (breedtes) van de verschillende onderdelen kunnen echter nog enigszins schuiven. Het bestemmingsplan staat dit toe. Op de plankaart is ter hoogte van Spoorsingel 13/14 (boven de gracht) de bestemming Verkeersdoeleinden opgenomen. Het gaat hier om een brug waar de gracht onderdoor loopt. De bestemming Verkeersdoeleinden is omschreven in artikel 12 van de voorschriften en staat kruisingen met water toe. Voor het antwoord met betrekking tot de wijze waarop het verkeer ter hoogte van de toegang tot de binnenstad en de Hugo de Grootstraat wordt afgewikkeld, wordt verwezen naar het algemene antwoord 5.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Onduidelijke verkeerssituatie

Samenvatting

De complexiteit van de verkeersknoop Phoenixstraat, Spoorsingel noord (vanaf nummer 16), Hugo de Grootstraat, toegangsweg centrum/Westvest, Spoorsingel zuid (nummers 1-15), Havenstraat, Buitenwatersloot, Houttuinen en Coenderstraat is onvoldoende duidelijk beschreven, terwijl dit knooppunt juist een groot potentieel knelpunt in de verkeersafwikkeling ter plaatse dreigt te worden. De indiener vraagt om het ontwerpbestemmingsplan op dit punt te verduidelijken zodat inzichtelijk wordt hoe de uiteindelijke verkeerssituatie zal zijn.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoord 5 over de kruising Phoenixstraat/Spoorsingel met de Hugo de Grootstraat/Binnenstad.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

c. Milieueffecten in relatie tot het verleggen van het wegverkeer

Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan verschaft onvoldoende duidelijkheid hoe de uiteindelijke situatie gaat worden, terwijl wel voetstoots wordt aangenomen dat het verkeersgeluid (met een verhoogde vrijstelling) net binnen de vastgestelde norm blijft. Indien blijkt dat bij de definitieve verkeersinrichting het geluidsniveau van het wegverkeer alsnog niet voldoet aan de geluidsnorm, dient de gemeente extra maatregelen te nemen om wel aan de norm te gaan voldoen, bijvoorbeeld door het tegengaan of onmogelijk maken van doorgaand noord-zuid verkeer.

De indiener wijst in dit opzicht op de ingestuurde brief van 16 januari 2005 onder punt 7 en 9, waarin wordt uitgelegd dat de keuze voor wegverkeer via de Coenderstraat verre vanzelfsprekend is omdat de bestaande bebouwing onvoldoende geluidsisolatie heeft, terwijl de bebouwing van de Westvest juist wel met een verhoogde geluidsisolatie is gerealiseerd.

Door de gemeente wordt gesteld dat het noord-zuidwegverkeer door inrichtingsmaatregelen beperkt zal worden. Dit lijkt de indiener dan een uitstekende motivatie om te kiezen voor de Phoenixstraat-Westvest als noord-zuidverbinding in plaats van Phoenixstraat-Spoorsingel zuid-Coenderstraat.

Antwoord

Voor de keuze om de wijkverzamel functie van de Westvest naar de Coenderstraat over te hevelen, wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 2.

Wat betreft de geluidsisolatie is het volgende van toepassing. In het akoestisch onderzoek is op basis van verkeersprognoses (zie hiervoor ook het algemene antwoord onder 9) onderzocht of

voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder. In dat kader is voor de bestaande woningen onderzocht of de geluidsbelasting aan de gevel met 2 dB(A) of meer toeneemt. Indien dit het geval is zullen maatregelen aan de gevel worden getroffen om de toename van de geluidsbelasting te niet te doen en de geluidsbelasting binnen de woning terug te saneren tot de wettelijk maximaal toelaatbare binnenwaarde. Maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied zijn niet mogelijk. Daarmee is in het onderzoek reeds rekening gehouden. Op korte termijn zal bij de betreffende woningen een gevelonderzoek plaatsvinden, op basis waarvan zal worden bezien of gevelmaatregelen nodig zijn om de door de Wet geluidhinder vereiste binnenwaarde te kunnen garanderen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 en 9 van de toelichting is aangepast.

d. Dimensionering parkeergarage Spoorsingel

Samenvatting

De huidige parkeerplaatsen worden vervangen door een ondergrondse parkeergarage en bovengrondse parkeervoorzieningen. Het aantal parkeerplaatsen wijzigt niet.

De indiener dringt er sterk op aan, nu zich de daadwerkelijke gelegenheid ook aandient om het parkeerprobleem structureel te verkleinen, het aantal parkeerplaatsen in de ondergrondse parkeergarage te verhogen tot minimaal 700.

Antwoord

Het ontwerp van deze parkeergarage dient nog nader te worden gedetailleerd, maar 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. Een ondergrondse parkeergarage met 700 parkeerplaatsen is ruimtelijke dan wel financieel niet inpasbaar. Wel zullen naast de ondergrondse parkeergarage 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 bestemmingsplan 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 der verwachting dat dit zal aansluiten bij de mogelijkheden zoals deze ook in de huidige situatie aanwezig zijn. Gegarandeerd kan worden dat in de toekomst voldoende parkeerruimte voor bewoners aanwezig zal zijn. In de huidige situatie zijn langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat tussen de Kampveldweg en de Binnenwatersloot 592 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van een nachttelling in 2002 (voor- en na invoering van het parkeerreguleersysteem in de Olofsbuurt) kon worden vastgesteld dat de parkeerbehoefte langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat circa 467 parkeerplaatsen omvat. Met de ondergrondse parkeergarage als basis kan worden gesteld dat ruimschoots in de parkeerbehoefte zal worden voorzien. Samen met de bovengronds te realiseren parkeerplaatsen, zal zelfs een belangrijk deel van de huidig aanwezige parkeerplaatsen worden gecompenseerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Hoogten bebouwing plangebied

Samenvatting

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de oorspronkelijke hoogtes weliswaar enigszins aangepast, maar als alle verschillende voorschriften worden samengevoegd is de volgende situatie niet onwaarschijnlijk:

- het noordelijke gedeelte van de Coenderstraat wordt 19 m breed in plaats van de beoogde 22 m ex artikel 24 lid 1 ("noodzakelijk geachte vergroting bouwkaavel"); deze afstand kan nog worden verkleind tot 16,5 m ex artikel 23 (toegangsportalen etc.);

- er is geen toegelaten variatie in goothoogte, hiermee wordt de realisatie van een gevarieerde bebouwing zoals elders in het ontwerpbestemmingsplan beschreven niet langer mogelijk;
- de goothoogte mag met 4 m worden overschreden door een voornamelijk hellend dakvlak, waar bovenop nog opbouwen voor trappenhuizen, liften etc mogen worden gemaakt; alle hoogtes mogen met 1 m worden verhoogd ex artikel 24 lid 1;
- de voorschriften verbieden niet dat bovenop de daken nog dakterrassen mogen worden gemaakt.

Bovenstaande situatie kan leiden tot een bouwhoogte van 17 en 23 m in plaats van 12 en 18 m zoals genoemd in de toelichting

Indiener vreest dat de uiteindelijke situatie is dat alle bebouwing tot maximale hoogte wordt volgebouwd. De door het ontwerpbestemmingsplan toegelaten bouwhoogtes zijn meer dan 2x tot bijna 3x de hoogte van de omliggende bebouwing aan de Coenderstraat en Spoorsingel, zelfs de bebouwing op de Westvest is aanzienlijk lager. Daar waar de bebouwing langs de Coenderstraat nog enigszins trapsgewijs omhoog gaat, zal het nieuwe gevelfront vanuit het noorden bezien een 23 m hoge massieve wand worden, vergelijkbaar met het zicht op het Zuidpoortgebied kijkend vanaf de Sebastiaansbrug. De indiener meent echter dat lering moet worden getrokken uit de ervaringen in het Zuidpoortgebied.

Indiener doet hierbij het dringende voorstel om de bouwhoogte inclusief bijzondere vrijstellingen en soortgelijke uitzonderingssituaties te beperken tot een niveau dat vergelijkbaar is met de huidige bebouwing. Meer naar het zuiden lijkt hogere bebouwing beter inpasbaar, omdat daar de afstand tot de bestaande bebouwing groter is dan in het noordelijke deel. Daardoor kan het relatief kleine verlies aan bebouwingsoppervlakte aan de noordelijke zijde in de zuidelijker deel gelegen bebouwing worden gecompenseerd.

Indien zou blijken dat lagere bouwhoogtes langs de Coenderstraat resulteren in te hoge geluidsbelasting in het midden van het plangebied, dan is de indiener van mening dat voor de betreffende kantoorpanden een hogere grenswaarde voor wegverkeerslawaai dient te worden aangevraagd. Om "misverstanden" over de uiteindelijk te realiseren hoogtes te voorkomen, dringt de indiener erop aan dat de gemeente het begrip "goothoogte" ook in artikel 1 (begripsbepalingen) van de voorschriften expliciet beschrijft.

Een andere maatregel om de bouwhoogte te beperken, wordt gevonden in het niet toestaan van een "plint" van 1,2 m hoogte als gevolg van half verdiepte parkeergarages. Bovendien denkt de indiener dat als deze "plint" niet wordt toegestaan, de openbare ruimte aanzienlijk aan kwaliteit en sociale veiligheid wint door het realiseren van woonfuncties op de begane grond en dat potentiële mogelijkheden voor uitgebreide graffiti en illegale aanplakmogelijkheden voor affiches wordt voorkomen.

De indiener geeft aan nadrukkelijk in overweging te nemen om met name in het gebied Coenderstraat/Bolwerk en Houttuinen een aantal te bebouwen gebieden meer kavelsgewijs uit te geven (in analogie met de ontwikkeling van de Schutterstraat nabij de voormalige TU-bibliotheek in 1990/1992). Op deze wijze wordt een meer hoogwaardige overgang van korrelgrootte tussen bestaand en nieuw bevorderd. Hiermee wint ook de openbare ruimte aan kwaliteit. Door dwingende voorschriften over bouwhoogtes op te nemen kan bovendien worden bereikt dat de bouwhoogte daadwerkelijk aansluit op de bestaande bebouwing.

Antwoord

Indiener veronderstelt dat het profiel van de Coenderstraat door toepassing van de algemene vrijstellingsbevoegdheid (artikel 24 voorschriften), dan wel de algemene wijzigingsbevoegdheid (artikel 25 voorschriften) al of niet combinatie met artikel 23 (Overschrijding bouwgrenzen) kan worden verkleind tot 16,5 m. De diverse voorschriften zien niet toe op een ingrijpende verandering van het profiel van de Coenderstraat als bedoeld door indiener, integendeel. De vrijstellingen en wijzigingsbevoegdheid mogen alleen maar toegepast worden in verband met een technisch betere realisering van de bouwwerken of als het noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. Dit samenstel van voorwaarden maakt dat een versmalling van de

Coenderstraat tot 16,5 m niet bereikt kan worden via deze instrumenten. Artikel 23 staat overschrijding van de bouwgrenzen toe en niet van een bestemmingsvlak. Dit betekent dat op grond van artikel 23 geen enkele versmalling van de Coenderstraat mogelijk is.

De regeling van de hoogtematen is aangepast. Waar het uit een oogpunt van geluidshinder noodzakelijk is, zijn minimale hoogtematen voorgeschreven. Dat is met name het geval bij de eerstelijnsbebouwing (bebouwing direct aan de straat gelegen die een afschermende werking hebben voor de achterliggende bebouwing). Deze minimale goothoogten mogen overschreden worden tot maximale hoogten die in de tabel in de voorschriften zijn vastgelegd. Onder omstandigheden is een beperkte overschrijding van de maximale hoogte toegestaan. Deze regeling maakt een variatie in goothoogten mogelijk. Het bestemmingsplan is een instrument van toelatingsplanologie. Dit betekent dat niet afgedwongen kan worden dat de toegestane volumes daadwerkelijk gerealiseerd worden. De goothoogten mogen inderdaad worden overschreden door hellende dakvlakken. Dit is een bij goothoogte gebruikelijke regeling. Zoals eerder bevestigd, is het samenstel van mogelijkheden tot afwijking van de voorgeschreven maten bedoeld om goed onderbouwd in incidenteel maatwerk te kunnen leveren. Het betreft hier een op ontwikkeling gericht plan dat vraagt om enige flexibiliteit zonder dat de belangen van omwonenden onaanvaardbaar worden aangetast.

Het is inderdaad zo dat in het ontwerpbestemmingsplan niet is uitgesloten dat er dakterrassen worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is nu in artikel 27, lid 2, onder c, bepaald dat de goothoogten *uitsluitend* mogen worden overschreden door hellende dakvlakken. Hierdoor zijn dakterrassen niet meer mogelijk.

In artikel 2 (Wijze van meten) van de voorschriften is uitgelegd hoe de verschillende hoogtematen (goot- en bouwhoogte) gemeten moeten worden. Hierdoor is duidelijk wat bedoeld wordt met de verschillende "soorten" hoogtematen.

In het gebied nabij het Bolwerk/Coenderstraat zijn appartementen voorzien, een uitgifte per kavels is daarom niet mogelijk.

Verder wordt verwezen naar de algemene antwoorden onder 12, 13 en 14 over bouwhoogte, peil en (parkeer)plint en relatie Westerkwartier/Binnenstad. In het blok direct ten zuiden van het Bolwerk zal wel een plint/halfverdiepte laag gerealiseerd worden, maar in deze halfverdiepte laag zullen geen parkeervoorzieningen aan de gevel van de Coenderstraat komen. Langs deze gevel zal alleen de woonfunctie komen. Er zal dan ook geen dichte plint ontstaan.

De bouwhoogteregeling in de voorschriften van het bestemmingsplan is dusdanig, dat met de minimale bouwhoogte altijd is gewaarborgd dat de achterliggende bebouwing altijd voldoende wordt afgeschermd om aan de eisen van de Wet geluidshinder, dan wel aan de aangevraagde hogere grenswaarden te voldoen. Het gaat daarbij overigens om de geluidswaarden van woningen. Kantoorpanden worden door de Wet geluidshinder niet als een geluidsgevoelige bestemming aangemerkt, zodat de gevelbelasting niet aan de in de Wet geluidshinder genoemde normen hoeft te voldoen. Het aanvragen van hogere grenswaarden voor kantoorpanden is om die reden niet mogelijk. Stel dat de bestemming van deze kantoorpanden te zijner tijd alsnog in een als geluidsgevoelige aangemerkte (woon)bestemming wordt gewijzigd, dan is in het kader van de daarbij op te stellen ruimtelijke regeling (bestemmingsplan of artikel 19-plan) alsnog toetsing aan de (normen) van de Wet geluidshinder vereist.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de voorschriften en de toelichting van het plan. Artikel 27, lid 2 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) in de voorschriften is aangepast. In de tabel is een extra kolom toegevoegd, waardoor er een kolom met minimale hoogten en een kolom met maximale hoogten is opgenomen. Daarnaast zijn de toegestane hoogten aangepast op basis van de nieuwe peilmaat. In artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 4, lid 3 (Gemengde doeleinden I), artikel 10, lid 3 (Kantoordeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) zijn een aantal bepalingen eveneens aangepast op basis van de nieuwe peilmaat.

In artikel 27, lid 2, onder d is de zinsnede "uitsluitend" toegevoegd, zodat bepaald is dat de goothoogten *uitsluitend* mogen worden overschreden door hellende dakvlakken.

In de toelichting wordt hoofdstuk 2, 3 en 5 aangepast naar aanleiding van de nieuwe peilmaat, de aanpassing van de hoogte hierop en het nieuwe gebruik van de plint/halfverdiepte laag.

f. Ontwikkeling zuidelijk plangebied

Samenvatting

De indiener beveelt aan om het bouwblok in het parkgebied te verplaatsen naar een plaats waar belangen van omwonenden niet op dit moment niet aan de orde zijn.

Antwoord

Het gebouw in het park is specifiek op deze locatie gepland, aangezien het gebouw zo een beëindiging van het park vormt. Een andere locatie is stedenbouwkundig gezien niet gewenst. Verder wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2.21 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Inventarisatie bouwkundige staat huidige bebouwing

Samenvatting

De indiener heeft uit berichten van omwonenden vernomen dat de gemeente opdracht heeft gegeven voor een eerste inventarisatie van de bestaande bebouwing aan de Spoorsingel, Phoenixstraat en mogelijk ook andere straten. De indiener vraagt in de uitwerking van de verdere plannen aandacht te geven hoe aan de belangen van omwonenden op de vereiste manier recht kan worden aangedaan. De indiener stelt voor om de inventarisatie uit te stellen tot een nader tijdstip, de noodzaak ontbreekt voor de inventarisatie omdat de bouwwerkzaamheden pas op zijn vroegst beginnen in 2007.

Antwoord

De in 2005 uitgevoerde inventarisatie van de bouwkundige staat van de belendende percelen is uitgevoerd om een indruk te krijgen van de algemene conditie van de panden. Nagegaan is of er aanleiding bestaat het tunnelontwerp aan te passen. Dit heeft geleid tot het aanwijzen van enkele tunneldelen waar met aandacht voor de belendende percelen de tunnel met een beperkt aangepast ontwerp gebouwd moet worden (verhogen van de stijfheid van de diepwanden ter plaatse).

Er is dus nog geen sprake van een inventarisatie op basis waarvan de vaststelling of er schade opgetreden is als gevolg van de tunnelbouw kan plaatsvinden. Deze inventarisatie moet in een laat stadium, zo kort mogelijk voor de start van de bouw, plaatsvinden, waarbij ook de aanne-mer een rol speelt.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Wel is het technisch ontwerp van de tunnel gewijzigd.

2.25. Office Centre

a. Verwijzing naar brief 2.24 van Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft (BOS/D)

Samenvatting

Indiener verwijst naar brief van de vereniging BOS/D (Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft) onder 2.24. Indiener ondersteunt hetgeen wat in de brief onder 2.24 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij 2.24 onder a tot en met g.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusies bij 2.24 onder a tot en met g.

2.26. C. Witteloostuijn

a. Verwijzing naar brief 2.24 van Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft (BOS/D)

Samenvatting

Indiener verwijst naar brief van de vereniging BOS/D (Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft) onder 2.24. Indiener ondersteunt hetgeen wat in de brief onder 2.24 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij 2.24 onder a tot en met g.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusies bij 2.24 onder a tot en met g.

2.27. M.C. Muller en D.M.J. van Eys

a. Verwijzing naar brief 2.24 van Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft (BOS/D)

Samenvatting

Indieners verwijzen naar brief van de vereniging BOS/D (Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft) onder 2.24. Indieners ondersteunen hetgeen wat in de brief onder 2.24 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij 2.24 onder a tot en met g.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusies bij 2.24 onder a tot en met g.

2.28. R.R. Prins

a. Verwijzing naar brief 2.24 van Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft (BOS/D)

Samenvatting

Indiener verwijst naar brief van de vereniging BOS/D (Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft) onder 2.24. Indiener ondersteunt hetgeen wat in de brief onder 2.24 is verwoord en verzoekt om als medeondertekenaar te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij 2.24 onder a tot en met g.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusies bij 2.24 onder a tot en met g.

2.29. D.F.H de Quartel en J. de Quartel-Moon

a. Verwijzing naar brief 2.24 van Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft (BOS/D)

Samenvatting

Indieners verwijzen naar brief van de vereniging BOS/D (Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft) onder 2.24. Indieners ondersteunen hetgeen wat in de brief onder 2.24 is verwoord en verzoeken om als medeondertekenaars te worden aangemerkt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij 2.24 onder a tot en met g.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusies bij 2.24 onder a tot en met g.

2.30. M.C. Muller en D.M.J van Eys**a. Dwarsprofiel tussen panden Spoorsingel 4 en 15***Samenvatting*

Indiener concludeert dat de exacte inrichting van het gebied Phoenixstraat, de Hugo de Grootstraat en de Spoorsingel, nog niet helemaal duidelijk is. Indiener maakt bezwaar tegen de carte blanche die er op dit belangrijke punt dient te worden afgegeven. Voorafgaand aan de definitieve besluitvorming neemt de indiener graag kennis van de plannen en zou graag de gelegenheid voor krijgen om hierop te reageren.

Antwoord

Het bestemmingsplan regelt in zijn voorschriften en op de plankaart het gebruik van de gronden. In de toelichting wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening in een breder verband aandacht aan de verschillende aspecten van het grondgebruik besteed. In het bestemmingsplan Spoorzone is dat in ruime mate gebeurd. De uiteindelijke inrichting van het gebied is echter van een dusdanig detailniveau, dat dit niet in het kader van het bestemmingsplan aan de orde komt. Bovendien wordt op dit moment hierop nog ontworpen door een team van ruimtelijke ontwerpers (stedenbouwkundigen, verkeerskundigen, landschapsarchitecten c.a.) en professor Busquets. Te zijner tijd zal over de concrete inrichtingsplannen met de burgers worden gecommuniceerd. Op de plankaart van het bestemmingsplan is overigens wel het verschil in Verkeersdoeleinden (V) en Verblijfsgebied (VG) aangegeven. In de voorschriften van het bestemmingsplan zal hierbij duidelijker aangegeven worden welke verkeersstromen er per weg zijn voorzien. Op deze wijze wordt voldoende rechtszekerheid gegeven met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte en kunnen belanghebbenden niet worden verrast met een hoofdrijbaan die ineens in afwijking van de beschrijving in de toelichting van het bestemmingsplan en in afwijking van de plankaart op een heel andere plaats ligt.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de voorschriften is voor de belangrijkste wegen duidelijker aangegeven welke verkeersstromen zijn voorzien.

b. T-splitsing bij de Hugo de Grootstraat*Samenvatting*

Indiener verzoekt om de kruising zo dicht mogelijk tegen de panden aan de Phoenixstraat te situeren en ook geen voorsorteervakken te realiseren. Dit zal het gewenste ontmoedigingsbeleid voor gebruik van deze doorgaande weg versterken en tot een overzichtelijker en dus veiligere inrichting leiden. Daarbij blijft de geplande waterloop zichtbaar voor de panden tussen Spoorsingel 4 en 15 en is de gewenste verschijningsvorm van de singel eenduidiger. Verder sluit indiener zich aan bij de zienswijze van BOS/D opmerking 1, 2 en 3.

Antwoord

Voor de beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 5 over de kruising bij de Hugo de Grootstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Bebouwing middendeel*Samenvatting*

Volgens indiener staat de genoemde toegestane bouwhoogte ter plekke van de kop van de Corderstraat en het Bolwerk op onvoldoende wijze in relatie met de korrelgrootte van de bestaande en de te handhaven bebouwing ter plaatse die zich juist kenmerkt door kleinschaligheid en individualiteit. De indiener stelt voor om op die plekken, waar de nieuwbouw grenst aan het kleinschalige Westerkwartier, de bouwblokken op enkele plaatsen, met name ter plekke van de

eerder genoemde Bolwerk per kavel uit te geven c.q. te laten ontwikkelen. Een en ander in analogie van de (individuele) stadsvilla's aan de Schutterstraat.

Antwoord

In het gebied nabij het Bolwerk/Coenderstraat zijn appartementen voorzien, een uitgifte per kavel is daarom niet mogelijk.

De goothoogte van de bebouwing van het blok direct ten zuiden van het Bolwerk wordt maximaal 16,2 m vanaf het nieuwe peil (+1,6 m NAP). Gemeten vanaf de Coenderstraat (ongeveer 0 m NAP) wordt de maximale goothoogte 17,8 m. Dit is vergelijkbaar met 5,5 bouwlagen. De bebouwing wordt dus ongeveer 2,5 lagen hoger dan de bebouwing aan de Coenderstraat. De bouwhoogte is, ondanks dat deze hoger is, wel in verhouding met de bebouwing aan de Coenderstraat. Gezien de breedte van de nieuwe Coenderstraat van 22 m, is de bouwhoogte van 17,8 m ruimtelijk aanvaardbaar. Er zal een goede stedenbouwkundige situatie ontstaan. Het deel van dit bouwblok dat direct aan de Coenderstraat grenst zal bovendien lager worden, om een goede overgang naar de bestaande bebouwing te realiseren. Dit deel van het bouwblok heeft een goothoogte van maximaal 12 m gemeten vanaf het niveau van de Coenderstraat. Dit is maximaal 10,4 m gemeten vanaf het nieuwe maaiveld.

Verder wordt verwezen naar de algemene antwoorden 12, 13 en 14 over peil en (parkeer)plint, bouwhoogte en relatie Westerkwartier/Binnenstad.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de voorschriften en de toelichting van het plan. Artikel 27, lid 2 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) in de voorschriften is aangepast. In de tabel is een extra kolom toegevoegd, waardoor er een kolom met minimale hoogten en een kolom met maximale hoogten is opgenomen. Daarnaast zijn de toegestane hoogten aangepast op basis van de nieuwe peilmaat. In artikel 3, lid 4 (Woondoeleinden), artikel 4, lid 3 (Gemengde doeleinden I), artikel 10, lid 3 (Kantoordoeleinden) en artikel 11, lid 1 (Parkgebied) zijn een aantal bepalingen eveneens aangepast op basis van de nieuwe peilmaat.

In de toelichting wordt hoofdstuk 2, 3 en 5 aangepast naar aanleiding van de nieuwe peilmaat, de aanpassing van de hoogte hierop en het nieuwe gebruik van de plint/halfverdiepte laag.

2.31. Lucas van Wees

a. Bacinol-gebouw

Samenvatting

De indiener maakt bezwaar tegen het voornemen een soortgelijk gebouw te realiseren in dit deel van het DSM-terrein. De indiener pleit voor een veel lager gebouw en niet per se op deze plek. De hoogte van het huidige gebouw is sterk afwijkend van de veel lagere bebouwing in de omgeving. Een hoog gebouw is hier nadrukkelijk ongewenst. Het rijk heeft het voornemen om het tegenover DSM gelegen gebied in zijn geheel tot beschermd stadsgezicht aan te wijzen. Dit verdraagt zich niet met een dergelijke vorm van horizonvervuiling.

Antwoord

Het Bacinol-gebouw is een belangrijk herkenningspunt in het plangebied. Het gebouw markeert het punt waar het spoor en de Wateringsevest uit elkaar gaan. 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. De binnenstad is nu reeds aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bij de beantwoording is gebleken dat de grens van het beschermd stadsgezicht van de binnenstad gedeeltelijk foutief op de plankaart was opgenomen. Dit is nu correct op de plankaart opgenomen.

Daarnaast wordt inderdaad een nieuw gebied aangewezen als beschermd stadsgezicht waaronder het Agnetapark ten noorden van het Bacinol-gebouw. Het Bacinol-gebouw, noch de gronden waarop het nieuwe gebouw is geprojecteerd, maken deel uit van het beschermde stadsgezicht binnenstad en Agnetapark.

Het huidige Bacinol-gebouw doet niets af aan beide beschermde stadsgezichten. Een nieuw kantoorgebouw op ongeveer dezelfde plaats is eveneens niet in strijd met de beschermde stadsgezichten.

Conclusie

Ten aanzien van het Bacinol-gebouw heeft deze reactie niet geleid tot aanpassingen van het plan. Ten aanzien van de grens van het beschermd stadsgezicht binnenstad heeft deze reactie geleid tot aanpassingen van het plan. Op de plankaart is de grens van het beschermd stadsgezicht van de binnenstad aangepast aan het besluit uit 1978 ter aanwijzing van het beschermd stadsgezicht. Daarnaast is in de voorschriften de begripsbepaling van beschermd stadsgezicht opgenomen.

b. Stofemissie tunnelmonden*Samenvatting*

Gesteld wordt dat door de tunnel de stofemissie bij de tunnelmonden zal toenemen, tot een straal van 100 m voorbij de tunnelmonden. In de nota inspraak en overleg is aangegeven dat dit, bij de vormgeving van de tunnelmonden, een uitgangspunt is voor verdere uitwerking. De indiener verzoekt de gemeente aan te geven aan welke maatregelen gedacht wordt en of de, in bijgevoegd krantenartikel, aangegeven suggestie hierbij zal worden meegenomen.

Antwoord

Stofemissie uit de tunnelmond is niet geheel te beteugelen. Zoals eerder aangegeven, zou alleen een omvangrijke luchtafzuiginstallatie met filters daarin een wezenlijke bijdrage kunnen leveren. Ook het ontwerp van de tunnelmond kan het verspreiden van de stofdeeltjes uit de tunnel beperken. Echter, deze tunneldelen zijn nog niet tot op dit detailniveau ontworpen. Dit komt ook pas later in relatie tot de aanbesteding aan de orde.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Overkluizing van de tunnelbak*Samenvatting*

Op pagina 39 van de nota inspraak en overleg is de optie genoemd om de overkluizing van de tunnelbak nadrukkelijk in het bestemmingsplan op te nemen en dat dit dus niet wordt uitgesloten. Voor de financiering hiervan kan mogelijk worden vooruitgelopen op de verkoop te zijner tijd van het gemeentelijk belang Eneco hetgeen, zo blijkt uit krantenberichten, Delft tientallen miljoenen euro's zou kunnen opleveren. Tevens wordt verwezen naar een financieringsconstructie (bijlage 2) zoals deze elders in Nederland wordt voorgesteld.

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 eerder door indiener werd 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. In het bestemmingsplan kunnen alleen ingrepen worden opgenomen, waarvan het reëel is dat deze binnen de planperiode gerealiseerd zullen worden. Nu is er geen noodzaak om de tunnel te overkluizen. Indien dit later wel wenselijk blijkt te zijn, kan dit alsnog via een aparte procedure mogelijk gemaakt worden.

Ten aanzien van de verwijzing naar een mogelijke vorm van financiering geldt, dat het gemeentebestuur nog geen besluiten heeft genomen over de mogelijke aanwending van dergelijke fondsen, mocht men deze daadwerkelijk op een dergelijke wijze (kapitalisering van aandelen in de energiebedrijven) beschikbaar willen maken op korte termijn.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.32. J.H.M. Slotenmaker

a. Tunnel

Samenvatting

De indiener vraagt zich af wat er over is van de 4-sporige tunnel waar Delft voor ging. Eerst sneuvelde de aanleg van twee sporen, vervolgens de bijbehorende opritten en ten slotte zelfs de gehele bijbehorende tunnelbuis met uitzondering van het station.

De indiener geeft aan dat de gelijkvloerse kruising met 't Haantje in het geheel niet is geregeld. De indiener heeft zijn twijfels over de aanvaardbare planologie die er gevoerd wordt: 25 jaar vooruitzien met een bestemmingsplan is wat veel en als het zover is, moet alles toch weer op de schop.

Antwoord

Inderdaad zal op de korte termijn nog geen sprake zijn van een 4-sporige tunnel, zoals vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomst tussen de gemeente en de ministeries van V&W en VROM. Op de lange termijn zal deze echter wel noodzakelijk zijn. In het onderhavige bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden. Het is noodzakelijk op de 4-sporigheid voor te sorteren. Op deze manier is de ruimte gereserveerd. In de bestuurlijke overeenkomst is vastgelegd dat met het nu beschikbare geld zoveel mogelijk van de constructie voor een 4-sporige tunnel gerealiseerd wordt. Dat houdt in dat er één tunnelbuis ingericht wordt, maar dat zoveel als mogelijk de wand en dakconstructie van de tweede tunnelbuis ook aangelegd wordt. Deze aanpak voorkomt dat wanneer de extra 2 sporen worden gerealiseerd het gebied weer op de schop moet. Daarbij geldt als prioriteit dat op het station ten zuiden ervan die aanvullende constructie eerst aangelegd wordt. In de Phoenixstraat zou dat eventueel later kunnen. De ratio hierachter is dat de gebiedsontwikkeling bijdraagt aan de aanlegkosten van de spoortunnel.

Het betreft inderdaad een ontwikkeling die verder loopt dat de looptijd van het bestemmingsplan, die 10 jaar na de inwerkingtreding van het plan is. Het betreft hier een zodanige samenloop van omstandigheden, dat het rekening houden met een latere ontwikkeling gerechtvaardigd is. De constructie voor 4-sporigheid is op een aantal cruciale plaatsen, denk hierbij aan het station en aan de kruising met de Westsingel/Buitenwatersloot, maar ook de passage bij de Irenetunnel, in feite onvermijdelijk omdat aanleg in een later stadium voor onevenredig hoge extra bouwkosten zorgt en/of onaanvaardbare bouw hinder.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Financiën

Samenvatting

Indiener vraagt zich af of het totale project met een aanbestedingsvoordeel en met deze bijdragen (€ 511 miljoen) economisch uitvoerbaar is. De indiener heeft ook zijn twijfels bij de aange-toonde financieel-economische haalbaarheid van het plan.

Op pagina 30 staat aangegeven dat de integrale business case vertrouwelijk is, waar de indiener dus niets wijzer van wordt.

Indiener vraagt zich af of het juist is dat deel twee (ontwikkeling vastgoed) van het plan in belangrijke mate bijdraagt aan deel één (bouw tunnel en station). In de wandelgangen wordt gesproken over € 80 miljoen.

Indiener heeft de vraag hoe beide partijen (NS Vastgoed en Ballast Nedam) aan hun grondpositie komen en of aan de Europese regels gehouden wordt, die het aangaan van een dergelijke samenwerking onderwerpen aan een openbare procedure.

Antwoord

De Wet openbaarheid van bestuur staat toe informatie vertrouwelijk te houden, zodat economische of financiële belangen van de overheid niet worden geschaad en ter voorkoming van onevenredige benadelingen van anderen. Van een dergelijke situatie is in deze fase van het project sprake. De business-case, die voor dit project is opgesteld, is om bovenstaande reden niet

openbaar. Wel dient deze ter beschikking te zijn van de ministeries van V&W en VROM, die het project alleen subsidiëren, indien naar hun overtuiging de haalbaarheid ervan via de business-case is aangetoond. De business-case is onderdeel van de Bestuurlijke Uitvoerings Overeenkomst die met de twee ministeries inzake dit project gesloten is, en die ten grondslag ligt aan de subsidietoekenning voor het project.

De vastgoedontwikkeling in het gebied Spoorzone is uitsluitend mogelijk indien het bestaande spoor ondergronds gaat. Met andere woorden: zonder tunnel geen vastgoed. Aangezien het ministerie van V&W in algemene zin Publieke Private Samenwerking beoogt, waarbij zij (een deel van) de door de ontwikkeling van commercieel vastgoed te realiseren grondwaarde als een bijdrage verlangt als aanvulling op de overheidssubsidies, is het inderdaad zo dat er een bijdrage vanuit het vastgoed plaatsvindt aan de aanlegkosten van de spoorinfrastructuur.

Bij de ontbinding van de NV Nederlandse Spoorwegen in een groot aantal taakgerichte ondernemingen zijn de onroerende zaken van de voormalige NS deels toegescheiden aan NS Vastgoed, en deels aan ProRail/Railinfratrust. Het voormalige emplacement in Delft is grotendeels eigendom geworden van NS Vastgoed. Vandaar dat NS Vastgoed voor de ontwikkeling van het gebied Spoorzone een onvermijdelijke partner is voor de gemeente Delft. Ballast-Nedam heeft geen grondpositie in het gebied. Wel heeft Ballast Nedam geïnvesteerd in de planontwikkeling ter plaatse, waardoor ook zij een positie als partner toekomt. Aan beide partijen is daarom in 2003 verzocht om een gezamenlijk bod uit te brengen op de ontwikkeling van het project spoorzone, waarbij via de procedure marktconformiteit is bewerkstelligd. Voor het aangaan van deze samenwerking is geen Europese procedure van toepassing.

Voor alle onderdelen van het project waar krachtens wetgeving Europese of nationale openbare aanbesteding voorgeschreven is, vindt deze ook feitelijk plaats.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Onteigening

Samenvatting

Volgens de indiener is er op vier verschillende gronden onteigening mogelijk: uitvoering van een gewenst openbaar werk (de tunnel), sanering van een ongewenste situatie, in het belang van de volkshuisvesting en de uitvoering van het bestemmingsplan.

Voor de realisering van het hele plan is onteigening nodig van een drietal woningen en een aantal bedrijven, behoudens minnelijke werving. Onteigening voor de tunnel is niet mogelijk omdat genoemde percelen daarvoor strikt genomen niet nodig zijn. Van een saneringssituatie is geen sprake, niettegenstaande de denigrerende kwalificaties op pagina 34: "rommelige uitstraling" en "barakken". De bedrijven "bijten" de toekomstige woningen en kantoren niet. Een beroep op het belang van de volkshuisvesting kan ook niet slagen, de volkshuisvesting is hier niet primair. Echter een bestemmingsplan dat speculeert op onzekere minnelijke verwerving en tegelijkertijd daartoe een onteigeningstitel verschafft, lijkt de indiener juridisch gezien niet helemaal in de haak. Volgens indiener is onteigening niet mogelijk.

Antwoord

De onteigening van de drie woningen langs de Mercuriusweg vindt zijn grondslag in het geheel uitvoeren van het bestemmingsplan. Dat woningen voor woningen moeten wijken is juist, maar de intensiteit van bebouwing is in het bestemmingsplan noodzakelijkerwijs veel hoger. Deze noodzaak is terug te leiden tot een programma dat de forse bijdrage aan de tunnelbouw uit de grondopbrengsten mogelijk maakt. Het inpassen van de drie bestaande woningen is vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenst en vanuit planeconomisch opzicht onmogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Bouwhoogte stadskantoor*Samenvatting*

Indiener vindt de bouwhoogte van het stadskantoor te hoog en is van mening dat de hoogte moet worden begrensd op 5 etages, inclusief de kapverdieping, aangezien de bestaande bebouwing nergens hoger is dan 4 of 5 verdiepingen, uitgezonderd de Kethelstraat; de bebouwing aan de Coenderstraat is nergens hoger dan 3 bouwlagen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over bouwhoogte.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de toelichting en voorschriften van het plan. In artikel 27 (Bouwvoorschriften en hoogtematen) van de voorschriften is de in lid 2 opgenomen tabel aangepast: voor het station/stadskantoor (aanwijzing (h3) en (h4)) is een bouwhoogte opgenomen in plaats van een goothoogte. De teksten over de hoogte van het stadskantoor in de toelichting zijn hier eveneens op aangepast.

e. Hoge bebouwingsdichtheid*Samenvatting*

Indiener vindt een dichtheid van 110 woningen per hectare ongehoord voor Delft. Het bruto-vloeroppervlak per woning bedraagt 80 m² en bij de herontwikkeling is dat 160 m². Het resultaat bedraagt 5 tot 11 bouwlagen:

- 5 langs het park;
- 5-6 in de binnenstraten; voordelig is de remmende werking van het doorgaande autoverkeer;
- 6 tot 9 langs de Coenderstraat, Parallelweg, Emplacementsweg, Nijverheidsstraat en Industriestraat;
- 8 tot 11 langs de Westlandseweg.

Indiener vindt het bouwvolume te groot en geeft aan dat het aantal bouwlagen drastisch omlaag moet naar 5 of 6, inclusief kap, uitgezonderd een enkel "landmark" zoals het bouwblok aan de Kolk.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over bouwhoogte. Het gebied is circa 30 ha. groot en er komen circa 1.500 woningen. Dit betekent dat de bebouwingsdichtheid ongeveer 50 woningen per hectare is. Dit is een normale dichtheid voor een stedelijk gebied als het Spoorzonegebied.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Verkeer*Samenvatting*

Indiener heeft het volgende voorstel:

- voer op het tracé Kampveldweg-Westlandseweg eenrichtingverkeer in, als op de grachten, zodat het doorgaande verkeer ontmoedigd wordt;
- geen voorsorteerstroken en geen verkeerslichten, uitgezonderd begin- en eindpunt;
- één voetpad, één fietsstrook, één rijstrook en één tramspoor in zuidelijke richting over de Spoorsingel de Coenderstraat tot de Westerstraat vóór of achter het oude station langs, afhankelijk van de nodige ruimte op het Stationsplein, naar het snijpunt van de Westlandseweg met de tunnel;
- eenzelfde combinatie van voet-, fiets- rij- en tramstrook in noordelijke richting over Westvest en Phoenixstraat;
- slechts drie dwarsverbindingen, als bruggen over een gracht; ook met eenrichtingsverkeer, één van de Binnenwatersloot NZ via de Phoenixstraat naar de Hugo de Grootstraat één van de Havenstraat over het Bolwerk naar de Binnenwatersloot ZZ en één van de Westvest over het Stationsplein NZ naar de Raamstraat;

- voet- en fietsoversteken zijn natuurlijk op meer plaatsen mogelijk; het gebied tussen de Schie en de Industriestraat kan worden ontsloten over (ongeveer) de huidige Engelsestraat ergens in de rand van het park.

Aldus ontstaan in de Westlandseweg op ongeveer 100 m van elkaar twee kruispunten, één met drie aansluitingen bij de Westvest en één met vier aansluitingen op de tunnel. Dat lijkt de indier goed te managen, ook met tramlijn 19. De afstand van de kruispunten is enerzijds voldoende groot voor opstelruimte voor afslaand verkeer, anderzijds voldoende klein voor gelijktijdige aansturing van de verkeerslichten. Indien dit niet mogelijk is, dan is het alternatief om het gebied tussen Schie en Industriestraat te ontsluiten via de Papsouwse laan en de Mercuriusweg.

Volgens indier heeft het voorstel de volgende voor- en nadelen:

- voordelig is de remmende werking van het doorgaande autoverkeer;
- de veiligheid wordt bevorderd door de compacte en heldere vormgeving;
- in de Phoenixstraat ontstaat ruimte voor een park van 30 bij 600 m;
- het Bolwerk wordt weliswaar doorsneden, maar volgens indier is dat niet erg;
- de Westvest wordt beter bediend, met name door autoverkeer;
- de Verlengde Parallelweg en de Emplacementsweg kunnen vervallen;
- het probleem met Van der Made is opgelost.

Antwoord

Wij spreken onze waardering uit over het voorstel van de heer Slotenmaker. Het is op zich een goed doordacht alternatief. Er zijn echter een aantal redenen waarom het planvoorstel uit het bestemmingsplan prevaleert boven het voorstel van de heer Slotenmaker. Voor het deel Spoor-singel/Phoenixstraat (tussen Kampveldweg en Bolwerk) is een belangrijke en doorslaggevende reden dat al het verkeer in het voorstel van de heer Slotenmaker op relatief korte afstand van de gevels wordt afgewikkeld. Juist dat aspect leidde tot veel bezwaren van omwonenden in de variant die het voorontwerpbestemmingsplan mogelijk maakte. Naar aanleiding daarvan is de inrichting van het dwarsprofiel herzien en wordt nu uitgegaan van het profiel dat het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt en waarbij de hoofdrijbaan meer in het midden van het profiel ligt.

Voor het deel tussen het Bolwerk en de Westlandseweg zijn de volgende argumenten doorslaggevend. Allereerst wordt het kruispunt van de Westlandseweg met de Westvest toch nog onvoldoende ontlast, met name als gevolg van de aanwezigheid van de linksaf-beweging van Westlandseweg naar de Westvest in combinatie met de afwikkeling van het openbaar vervoer. Daarnaast liggen de kruispunten van de Westlandseweg met de Westvest en met de Engelsestraat/Verlengde Coenderstraat in het voorstel van de heer Slotenmaker te dicht op elkaar (circa 150 m). Een efficiënte verkeersafwikkeling (noch met verkeerslichten, noch met rotondes) is daardoor mogelijk, waardoor een goede verkeersafwikkeling niet kan worden gegarandeerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.33. Wouter Hovenkamp en Hiltje Huizenga

a. Verkeersprognoses

Samenvatting

In bijlage 3, tabel I staat een verkeersintensiteit van 9.500 mvt/etmaal genoemd voor de Verlengde Coenderstraat vanaf het Bolwerk tot aan het station. Op de wegvakken ten noorden en zuiden bedragen de prognoses circa 15.000 mvt/etmaal. Dit kan alleen indien een groot deel van de voertuigen die toestromen via de Havenstraat en de Binnenwatersloot naar het noorden afbuigen. Dit komt terug in de situatie zoals door het Visum model berekend voor 2006, met een groot verschil in verkeersintensiteiten tussen de Phoenixstraat en de Westvest (circa 17.000 mvt/etmaal en circa 12.000 mvt/etmaal). Indieners hebben hun bedenkingen bij een aantal prognoses, mede vanwege zelf uitgevoerde tellingen op de Westvest en Phoenixstraat waaruit een verschil van 10% in plaats van 38% blijkt. Vanwege het grote belang van goede

prognoses, mede in verband met geluidsbelasting en luchtkwaliteit waarvan de grenzen met 9.500 mvt/etmaal al aardig in zicht zijn, is een aanvullend onderzoek naar het verkeersgedrag in het stationsgebied noodzakelijk, om zo genoemde twijfels weg te nemen.

Antwoord

Het plan is op basis van nieuwe verkeersgegevens op basis van het meest recente verkeersmodel opnieuw getoetst. Deze toetsing geeft geen aanleiding tot wijziging van de plannen. Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over de verkeersintensiteiten.

Conclusie

Mede naar aanleiding van deze reactie zijn de verkeersintensiteiten opnieuw bezien en afgestemd met het LVPP. Dit heeft geleid tot aanpassing van hoofdstuk 7 en 9 van de toelichting van het bestemmingsplan.

b. Luchtkwaliteit

Samenvatting

Op de kaarten van het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4) is niet terug te vinden dat, als er in het plangebied niets zou veranderen, er door de autonome verkeersgroei de knelpunten in ernst toenemen (pagina 106). Uit de kaart van de autonome situatie blijkt juist dat de luchtverontreiniging in het gebied in 2015 aanzienlijk minder is dan in de huidige situatie. Uit de kaart van de situatie in 2015 inclusief spoorzone blijkt dat de luchtverontreiniging niet minder is dan in de autonome situatie. Ook zonder de ingrijpende verkeersmaatregelen en het omleiden van veel verkeer over de Verlengde Coenderstraat, wordt het veel schoner. Indieners vragen waarom de maatregelen dan nodig zijn.

Antwoord

De luchtkwaliteitsberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeerprognoses; voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de gegevens inzake de verkeersbewegingen en –intensiteiten, wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Als gevolg van bronmaatregelen in binnen- en buitenland verbetert de luchtkwaliteit in de autonome situatie, ondanks het toenemende verkeer, de komende jaren ook in het plangebied. Het plan draagt daarnaast bij aan het verder verminderen van de grootste knelpunten die er in de autonome situatie in 2015 binnen het plangebied nog zijn. In de afweging van belangen is de optredende verslechtering langs de (Verlengde) Coenderstraat aanvaardbaar geacht. Volgens nieuw aanvullend onderzoek blijkt overigens dat ook daar naar verwachting, de luchtkwaliteit door de extra rijksmaatregelen binnen de planperiode zodanig zal verbeteren dat aan de grenswaarden kan worden voldaan.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

c. Bouwhoogten

Samenvatting

Op pagina 9, 12, 35 en 39 staat dat aansluiting op bestaande bouwhoogte en korrelgrootte uitgangspunt voor het ontwerp is en dat de maaswijdte en korrelgrootte van de geplande bebouwing aansluit op bebouwing in de directe omgeving. Op pagina 10 en 43 staat dat er wordt gestreefd naar een variatie in bouwhoogten met als resultaat een wisselend, levendig straatbeeld dat past in een binnenstadmilieu en dat daarom een deel van de bebouwing 1 à 2 bouwlagen hoger mag worden. Tevens staat er dat deze variatie in bouw-/goothoogte aanleiding geeft om in de architectonische uitwerking van de gebouwen aan te sluiten bij de korrelgrootte en variatie in gevelbeeld van de omliggende bebouwing.

Volgens het ontwerpbestemmingsplan wordt de gevelhoogte van het stadskantoor aan de westzijde 23 m hoog. Doordat de maximale hoogte en de minimale hoogte aan de gevel hetzelfde zijn, is de ontwerp vrijheid voor de architect zeer beperkt. Dit geldt voor het gehele Spoorzonegebied. Dit is echter niet in overeenstemming met een bouwhoogte voor de verschillende

bouwblokken van 22 tot 28 m, gezien de bouwhoogte van 10 tot 15 m in het Westerkwartier en aan de Westvest.

Indieners wijzen erop dat het beschrevene niet het geval is bij het blok dat tussen het Bolwerk en het stadskantoor ligt, en ook niet voor het stadskantoor zelf. Het verschil tussen de in het plan opgenomen minimum- en maximumbouwhoogte laat geen verschil van 2 verdiepingen toe. Het ontwerpbestemmingsplan laat geen variatie in goothoogten aan de gevel toe omdat de minimale en maximale hoogte exact gelijk zijn over de gehele lengte en diepte van het blok. Om variatie in hoogte te bewerkstelligen, kan worden aangegeven welk percentage van het bouwblok een bepaalde afwijkende hoogte kan hebben. Dit geeft een ontwerper veel meer vrijheid. De omschrijving sluit geheel niet aan bij de gepresenteerde maquette.

De conclusie op pagina 49 "Met de bebouwingsstructuur en de korrelgrootte wordt zoveel mogelijk aangesloten op de bebouwing in de directe omgeving. Er ontstaat een stedelijk gebied met allure, passend bij een stationsomgeving" is gezien het bovenstaande onjuist. De in artikel 27 genoemde bebouwingsvlakken, minimale en maximale bouwhoogten zijn onverenigbaar met een gevarieerd en levendig stationsgebied.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over de bouwhoogte.

Het is inderdaad zo dat door de minimale hoogte en maximale hoogte gelijk te stellen er bij een aantal blokken geen variatie in bouw-/goothoogte mogelijk was. De minimale (goot)hoogte is nu alleen daar opgenomen waar dit akoestisch relevant is (afschermende bebouwing). Daar waar dit niet het geval is, is alleen een maximale hoogte opgenomen. Hierdoor kan de bebouwing ook (deels) lager worden. Verder is voor de minimale hoogtes uitgegaan van 3 m per bouwlaag en voor de maximale hoogtes van 3,2 m per bouwlaag. Hierdoor ontstaat meer flexibiliteit.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De tabel in artikel 27, lid 2 (Bouwvoorwaarden en hoogtematen) van de voorschriften is aangepast.

d. Voorlichting

Samenvatting

Indieners zijn van mening dat de gemeente ernstig tekortschiet in fatsoenlijke voorlichting naar de burgers door tekst en beeld van het bestemmingsplan van elkaar te laten verschillen zoals beschreven onder c., en door in de Stadskrant d.d. 9 oktober en met de getoonde maquette een door de realiteit achterhaald beeld te schetsen.

Antwoord

Er bestaat steeds een spanningsveld tussen de behoefte bij de belangstellenden en belanghebbenden aan beeldend materiaal enerzijds en de mogelijkheid concrete en waarheidsgetrouwe materialen aan te leveren anderzijds. De investering in een maquette is dusdanig groot, dat slechts op een enkel moment een dergelijk beeld gemaakt wordt. De maquette verbeeldt het masterplan Spoorzone en dus niet het bestemmingsplan. Het lastige van een bestemmingsplan is dat daarin de maximaal toegestane bouwvolumes vastgelegd worden, zonder dat daaraan al een vorm is gegeven. Dat betekent dat een maquette van een bestemmingsplan per definitie een theoretische overmaat van het desbetreffende bestemmingsplan moet tonen, terwijl datzelfde bestemmingsplan die uitvoering nimmer zal toestaan.

In de Stadskrant van 9 oktober is een kaart van het masterplan Spoorzone (de stationsomgeving) afgedrukt samen met een foto van dat deel uit de maquette en daarnaast een zogenaamde *artist impression* van de Spoorsingel en Phoenixstraat. Deze laatste tekening heeft niet het doel een volledig beeld te scheppen, maar is een verbeelding van wat de kwaliteit van de buitenruimte kan zijn. Omdat deze tekening is weergegeven als een bovenaanzicht, is het water onder de brug over de singel niet zichtbaar. Het is steeds de bedoeling geweest de singel via een open verbinding te koppelen aan het water rond het bolwerk en/of Buitenwatersloot. Maar een brug in de doorgaande weg is planologisch relevant (dus aangegeven op de plankaart) en in het bovenaanzicht goed zichtbaar.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.34. J.J. de Boo**a. Verkeersdruk Coenderstraat en Phoenixstraat/Spoorsingel***Samenvatting*

Op pagina 23 van de nota inspraak en overleg is genoemd dat de toename van de verkeersdruk ten opzichte van de huidige situatie beperkt blijft, mede door het autoverkeer beperkende effect dat optreedt door intensivering van het openbaar vervoer. Indiener geeft aan dat nergens in het bestemmingsplan de achtergrond van deze stelling is te achterhalen. In het LVVP staat namelijk dat het verkeer op de Westvest een sterk toenemend karakter heeft.

Antwoord

Onduidelijk is waar het LVVP specifiek noemt dat het verkeer op de Westvest een sterk toenemend karakter heeft. Wel is duidelijk dat het hoofdwegennet van Delft (waar ook de Westvest onderdeel van is) zwaarder zal worden belast ten gevolge van allerlei toekomstige ontwikkelingen. Het LVVP stelt daarom voor om het wegennet opnieuw in te delen en het verkeer door het treffen van maatregelen zoveel mogelijk te bundelen op de stroomwegen A13, Kruithuisweg en Provinciale weg. De effecten van de LVVP-maatregelen voor de verkeersintensiteit op onder meer de Phoenixstraat en Westvest zijn in het algemene antwoord onder 1 over de verkeersintensiteiten aan het begin van hoofdstuk 2 benoemd. Zo zou de verkeersintensiteit op de Westvest zonder LVVP-maatregelen stijgen van 14.000 mvt/etmaal in 2002 tot 15.300 mvt/etmaal in 2020. Door de LVVP-maatregelen blijft de verkeersgroei beperkt en zal de verkeersintensiteit op de Westvest circa 11.400 mvt/etmaal bedragen. Deze onderbouwing is gebaseerd op berekeningen met het (meest recente) verkeersmodel van de gemeente, waarin ook de effecten van de intensivering van het openbaar vervoer zijn meegenomen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassing van hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan.

b. Snelheid stroomwegen*Samenvatting*

Op pagina 24 van de nota inspraak en overleg staat dat voor de stroomwegen (Provincialeweg) de inrichting is afgestemd op een snelheid van 70 km/h of meer. Indiener geeft aan dat nergens op deze route een snelheid van 70 km/h of meer is te halen. Indiener vraagt of dit betekent dat ergens een van deze stroomwegen een hogere maximale snelheid gaat krijgen. De weg via de Ruys de Beerenbroucklaan en de Provinciale weg zal door de afstand en de hoeveelheid verkeerslichten niet interessant zijn voor het verkeer. Het verkeer zal daarom geneigd zijn de route langs het centrum en het spoor te kiezen. De gemeente maakt niet duidelijk dat het verkeer een route zal kiezen die buiten het plangebied ligt.

Antwoord

Op de Provinciale weg (tussen Kruishuisweg en 't Haantje) alsook op de Kruithuisweg, is wel degelijk een snelheid van 70 km/h of meer toegestaan en mogelijk. De in het LVVP voorgestelde maatregelen maken het bovendien aantrekkelijker een route via de Provinciale weg te kiezen. Die maatregelen omvatten onder meer nieuwe op-/afritten die de Martinus Nijhoflaan verbinden met de Provinciale weg en een ongelijkvloerse kruising van de Kruithuisweg met de Voorhofdreef (waardoor de betreffende kruising voor het doorgaande verkeer vervalt). Belangrijk zijn daarnaast de maatregelen die zijn voorzien op de overige hoofdwegen, die er opgericht zijn een al te snelle doorstroming te beperken. De maatregelen hebben als effect dat doorgaand verkeer ten opzichte van het plangebied op de Phoenixstraat en Westvest c.q. Coenderstraat wordt voorkomen. De maatregelen hebben ook effect op de omvang van het verkeer op de Westlandseweg. De effectiviteit van de LVVP-maatregelen zijn met behulp van het verkeersmodel onderzocht. Een verkeersmodel houdt rekening met de aanwezigheid van verkeerslich-

ten en snelheidsremmende maatregelen. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord 1 over de verkeersintensiteiten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Functie Westvest

Samenvatting

Op pagina 24 van de nota inspraak en overleg staat dat de Westvest zijn functie voor het doorgaande autoverkeer verliest en aan de zijde van de Westlandseweg-Zuidwal afgesloten wordt voor het autoverkeer. De Westvest moet dus verbouwd worden om het gewenste karakter te verkrijgen. Het verbouwen van de Westvest is echter niet iets wat in het bestemmingsplan is meegenomen.

Antwoord

In het bestemmingsplan wordt de huidige Verkeersfunctie van de rijbaan voor het autoverkeer op de Westvest gewijzigd in een bestemming Verblijfsgebied. Reconstructie van de Westvest is mogelijk binnen de huidige verkeersbestemming. Het ontwerp van de inrichting is niet iets dat in het bestemmingsplan kan worden geregeld. Bovendien wordt op dit moment nog aan de inrichtingsplannen ontworpen. Over de herinrichtingsplannen zal te zijner tijd met de belanghebbenden en omwonenden worden gecommuniceerd. Financieel gezien is er in de plannen wel reeds rekening gehouden met de herinrichting van de Westvest.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Ontsluiting verkeer binnenstad

Samenvatting

Op pagina 24 van de nota inspraak en overleg geeft de gemeente aan dat het verkeer uit de binnenstad zoveel mogelijk via de Binnenwatersloot naar de Coenderstraat het plangebied moet verlaten. Een halve bladzijde daarvoor wordt echter gesteld dat de toename van de verkeersdruk ten opzichte van de huidige situatie beperkt blijft. Gevraagd wordt hoeveel verkeer nu de binnenstad verlaat en via de Coenderstraat de stad uitgaat.

Antwoord

De verkeersintensiteiten in de binnenstad zijn nu laag. Daar de verkeerscirculatie in de binnenstad niet zal worden gewijzigd en er geen (grote) wijzigingen in functies zullen optreden, zal de totale omvang van het verkeer van/naar de binnenstad evenmin wijzigen. Ten gevolge van verplaatsing van de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest naar de (Verlengde) Coenderstraat zal het verkeer in de binnenstad mogelijk gedeeltelijk haar route verleggen. Onderkend is dat deze wijzigingen (relatief) wat groter zouden kunnen zijn voor een route over de Oude Delft naar de Zuidwal. Mede om dat tegen te gaan, wordt een maatregel getroffen waardoor het niet langer mogelijk is dat verkeer vanaf de Oude Delft linksaf richting Sebastiaansbrug afslaat. Deze maatregel is daarnaast ook nodig in het kader van een vlotte afwikkeling van tramlijn 19.

Over de omvang van het verkeer op de Binnenwatersloot kan het volgende worden gezegd. De verkeersintensiteit op de Binnenwatersloot bedraagt volgens het verkeersmodel in 2020 3.400 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde) Uit de berekeningen van het verkeersmodel blijkt dat 400 mvt/etmaal daarvan de Coenderstraat als toegang tot de binnenstad gebruiken.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Parkeergarage Coenderstraat*Samenvatting*

Op pagina 25 van de nota inspraak en overleg is genoemd dat de parkeergarages vanaf de (Verlengde) Coenderstraat worden aangereden. Uitgangspunt bij de nadere uitwerking van de toegangen is dat deze verkeersveilig moeten worden vormgegeven en zo min mogelijk hinder opleveren voor de omgeving. Indiener vraagt op welke wijze de parkeergarages hinder opleveren.

Antwoord

Hinder die bijvoorbeeld zou kunnen optreden is dat er een wachtrij voor de toegang tot de parkeergarage op de rijbaan van de Coenderstraat ontstaat. Dat kan worden voorkomen door een voldoende ruime toegang te realiseren met voldoende toegangspoortjes om het aanbod op een piekmoment te kunnen verwerken.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Kiss & ride station*Samenvatting*

Voorzieningen voor taxi's en Kiss&Ride zullen aan de oostzijde van het bestaande stationsgebouw een plaats krijgen en worden vanaf de (Verlengde) Coenderstraat ontsloten. Indiener stelt dat gezegd is dat de toename van de verkeersdruk ten opzichte van de huidige situatie beperkt blijft. Gevraagd wordt hoeveel taxi's nu aanwezig zijn vanaf de Coenderstraat.

Antwoord

In zijn algemeenheid geldt inderdaad dat de verkeersdruk niet wezenlijk wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. Aan het begin van hoofdstuk 2, bij het algemene antwoord onder 1 over verkeersintensiteiten, is dat cijfermatig onderbouwd. De plannen voor het Spoorzonegebied gaan uit van een verschuiving van de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest naar de Coenderstraat. Ten gevolge daarvan zal uiteraard met name op de (Verlengde) Coenderstraat een heel andere verkeersdruk optreden. Overigens is op basis van de huidige verkeerstellingen verder aangenomen dat daarnaast sprake is van 1.000 autoritten per etmaal van/naar het station als gevolg van taxi's en Kiss&Ride.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Geluidsarm asfalt*Samenvatting*

Het bestemmingsplan gaat over het inrichten van de ruimte waarbij volgens Europese richtlijnen de waarden niet boven die van de huidige waarden mogen stijgen. De gemeente toont dat niet aan. Indiener geeft aan dat het bepalen van het type verharding in een bestemmingsplan gevaarlijk is. Het verwijzen naar locaties, zonder deze in het bijzonder te noemen, is niet voldoende. Deze asfaltsoorten zijn bovendien nog niet gereguleerd door standaard RAW-omschrijvingen en zijn dus ook niet vastgelegd, ook niet in de nieuwe RAW-bepalingen van oktober 2005. Daarnaast is de CROW nog niet overtuigd en stelt dat ervaringen in geluidsreducerende asfaltsoorten in stedelijk gebied na een aantal proefjaren zeer wisselend zijn.

Antwoord

Het bestemmingsplan gaat niet over het inrichten van de ruimte waarbij volgens Europese richtlijnen de waarden niet boven die van de huidige waarden mogen stijgen. In het bestemmingsplan wordt het gebruik van de gronden geregeld. Worden in het bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dan wel nieuwe wegen of reconstructies van wegen mogelijk gemaakt, dan dient op basis van akoestisch onderzoek te worden onderzocht of wordt voldaan aan het gestelde in de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt dat bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen of nieuwe wegen aan bepaalde geluidsnormen dient te worden voldaan. Bij reconstructies wordt bezien of de toename van het geluid aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van de reconstructie binnen bepaalde grenzen blijft. In bepaalde in

de Wet omschreven gevallen kan onder specifieke voorwaarden hier gedeeltelijk van worden afgeweken. Uiterste grenswaarden mogen daarbij echter niet worden overschreden.

Voor antwoord op het tweede deel van de opmerking over het in de geluidsberekeningen gehanteerde wegdektypen wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 8.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanvulling van het akoestisch onderzoek met een certificaat van de in de geluidsberekeningen gebruikte wegdekverharding en een overzicht van referentiewegvakken waar deze asfaltsoort reeds is toegepast. In het bestemmingsplan is hoofdstuk 9 van de toelichting aangevuld over dit aspect.

h. Geluidsbelasting nieuwe woningen

Samenvatting

Volgens indiener geeft de gemeente op pagina 27 van de nota inspraak en overleg aan dat bij de nieuwe woningen de ramen niet open zullen kunnen vanwege het lawaai. Daarbij wordt hier gesproken over een toename van geluid ter grootte van 2 dB(A) en niet over een absolute waarde van 2 dB(A). De schaal van dB(A) is een logaritmische schaal en er is dus wel sprake van duidelijke verschillen.

Antwoord

De geluidsbelasting aan de gevels van de nieuwe woningen ligt beneden de uiterste grenswaarde. Een zogenaamde "dove" gevel waarbij geen te open delen (ramen, deuren) aanwezig zijn is dus niet noodzakelijk. De nieuwe woningen kunnen gewoon van te open ramen worden voorzien. Daarnaast garandeert de voorziene carrévorm van de bebouwing dat de woningen ook minimaal over een geluidsluwe buitenruimte beschikken, en een zijde waarbij de geluidsbelasting binnen de woning bij geopende ramen aanvaardbaar is.

Bij de bestaande woningen is conform het gestelde in de Wet geluidhinder onderzocht of sprake is van reconstructie. Volgens de Wet is daarvan sprake als de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer toeneemt. Inderdaad gaat het daarbij om een toename van 2 dB(A) en niet om een geluidsbelasting van 2 dB(A). Een geluidsbelasting van 2 dB(A) komt overigens vrijwel nergens voor. Ter vergelijking: 0 dB(A) is de absolute gehoordrempel, op een windstille dag treedt in een rustig bos al een geluidsproductie van 15 dB(A) op en in een bibliotheekzaal treedt een geluidsbelasting van circa 35 dB(A) op.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

i. Verkeersintensiteit Coenderstraat

Samenvatting

Indiener refereert aan de inspraakreactie B.41.7 op pagina 90 van de nota inspraak en overleg. Indiener geeft aan dat in deze reactie een afwijking wordt gevonden tussen het masterplan Spoorzone en het bestemmingsplan. De maximale capaciteit van een weg met 2x1 rijstrook is 15.000 mvt/etmaal, dit betekent dus dat de weg gelijk aan de maximale capaciteit komt van een 2x1 rijweg. Bovendien blijkt uit het LVVP dat de Westvest al op de maximale capaciteit zou komen (huidig 2x1 profiel) en volgens het bestemmingsplan is de toename ten opzichte van de huidige verkeersdruk beperkt. Er is dus een toename. Verder wordt de situatie in de (Verlengde) Coenderstraat ingewikkelder dan de Westvest en dat komt de capaciteit van de weg niet ten goede. Gevraagd wordt of de (Verlengde) Coenderstraat wel 15.000 mvt/etmaal kan verwerken.

Antwoord

Voor de verkeersintensiteiten wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is over dit aspect aangepast.

j. Verplaatsen doorgaande route*Samenvatting*

Indiener refereert aan de inspraakreactie B.42.1 op pagina 93 van de nota inspraak en overleg. Hierin wordt geantwoord dat in de Coenderstraat formeel een 50 km/h-regime gaat gelden, wat ook in de berekeningen is opgenomen. Volgens pagina 24 wordt het 40 km/h en hierop is de hele redenering van de gemeente gebaseerd. Indiener vraagt welke snelheidsregime gaat gelden op de Coenderstraat.

Antwoord

Het geldende snelheidsregime in de Coenderstraat is 50 km/h. De Coenderstraat zal echter een dusdanig inrichting krijgen, dat het overgrote deel van het verkeer niet harder dan 40 km/h zal rijden. De geluidsproductie bij 50 km/h is hoger dan bij 40 km/h. In de geluidsberekeningen is daarom uitgegaan van een snelheid van 50 km/h.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

k. Ontsluiting station*Samenvatting*

Indiener refereert aan de inspraakreactie B.62.2 op pagina 109 van de nota inspraak en overleg. In deze reactie heeft de vraagsteller het over het Westerkwartier. De gemeente geeft hierop geen direct antwoord. Indiener vindt het antwoord dat gegeven is bij deze reactie onvoldoende en vraagt om een nadere verklaring hoe de toename van de verkeers- en parkeerdruk in het Westerkwartier wordt tegengegaan vanwege het feit dat de huidige achterzijde van het station de nieuwe ingang wordt voor reizigers met de auto.

Antwoord

De verkeers- en parkeerdruk in het Westerkwartier zal op dezelfde wijze als in de huidige situatie worden tegengegaan. Dat betekent dat het aanwezige éénrichtingscircuit waarschijnlijk wordt gehandhaafd en dat ook in de toekomst een parkeersysteem zal 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.

l. Verkeerssituatie Coenderstraat*Samenvatting*

Indiener refereert aan de inspraakreactie C.24. op pagina 126 van de nota inspraak en overleg. In deze reactie is een antwoord gegeven over het toepassen van geluidsarm asfalt. Indiener geeft aan dat geluidsarm asfalt zich inmiddels bewezen heeft bij een aantal proefvakken (en ook niet bewezen bij een aantal proefvakken). De resultaten zijn (zoals gebruikelijk) via vastgelegde metingen onderzocht. Het betreft echter metingen in het veld en andere locaties geven ook andere resultaten (zie hiervoor CROW blad Wegen zomer 2005). Deze asfaltsoorten hebben een experimentele status. De mengselsamenstelling is alleen gecertificeerd op basis van ontwerper en niet op basis van algemene landelijke richtlijnen (zie Standaard 2005 CROW).

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 8 over geluidsreducerend asfalt.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.35. HTM, door P. Jansen

a. Ombouw Prinses Irenetunnel

Samenvatting

Het is voor de indiener en de passagiers onacceptabel om tramlijn 1 anderhalf jaar buiten bedrijf te nemen ten gevolge van de stremming ter hoogte van de Prinses Irenetunnel. Uit ervaring, zoals de vervanging van de Rheineveldbrug en de Hoornburg, blijkt dat dit een terugslag met zich zal meebrengen die jaren zal gaan voortduren. Uit tellingen blijkt dat er bijna 7.000 passagiers per dag worden gedupeerd door de stremming; het verliezen van een groot deel van deze passagiers zal leiden tot inkomstenderving. Indiener is het niet eens met de opmerking dat de meeste hinder zal worden ondervonden door het autoverkeer (pagina 73), immers het autoverkeer kan – met beperkingen – wel doorgang blijven vinden. Indiener stelt voor een tijdelijk tramtraject via de (Verlengde) Coenderstraat aan te leggen. Deze verbinding is beter dan de hinder en het oponthoud bij een vervangende busdienst met een overstap. De mogelijkheden om tijdens de bouw van de tunnel op korte trajectdelen enkelspoor te rijden, worden door de indiener onderzocht.

Antwoord

Een vervangende tramlijn via de (Verlengde) Coenderstraat is om technische en financiële redenen niet haalbaar. Technisch is het niet mogelijk aangezien de (Verlengde) Coenderstraat hoger ligt dan de dan nog verdiept liggende Westlandseweg. Overigens zijn de consequenties van de realisatie van de Spoortunnel inclusief de tijdelijke stremming van lijn 1, reeds met het stadsgewest Haaglanden besproken en akkoord bevonden. Ter vervanging van de tram zal een busverbinding worden ingezet. Verder staat de gemeente open voor concrete voorstellen om tijdens de bouw van de tunnel over enkel spoor te rijden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Kruispunten

Samenvatting

Indiener heeft zorgen over het verkeerskundig ontwerp van kruisingen, onder andere de Phoenixgarage. Het gewenste dwarsprofiel van de Phoenixstraat van twee hoofdrijbanen, twee openbaarvervoerbanen en de baan voor het bestemmingsverkeer in twee richtingen, is onduidelijk voor de afslaande weggebruikers. Indiener wijst op de ervaringen in Amersfoort, waar een busbaan in zijligging en een daarachter liggend fietspad voor grote problemen heeft gezorgd ter hoogte van kruispunten. De gemeente Amersfoort heeft dan ook het voornemen om de rijbanen opnieuw te gaan indelen.

Antwoord

Een verkeersveilige inrichting is uitgangspunt bij de nadere detaillering van het ontwerp. Het aantal kruispunten waarbij uitwisseling tussen de hoofdrijbaan en parallelweg en/of zijstraten mogelijk is, is om die reden ook beperkt. De gemeente is zich er van bewust dat deze aansluitingen (waaronder ook die met de toegang tot de Phoenixgarage) bijzondere aandacht behoeven en zal bij het vormgevingsproces lering trekken van de situatie in Amersfoort alsook van andere situaties zoals die bijvoorbeeld op de Scheveningseweg in Den Haag en de Europalaan in Utrecht, waar eveneens een fietspad en/of parallelweg achter een trambaan in zijligging zijn gelegen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Betrokkenheid

Samenvatting

Indiener vraagt om betrokken te worden bij maatregelen om het openbaar vervoer in goede banen te leiden, bij de inrichting van het busstation en de locatie van tramhaltes bij dit busstation en bij dit busstation en bij het NS-station en bij het verkeerskundig ontwerp van de Phoenixstraat.

Antwoord

In een bestemmingsplan wordt de inrichting van de buitenruimte niet gedetailleerd vastgelegd. Voor tot uitvoering overgegaan kan worden zal met alle betrokkenen, dus ook de HTM, overleg plaatsvinden. De gemeente zal tijdig met dit overleg starten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.36. Stichting de Witte Roos, door Tjeerd Deelstra**a. Openbare ruimte Phoenixstraat***Samenvatting*

Ter plaatse van de Phoenixstraat was in de plannen van professor Busquets een zone getekend, die gekenmerkt kon worden als verblijfsgebied. Hier zou beperkt, vooral langzaam verkeer mogelijk zijn en er was sprake van paviljoens in het groen. Het ontwerpbestemmingsplan staat echter toe dat de Phoenixstraat geheel voor verkeer beschikbaar komt, zonder dat hierbij randvoorwaarden worden gesteld aan de kwaliteit van de openbare ruimte qua sfeer en verkeersdrukte. Dit onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan is strijdig met de eerder geformuleerde uitgangspunten.

Antwoord

In het bestemmingsplan is aan de Binnenstadszijde (deel huidige Phoenixstraat) de bestemming verblijfsgebied opgenomen. Dit deel van het profiel zal ingericht worden als autoluw-plusgebied. Dit gebied is in principe bedoeld voor de voetganger en fietser. Beperkt is hier, in verband met de bereikbaarheid van de functies die aan de straat grenzen, ook autoverkeer mogelijk. Het doorgaande verkeer zal via de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat afgewikkeld worden. In het verblijfsgebied zullen een aantal paviljoens mogelijk gemaakt worden (ter vervanging van de paviljoens onder het huidige viaduct). Met name het deel van het profiel grenzen aan de singel zal een groene inrichting krijgen. Daarnaast zullen er bomenrijen gerealiseerd worden. De inrichting van het profiel is niet iets dat in het bestemmingsplan geregeld kan worden. De bestemmingen maken deze inrichting wel mogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.37. Boekel de Nerée, door E.M. van Bommel, namens 12 cliënten**a. Bedrijventerrein***Samenvatting*

Op pagina 37 van de toelichting wordt gerefereerd aan het regionaal structuurplan "Haaglanden 2002". Daarin is aangegeven dat het bedrijventerrein binnen het plangebied is aangemerkt als herstructureringslocatie en als locatie voor perifere detailhandel. Het is onduidelijk aan welk bedrijventerrein wordt gerefereerd. Tevens is onduidelijk wat in dit verband onder "perifere detailhandel" moet worden verstaan. Voorzover het bedrijventerrein binnen het plangebied is gelegen, wordt bezwaar gemaakt tegen opname van perifere detailhandel, aangezien vestiging van perifere detailhandel zal leiden tot een duurzame ontvruchting van de bestaande voorzieningsstructuur. Er wordt verzocht om een nadere toelichting op dit punt en om de mogelijkheid tot het realiseren van perifere detailhandel te schrappen uit de planvoorschriften.

Antwoord

In het bestemmingsplan is geen sprake van een bedrijventerrein en van perifere detailhandel. Het bestemmingsplan maakt grotendeels woningbouw en op specifieke plekken de bouw van kantoren mogelijk. Binnen de bestemming Woondoeleinden is detailhandel en dienstverlening wel mogelijk, mits deze van ondergeschikte aard is. Dat wil zeggen dat er binnen de bestemming maximaal 5 vestigingen aanwezig mogen zijn en deze vestigingen elk maximaal 300 m²

groot mogen zijn. Aangezien dit aantal en deze oppervlaktemaat beperkt zijn, zal de vestiging van deze (kleinschalige) detailhandel niet leiden tot een ontwrichting van de bestaande voorzieningenstructuur.

Voor de bestaande bebouwing aan de Westlandseweg met de bestemming GD II is detailhandel eveneens toegestaan, aangezien dit ook in het vigerende bestemmingsplan mogelijk. De bestemming GD II maakt om die reden niet meer mogelijk dan op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan.

Samenvattend kan worden gesteld dat het bestemmingsplan niet dusdanige volumes detailhandel mogelijk maakt, dat het een juridische-planologische basis biedt voor de vestiging van nieuwe perifere detailhandel. Hierbij wordt onder perifere detailhandel verstaan: detailhandel in volumineuze goederen dan wel brand- en explosiegevaarlijke goederen. Waarbij zij aangetekend dat het niet mogelijk is in het kader van een bestemmingsplan te brancheren. De toegestane volumes detailhandel zullen niet leiden tot een duurzame ontwrichting van de bestaande voorzieningenstructuur.

De beschrijving van vigerend beleid doelt op het bedrijventerrein Voorhof. Het bedrijventerrein valt deels in het plangebied. De gemeente zal daarvoor nieuw beleid ontwikkelen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Inrichting Engelsestraat

Samenvatting

De breedte van het terrein met bestemming Verkeersdoeleinden gelegen vóór woonboulevard Leeuwenstein is met 10 m te smal. Momenteel ligt daar een rijweg van circa 6,5 m (de Engelsestraat), een fietspad van circa 3 m en een voerpad van 2 m. De breedte van 10 m is dus maar net voldoende voor een rijweg en een smal fiets- en voetpad. Tevens vormt deze breedte ter plaatse van de aansluiting Abtswoudseweg/Mercuriusweg teveel een "bottle neck". Een grotere breedte leidt tot een betere doorstroming van het verkeer, is wenselijk vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen en biedt tevens de mogelijkheid om groenvoorzieningen als scheiding tussen de bestemming Verkeersdoeleinden en de woonboulevard op te nemen. Hierdoor is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar en wordt de woonboulevard een aantrekkelijker en ruimere toegang geboden. Tevens voorkomt een bredere strook met bestemming Verkeersdoeleinden dat de Engelsestraat het karakter van een tunnel krijgt, door het geluidsscherm ter hoogte van het gebouw van Roobol dat op basis van het ontwerpbestemmingsplan een hoogte van 6 m kan krijgen.

Antwoord

De bestemming Verkeersdoeleinden is inderdaad krap. Dat geldt met name over een lengte van 50 m ter plaatse van de zijgevel van Roobol. De beschikbare breedte tussen het pand van Roobol en de tunnelbak bedraagt daar 10 m. Het is niet mogelijk de tunnelbak meer in westelijke richting te verschuiven. Het wegprofiel zal daarom uitgaan van minimale maten. De aanwezige verkeersintensiteiten laten dat toe. Voor 2015/2020 wordt een verkeersintensiteit van 5.700 mvt/etmaal op een werkdag geprognoseerd. Een bredere rijbaan is gezien de geprognoseerde verkeersintensiteiten ter plaatse niet nodig voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. De bestemming Verkeersdoeleinden is ter plaatse van het kruispunt van de Engelsestraat met de Abtswoudseweg voldoende ruim gedimensioneerd voor een kruispunt waarop het verkeer vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Voor een nadere beschrijving van dit kruispunt wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein.

Het profiel zal *globaal* als volgt worden ingedeeld: een rijbaan van 6 m, een in twee richtingen bereden fietspad van 2,75 à 3 m en een trottoir van 1 à 1,25 m. Voor lichtmasten en dergelijke kan ruimte worden gevonden op de rand van de tunnelbak. Buiten deze 50 m ter plaatse van het pand van Roobol kan een iets ruimer profiel worden toegepast. Het bestemmingsplan van het aangrenzende gebied laat dit toe. Ruimte voor groenvoorzieningen is buiten het deel ter plaatse van het pand van Roobol beperkt aanwezig.

De mate waarin het wegdeel ter plaatse van het pand van Roobol het karakter van een tunnel zal hebben is beperkt. Allereerst staan bedoelde geluidsschermen aan de westzijde van de tunnelbak op een afstand van minimaal 45 m uit de gevel van Roobol. De zijde van de woonboulevard wordt niet van geluidsschermen voorzien. Daarnaast is uit akoestisch onderzoek inmiddels gebleken dat kan worden volstaan met schermen van maximaal 4 m in plaats van 6 m hoog.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast.

c. Ligging Engelsestraat

Samenvatting

Uit stedenbouwkundig oogpunt, maar ook uit verkeersveiligheidsoverwegingen, is het wenselijk dat het gebied met de bestemming Verkeersdoeleinden vóór woonboulevard Leeuwenstein verder van de woonboulevard af wordt geplaatst.

Antwoord

Zoals hierboven is aangegeven is meer afstand tussen de woonboulevard en de Engelsestraat niet mogelijk als gevolg van de ligging van de spoortunnel die niet verder naar het westen kan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Aanpassing plangrens

Samenvatting

Het gebied met de bestemming Verkeersdoeleinden, gelegen voor de woonboulevard, is deels gelegen op het terrein van woonboulevard Leeuwenstein. Deze weg doorkruist het huidige parkeerterrein van Gamma en de daarbij gelegen groenvoorzieningen. Nu de woonboulevard zelf geen deel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan, wordt verzocht de plankaart aan te passen, zodat de plangrens langs de bestaande groenvoorzieningen en *langs* het terrein van woonboulevard Leeuwenstein komt te liggen.

Antwoord

De plangrens kan niet aangepast worden omdat er anders te weinig ruimte over blijft om een verkeersweg langs de woonboulevard naar de Schieweg (en daarmee naar het zuiden) te realiseren. Deze verkeersweg is essentieel voor de bereikbaarheid van de woonboulevard.

Het parkeerterrein zal zoveel mogelijk ontzien worden, zodat er ook voor de ingang van de Gamma parkeergelegenheid blijft bestaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.38. S.M. Eisses en E.W.J. Jansen

a. Coenderstraat/Parallelweg

Samenvatting

Indieners maken bezwaar tegen het onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan om van de Coenderstraat/Parallelweg een drukke verkeersader te maken, waardoor het verkeerslawaaï voor de bewoners toeneemt en de luchtkwaliteit sterk afneemt tot een niveau dat bij een kleine verkeersgroei de norm al zou overschrijden. De mogelijkheid om het doorgaande verkeer via de Westvest te continueren, is naar de mening van indieners onvoldoende onderzocht en met dubieuze argumenten afgevoerd. Het is ongeloofwaardig dat het verkeer explosief toeneemt ten gevolge van de realisatie van een handjevol woningen, wat kantoorruimte en met enkele honderden meters verplaatsen van het stadskantoor. De halve minuut tijdswinst voor bus en tram lijkt zwaarder te wegen dan de woonkwaliteit in de omgeving Coenderstraat/Parallelweg. Dit

gaat voorbij aan de belangen van de bewoners en dit element van het plan is suboptimaal uit het oogpunt van ruimtelijke ordening.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 2 over de keuze voor de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat in plaats van de Westvest.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

b. Westvest

Samenvatting

De brede Westvest blijft met stinkende bussen en lelijke trambovenleidingen het litteken in het stadsbeeld. Het in het ontwerpbestemmingsplan gesuggereerde beeld dat de vooroorlogse wijken aan de andere kant van het spoor optisch en praktisch beter met de binnenstad verbonden worden, is door de driedubbele barrière van Westvest, kantoorkolossen en drukke Coenderstraat een romantische illusie.

Antwoord

Doordat het doorgaande autoverkeer van de Westvest afgehaald wordt, ontstaat er ruimte om het profiel anders in te richten (voetgangsvriendelijker en aantrekkelijker) en de oversteekbaarheid te verbeteren. De Coenderstraat wordt een stadsstraat die goed oversteekbaar zal zijn. Het stedelijke gebied rond het station (overigens voornamelijk woningbouw en geen kantoorkolossen) is zodanig verkaveld, dat er een groot aantal oost-westverbindingen ontstaat. Hierdoor wordt de doorkruisbaarheid van het gebied en daarmee de relatie tussen vooroorlogse stad en binnenstad verbeterd. In de huidige situatie is er in het gebied rond het station alleen een verbinding ter plaatse van het fietstunneltje.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Kantoorbebouwing overzijde Coenderstraat

Samenvatting

Door het mogelijk maken van bebouwing van 23 m hoog ontstaat een verdere verslechtering van de woonsituatie in het gedeelte van de Coenderstraat waar indieners woonachtig zijn. Momenteel kijken indieners uit over meer dan 100 m op grote bomen en achtergevels van de Houttuinen. Door het hoge kantoorgebouw op een steenworp afstand vervalt dit uitzicht. Dit heeft tevens een negatief effect op de lichtinval in de woningen.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 11 en 13 over bezonning en bouwhoogte. De nieuwe bebouwing zal ruime afstand van de bestaande woningen worden gerealiseerd (minimaal 22 m). Er zal een ruimtelijk aanvaardbare situatie ontstaan. Het uitzicht zal veranderen en inderdaad deels beperkt worden. In de huidige situatie is er echter geen uitzicht van meer dan 100 m aanwezig, aangezien de bomen, het benzinestation en achtergevels van de Houttuinen op veel kortere afstand aanwezig zijn. Er heeft een belangenafweging plaatsgevonden. Het belang van de realisatie van de Spoorzone heeft zwaarder gewogen dan het uitzicht van de bewoners aan de Coenderstraat. In de toekomst zullen de bewoners overigens weer uitkijken op bomen. Het profiel van de Coenderstraat zal ingericht worden met bomenrijen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

d. Plint parkeergarage*Samenvatting*

Indieners maken bezwaar tegen de plint van een geplande parkeergarage op 1,2 m hoogte. Dit uitzicht hoort niet thuis in een woonwijk.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 12 over peil en (parkeer)plint.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de toelichting, op de plankaart en in artikel 3 (Woondoeleinden), lid 4 van de voorschriften van het bestemmingsplan is geregeld dat de plinten langs de belangrijkste straten niet of niet volledig mogen worden ingevuld met parkeeren.

2.39. Delftsche Studenten Sociëteit Phoenix, door P. Wegener**a. Alternatief voor het huidige plan***Samenvatting*

Indieners kunnen zich niet vinden in het verleggen van de singel van de binnenstadzijde naar de Spoorsingelzijde. Daarom hebben indieners een alternatief voor het huidige plan Spoorzone beschreven. Dit alternatief wordt ondersteund door de Historische Vereniging Delfia Batavorum en Molen De Roos.

In dit alternatief loopt de singel aan de binnenstadzijde. Tussen de singel en de bebouwing van de Phoenixstraat ligt van oost naar west een wandelpromenade, hierop aansluitend een fietspad en daarnaast een groenstrook waarin de geïntegreerde tramlijn en busbaan liggen. Ten westen van de singel is de verkeersader geprojecteerd, vervolgens een groenstrook, een ventweg en een trottoir dat voor de woningen van de Spoorsingel komt te liggen. Dit is een doorsnede ter hoogte van de ING-bank. Ter hoogte van de molen is er geen singel voorzien en ligt de molen tussen het fietspad en de groenstrook met de tramlijn en busbaan.

De tram uit de Wateringsevest richting stationsgebied vanaf de Spoorsingelzijde kruist dwars naar de Phoenixstraatzijde. Vervolgens loopt de tram parallel aan het water richting stationsgebied. De verkeersader wordt van 2x2 rijstroken naar 2x1 teruggebracht. Deze verkeersader loopt vanuit de Wateringsevest met een flauwe bocht aan de buitenkant om de molen heen en loopt vervolgens parallel aan de singel richting het bolwerk, om over te gaan in de huidige Coenderstraat. De wandelpromenade aan de Phoenixstraatzijde wordt door middel van toegangspaaltes toegankelijk gemaakt voor bijvoorbeeld leveranciers. De groenstroken tussen de singel en het fietspad aan Phoenixstraatzijde en tussen de verkeersader en de ventweg aan Spoorsingelzijde functioneert als een zeer effectieve geluidsremmer.

Eerdere voorstellen over de door indieners gewenste inrichting zijn stukgelopen op technische bezwaren. Het nu beschreven alternatief is echter goed onderzocht, waardoor hier geen technische bezwaren meer zijn. De belangrijkste technische bezwaren zijn de waterdiepte, de ontluchting van de tunnel en de doorstroom/circulatie van het water. In het alternatief is aan deze aspecten aandacht geschonken.

Het alternatief biedt de mogelijkheid om de historische cirkel van water om de binnenstad compleet te maken. Hiermee komt er een duidelijke overgang van de historische, autoluwe binnenstad naar de modernere, op verkeer ingestelde omliggende wijken. Bovendien kan de molen van zijn huidige eiland worden afgetild en onderdeel gaan uitmaken van de historische binnenstad.

Ten opzichte van het huidige plan is dit alternatief kostenneutraal of mogelijk zelfs positief. Besparingen en extra kosten worden omschreven.

Afsluitend worden de voor- en nadelen van het huidige plan en het alternatief tegen elkaar afgewogen. De conclusie luidt dat het alternatief tot een spannender profiel leidt en het risico van een betonnen plein voorkomt. Bijkomend voordeel is de duidelijke scheiding en overgang van de historische autoluwe binnenstad naar de moderne buitenstad.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 17 over hette alternatief voor de Spoor singel/Phoenixstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.40. Peter Zuyderwijk

a. Bouwhoogte Engelsestraat-Groene Haven

Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen de toegestane bouwhoogte van de geplande woningbouw op locatie Engelsestraat-Groene Haven. De toegestane hoogte van 30 m is veel hoger dan de bestaande bebouwing in de directe omgeving (max. 6 of 7 bouwlagen) en heeft een storend effect op het aanzicht van de wijk vanuit de stad gezien. Deze bebouwing belemmert tevens het zicht van de indiener.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij 2.21 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Ontsluiting wijk Delftzicht

Samenvatting

Door het laten vervallen van de aansluiting Engelsestraat-Westlandseweg rijdt het verkeer, dat wordt geproduceerd door de verschillende voorzieningen die in het noordelijke deel van de wijk Delftzicht zijn gevestigd (Sociale Dienst, GGD, etc), vanaf de Abtswoudseweg over de Engelsestraat naar zijn bestemming. Dit leidt tot een hinderlijke situatie op de Engelsestraat. Tevens kan door het laten vervallen van de aansluiting Engelsestraat-Westlandseweg een gevaarlijke situatie ontstaan bij eventuele calamiteiten.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast.

c. Verlegging Engelsestraat

Samenvatting

Door de verlegging van de Engelsestraat in oostelijke richting komt de Engelsestraat circa 10 m voor de voorgevel van de indiener te liggen. Ondanks de snelheidsverlaging naar 30 km/h bedraagt de toekomstige geluidsbelasting aan de gevel 55 dB(A) (pagina 93). Dit is 5 dB(A) boven de voorkeursgrenswaarde. Indiener maakt hier bezwaar tegen.

Antwoord

De Engelsestraat zal na reconstructie een 30 km/h-weg zijn. 30 km/h-wegen zijn volgens de Wet geluidhinder formeel gedezoneerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is naar aanleiding van de zienswijze het effect indicatief onderzocht.

Uit geluidsberekeningen blijkt dat de geluidshinder aan de gevel van de woning van inspreker ten gevolge van de Engelsestraat in het jaar voor reconstructie (2007) 46 dB(A) bedraagt bij een afstand van 45 m tot de Engelsestraat en een verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal. Tien jaar na reconstructie bedraagt de geluidsbelasting ten gevolge de Engelsestraat 51 dB(A) bij een afstand van 15 m tot de Engelsestraat en 1.600 mvt/etmaal. Indien de Engelsestraat gezoneerd zou zijn (50 km/h), zou pas sprake zijn van reconstructie-effect bij een geluidsbelasting van 52 dB(A) 10 jaar na reconstructie. De Wet geluidhinder staat een toename van de geluidsbelasting tot 50 dB(A) namelijk zonder meer toe. Indien de reconstructie van de Engelsestraat zou worden beoordeeld op de wijze van een gezoneerde weg, zou geen sprake zijn van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en sprake zijn van een aanvaardbare geluidsbelasting. Overigens zijn de betreffende woningen in het kader van het Spoorweglawaaai destijds van een vliesgevel zijn voorzien, waardoor er sprake is van een optimale geluidsafscherming.

In de toelichting van het bestemmingsplan is (naar aanleiding van deze reactie) ook voor de andere woningen langs de Engelsestraat dit effect onderzocht en aanvaardbaar geacht.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Er is nader akoestisch onderzoek verricht waarbij de aanvaardbaarheid van de geluidshinder ten gevolge van de Engelsestraat is onderzocht. De resultaten en conclusies hiervan zijn in de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

d. Trillingshinder

Samenvatting

Uit het milieuonderzoek blijkt dat de trillingen als gevolg van het spoor relevant zijn, ondanks de ondertunneling (pagina 105). Er wordt dan ook geadviseerd bij de nieuwe bebouwing rekening te houden met trillingsisolatie. Bij de woning van de indiener is dit naar verwachting niet gebeurd, terwijl de tunnelbak van het spoor op een afstand van circa 20 m van de gevel komt te liggen. Indiener verwacht dan ook trillingshinder en maakt bezwaar tegen de kleine afstand van de tunnelbak tot de woning.

Antwoord

Trillingshinder blijft zoals in het ontwerpbestemmingsplan al is aangegeven. Omdat er geen regelgeving bestaat over aanvaardbaarheid van trillingen is dit ook een lastig punt om in een bestemmingsplan mee te nemen. In de uitgewerkte voorstellen voor de spoortunnel gaat men uit van de criteria zoals genoemd in het ontwerpbestemmingsplan: voorkomen van schade aan gebouwen, van hinder voor personen in gebouwen of storing aan apparatuur. Desondanks zal trilling voelbaar blijven, waarbij het hinderaspect beïnvloedt wordt door het feit dat treinen niet langer zichtbaar zijn. Het huidige viaduct geeft wellicht veel meer trillingshinder, maar met het oog valt de trein al eerder waar te nemen dan via trillingen.

Het isoleren van bestaande gebouwen is geen reële optie, want dit vergt zeer vergaande ingrepen aan de fundering. Zeker indien de afstand tot de tunnelwand 20 m bedraagt, is er geen aanleiding dergelijke ingrepen te verrichten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Parkeren Engelsestraat

Samenvatting

Op pagina 69 wordt voorgesteld om de vervallen parkeerplaatsen in de Engelsestraat als volgt terug te brengen: "Het betreft hier half ondergrondse haakse parkeerplaatsen tussen het dak van de spoortunnel en het (oplopende) maaiveld van het park". Indiener vindt dit onduidelijk en maakt derhalve bezwaar tegen een dergelijke parkeervoorziening.

Antwoord

Er is opnieuw gekeken naar de oplossing voor het parkeren aan de Engelsestraat. De parkeerplaatsen zullen naast het park als haaksparkeren worden gerealiseerd en niet meer halfverdiept zoals eerder gedacht. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 6 over het parkeren bij de verlegde Engelsestraat en bijlage 4.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de het plan. Op de plankaart is een strook van het park langs de Engelsestraat, ten oosten van de tunnel, bestemd als Verblijfsgebied (VG) met aanwijzing (p3). In artikel 13 (Verblijfsgebied) is in lid 1 de bepaling opgenomen dat ter plaatse van de aanwijzing (p3) in ieder geval parkeerplaatsen zijn toegestaan. In de toelichting wordt opgenomen dat naast het park aan de Engelsestraat parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

f. Financiële risico's*Samenvatting*

Indiener vindt de financiële risico's die gemeente Delft neemt, zoals beschreven op pagina 131, onaanvaardbaar. Bij grote infrastructurele projecten in Nederland is het niet gebruikelijk om de geraamde kosten niet te overschrijden. Op dit moment moet de indiener reeds circa € 450,- aan de bouw van de tunnel bijdragen. Bij een tegenvaller van 20 à 25% komt daar alleen al voor de indiener circa € 900,- bij.

Antwoord

De berekening van de hoofdelijke omslag van de huidige bijdrage van de gemeente Delft aan het project is juist. Echter, door gebruik te maken van de strategie voor risicobeheersing, is een overschrijding van de bouwkosten ten laste van de gemeente Delft effectief te voorkomen. Immers, voorgesteld wordt minder voorbereidende activiteiten voor de spoorverdubbeling uit te voeren met het nu beschikbare geld wanneer de aanbesteding of de uitvoering tegenvalt. Verder wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2.1 onder f.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.41. David Koerts e.a.**a. Verkeersdrukke Coenderstraat***Samenvatting*

Indieners maken bezwaar tegen het veranderen van de Coenderstraat in een drukke weg die de binnenstad moet ontsluiten, terwijl nergens wordt gesproken over het verbeteren van de ringweg. De aanvoerwegen van het parkeergarages voor het station en het nieuwe gemeentehuis komen uit op de Coenderstraat, wat zal leiden tot meer verkeersdrukke. De uitgesproken intentie om het verkeer te remmen is niet realistisch, omdat de weg is benoemd als een van de belangrijkste verkeersaders voor bovengenoemde functies. Indieners stellen voor de ringweg te verbeteren, wat de verkeersdruk in de Coenderstraat zal doen afnemen. Een andere mogelijkheid is om de drukke weg door een tunnel onder de Westvest te laten lopen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 2 over de keuze van de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat in plaats van via de Westvest. Het LVVP treft maatregelen om de verkeersdruk op de Coenderstraat tegen te gaan en het verkeer meer via de stroomwegen (A13, A4, Provinciale weg, Kruithuisweg) af te wikkelen. Een tunnel onder de Westvest door is ter plaatse van het kruispunt met de Zuidwal niet inpasbaar omdat niet tijdig tot het maaiveld kan zijn gestegen om de spoortunnel te kruisen. Daarnaast wordt de waterverbinding tussen de Schie en Westsingel doorsneden.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.

b. Ontbreken parallelweg Coenderstraat*Samenvatting*

Indieners maken bezwaar tegen het ontbreken van een parallelweg naast de Coenderstraat, die het rustige karakter van de straat en de wijk tot zijn recht zou doen. Er is geen scheiding voorzien tussen de drukke weg en verkeer van de bewoners van de Coenderstraat en uit de wijk Westerkwartier.

Antwoord

Het plan gaat uit van verschuiving van de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest naar de Coenderstraat (zie hiervoor het algemene antwoord onder 2 over de keuze van de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat in plaats van via de Westvest). Daarmee wordt de Coenderstraat drukker. Voor een parallelweg langs de Coenderstraat is geen ruimte aanwezig. Wel is tussen de gevels van de huidige panden langs de Coenderstraat en de rijbaan voor het autoverkeer enige ruimte gecreëerd die zal worden ingevuld met een trottoir, een (in twee richtingen bereden) fietspad en een groenstrook met langspaarvakken. De verkeersdrukte bevindt zich daardoor op enige afstand van de bestaande panden langs de Coenderstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Parkeren*Samenvatting*

Indieners vragen zich af waar de bewoners van de Coenderstraat kunnen parkeren en maken bezwaar tegen het verslechteren van de parkeergelegenheden en het ontbreken van een goed parkeerplan.

Antwoord

In de groenstroken langs de Coenderstraat zullen voor de bewoners (langs)parkeervakken worden ondergebracht ter compensatie van de bestaande parkeervoorzieningen. Ook in de toekomst zal een parkeersysteem gelden waarbij bewoners op basis van vergunningen kunnen parkeren, vergelijkbaar met de huidige situatie. Door de hoeveelheid nieuwe woningen, door het station (P+R) en het stadskantoor is de Spoorzone in staat in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Deze zal worden ondergebracht in parkeergarages. In de garage onder het stadskantoor 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.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Bouwhoogte kantorencomplex*Samenvatting*

Ook met de verlaging van de maximale bouwhoogte van het kantorencomplex aan de zijde van de Coenderstraat, berooft de nieuwe bebouwing het uitzicht van de indieners op de binnenstad en kerktorens. Op sommige plekken wordt 2,5 maal hogere bebouwing dan in de huidige situatie mogelijk gemaakt. Het gevoel van ruimte en relatieve rust zal compleet verdwijnen. Voorgesteld wordt het kantorencomplex drastisch te verkleinen of te verplaatsen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over de bouwhoogte.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Plint parkeergarage*Samenvatting*

Door de plint van het kantorencomplex van 2 m hoogte ten behoeve van parkeren zal het gevoel van onveiligheid ernstig doen toenemen, mede vanwege de nabijheid van het station.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 12 over peil en (parkeer)plint.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de toelichting, op de plankaart en in artikel 3 (Woondoeleinden), lid 4 van de voorschriften van het bestemmingsplan is geregeld dat de plinten langs de belangrijkste straten niet of niet volledig mogen worden ingevuld met parkeren.

f. Waarde woningen*Samenvatting*

Indieners maken bezwaar tegen de waardevermindering van hun woningen welke zal optreden ten gevolge van het ontwerpbestemmingsplan. Het plan leidt tot minder woonplezier.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Park*Samenvatting*

Indieners stellen voor ruimte te reserveren voor een park in de punt tussen het station, de Westvest en de Coenderstraat. Dit zal de woonkwaliteit van een groot gedeelte van de binnenstad en het Westerkwartier doen toenemen.

Antwoord

Er is binnen het plangebied reeds een groot park voorzien boven op de spoortunnel. Dit park is mede bedoeld voor de bewoners van de Binnenstad en het Westerkwartier. Ten zuiden van het Bolwerk is woonbebouwing voorzien. De realisatie van deze woningen draagt bij aan de financiële haalbaarheid van de spoortunnel.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

h. Horeca*Samenvatting*

Indieners verzoeken te garanderen dat er in de horecagelegenheden geen drugs zal mogen worden verhandeld en dat de horecagelegenheden na 22:00 uur geen overlast mogen bezorgen.

Antwoord

In het bestemmingsplan worden gebruiksmogelijkheden toegekend in de vorm van bestemmingen. Regels met betrekking tot drugshandel en de sluitingstijden van horecagelegenheden horen niet in een bestemmingsplan thuis. Zij vallen onder de Opiumwet en de APV.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.42. P. van den Hoogen, namens 40 mede-ondertekenaars

a. Dwarsprofiel Coenderstraat

Samenvatting

Het dwarsprofiel van de Coenderstraat vanaf de zijde van het Bolwerk tot aan de Westerstraat in 22 m breed, terwijl het verderop 26 m breed is. Indieners betwijfelen of in deze breedte de nodige (verkeers)functies kunnen worden ondergebracht.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 4 over de inrichting van het dwarsprofiel van de Coenderstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Fietspad Coenderstraat

Samenvatting

Indieners vragen zich af of de kruisingen van het fietspad met tweerichtingsverkeer van de Coenderstraat met de zijwegen zonder invoeg- of sorteerstroken veilig is en of afhandeling met enkele verkeerslichten niet een illusie is waar het de confrontatie met fietsverkeer betreft. Het fietspad van de Coenderstraat moet worden gekruist door: verkeer vanaf de Buitenwatersloot, door auto's uit verschillende garages onder woningen, door verkeer uit de parkeergarages van woningen en/of voor het stadskantoor, het verkeer uit of naar de Westerstraat, de Raamstraat en de taxi's en het Kiss&Ride-verkeer van en naar het station. Dit is veel op een kort stuk fietspad wat deel uitmaakt van een doorgaande route. Hiernaast vinden de indieners een fietspad met tweerichtingsverkeer onoverzichtelijk en gevaarlijk voor kinderen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 4 over de inrichting van het dwarsprofiel van de Coenderstraat. Een vergelijkbare oplossing functioneert naar tevredenheid op de Delfgawwseweg tussen de rotonde van de Delfgawwseweg met de Nassaulaan en de Anna van Saksenweg.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Parkeerstrook Coenderstraat

Samenvatting

Naast de ingetekende parkeerstrook in de Coenderstraat, moet aan minimaal één zijde voldoende ruimte zijn voor openslaande deuren voor een goede uitstap voor kinderen. Indieners maken zich vooral zorgen aan de beperkte ruimte aan de zijde van het fietspad, waar (brom)fietsers van twee kanten komen aanrijden. Naast de breedte van de parkeerstrook, hebben indieners twijfels over de plaats van de parkeerstrook: tussen de rijweg en het in twee richtingen bereden fietspad. Indieners willen tevens meer ruimte tussen het geparkeerde voertuig en het fietspad, zodat er minder gelegenheid ontstaat voor het aftrappen van zijspiegels.

Antwoord

Het bestemmingsplan regelt alleen het gebruik van de gronden. In het algemene antwoord onder 4 over het dwarsprofiel van de Coenderstraat is aangegeven dat voldoende ruimte aanwezig is voor een goede profielopbouw. Hoewel de exacte inrichting van het profiel nog een punt van nadere uitwerking is waarover in een later stadium nog met de belanghebbenden zal worden gecommuniceerd, kan uit het bovenstaande worden afgeleid dat er zeer waarschijnlijk ruim voldoende ruimte tussen de parkeerstrook en het fietspad aanwezig zal zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Bomen Coenderstraat*Samenvatting*

Indieners betwijfelen of de breedte van 22 m voldoende is voor de dubbele rij bomen, uitgaande van volwaardige bomen. Indieners vrezen dat de bomen snel de gevels zullen raken of dat vrachtwagens de overhangende takken raken. Indieners vragen om een evenwichtiger profiel met ruimte voor de bomen en ruimte voor de gevels.

Antwoord

Binnen de profielbreedte is het mogelijk om een dubbele bomenrij te realiseren. Het type boom zal afgestemd worden op de specifieke locatie. Het soort bomen dat geplant zal worden is echter geen onderwerp van het bestemmingsplan, maar een andere uitwerking van het ontwerp van het profiel.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Ontsluiting parkeerplaatsen en zijwegen Coenderstraat*Samenvatting*

Indieners pleiten voor een overzichtelijkere ontsluiting van de garages onder de huizen, de zijwegen en de parkeerplaatsen.

Antwoord

De nadere uitwerking van de inrichting (die het bestemmingsplan niet regelt en waarover in een later stadium met belanghebbenden zal worden gecommuniceerd) gaat uit van een verkeersveilige inrichting. Daarbij hoort ook een overzichtelijke ontsluiting van de garages.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Woonkwaliteit Coenderstraat*Samenvatting*

Indieners pleiten voor een kwaliteitsverbetering van de bestaande bebouwing, bijvoorbeeld door de creatie van een bufferzone tussen de gevel en het trottoir.

Antwoord

De bestaande bebouwing aan de Coenderstraat zal behouden blijven. Het profiel van de Coenderstraat zal veranderen. Hierdoor zal er een kwaliteitsverbetering mogelijk zijn. Het profiel zal vanaf de bebouwing aan de Coenderstraat tot de nieuwbouw als volgt opgebouwd worden:

- trottoir;
- parkeerplaatsen/bomenrij;
- rijbaan (2 richtingen);
- bomenrij;
- trottoir.

Door de bomenrijen zal een laan ontstaan met een ruimere en groenere uitstraling dan nu het geval is. Door genoemde opbouw van het profiel zal de rijbaan – alhoewel deze veel drukker wordt dan in de huidige situatie – daarnaast op veel grotere afstand van de bebouwing komen te liggen dan in de huidige situatie.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Aantal parkeerplaatsen Coenderstraat en omgeving*Samenvatting*

Indieners verzoeken in de tekst van het bestemmingsplan op te nemen dat de parkeergarage voor de woningen aan het smalle deel van de Coenderstraat, samen met het parkeren aan de straat, voorziet in voldoende parkeergelegenheid voor de huidige en toekomstige bewoners in de directe woonomgeving.

Antwoord

In de groenstroken langs de Coenderstraat zullen voor de bewoners (langs)parkeervakken worden ondergebracht ter compensatie van de bestaande parkeervoorzieningen. Ook in de toekomst zal een parkeersysteem gelden waarbij bewoners op basis van vergunningen kunnen parkeren, vergelijkbaar met de huidige situatie. Door de hoeveelheid nieuwe woningen, door het station (P+R) en het stadskantoor is de Spoorzone in staat in de eigen parkeerbehoefte te voorzien. Deze zal worden ondergebracht in parkeergarages. In de garage onder het stadskantoor 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.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.43. F.H.M. Scholten**a. Bouwhoogte***Samenvatting*

In 1994/1995 heeft gemeente Delft de maximale bouwhoogte voor het kerngebied in de wijk Delftzicht sterk beperkt (ten hoogste circa 2,5 bouwlagen of circa 7 m). Op die manier moest een wijk ontstaan met een minder stads karakter. Langs de randen van dit gebied zijn hogere bouwhoogten gepland (ten hoogste circa 5,5 bouwlagen of circa 15 m) ten behoeve van de realisatie van appartementengebouwen. Op grond van deze plannen heeft de indiener besloten een huis te kopen binnen de wijk Delftzicht. De investeringen hiervoor waren fors. In 2000/2001 is de maximale bouwhoogte voor het middengebied nogmaals door de raad bestendigd.

Om onduidelijke redenen is het hierboven genoemde criterium opgerekt. Eerst is de bouwhoogte van het appartementengebouw aan de Groene Haven verhoogd van 5,5 bouwlagen naar circa 7,5 bouwlagen (circa 21 m), andere bebouwing volgde. Nu zijn in het ontwerpbestemmingsplan in de directe omgeving van de wijk Delftzicht (afstand ten hoogste circa 70 m) opnieuw een drietal appartementengebouwen/kantoorstorens voorzien. Direct naast de huidige Irenetunnel mag, inclusief de hellende dakvlakken, tot 34 m worden gebouwd. In het parkgebied worden twee gebouwen met een totale bouwhoogte van 23 tot 30 m mogelijk gemaakt. Deze bouwhoogten behoren tot de hoogste van het totale Spoorzonegebied en staan in schril contrast met de slechts enkele jaren geleden nog bestendigde bouwhoogten voor de wijk Delftzicht. Op grond van afspraken en toezeggingen uit het verleden is dit niet toelaatbaar. Volgens indiener is hier om die reden sprake van onbehoorlijk bestuur.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over bouwhoogten en het antwoord bij reactie 2.21 onder a en 2.24 onder e.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Parkeervoorzieningen*Samenvatting*

In de wijk Delftzicht bestaat een parkeerprobleem. De belangrijkste parkeergelegenheden liggen langs de westrand van de wijk, direct langs de huidige Engelsestraat. Volgens het ontwerpbestemmingsplan komen deze parkeergelegenheden te vervallen. Omdat de spoortunnel is gepland ter plaatse van de betreffende parkeervoorziening langs de Engelsestraat zal dit ook gedurende de bouwperiode al het geval zijn.

Definitieve vervangende parkeergelegenheid wordt in het ontwerpbestemmingsplan slechts zeer summier genoemd. Als al gesproken wordt van vervangende parkeergelegenheid, dan wordt deze in de plannen nog verder van het hart van de wijk (waar een groot tekort aan parkeerplaatsen bestaat) en in een sociaal minder veilige omgeving geplaatst. Dit is onacceptabel.

Aan tijdelijk vervangende parkeergelegenheden tijdens de bouwperiode wordt in het ontwerpbestemmingsplan geen aandacht besteed. Dit is onacceptabel.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 6 over het parkeren in de Verlegde Engelsestraat.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Op de plankaart is een strook van het park langs de Engelsestraat, ten oosten van de tunnel, bestemd als Verblijfsgebied (VG) met aanwijzing (p3). In artikel 13 (Verblijfsgebied) is in lid 1 de bepaling opgenomen dat ter plaatse van de aanwijzing (p3) in ieder geval parkeerplaatsen zijn toegestaan. In de toelichting wordt opgenomen dat naast het park aan de Engelsestraat parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

c. Ontsluiting Delftzicht: gemotoriseerd verkeer*Samenvatting*

Het is onduidelijk op welke manier de verdere verkeersafwikkeling plaatsvindt op de Abtswoudseweg (en het daarop aansluitende Zuideinde) en de Engelsestraat (vanaf Leeuwenstein), terwijl de nieuwe Emplacementsweg onder een hoek aan zal sluiten op de Engelsestraat en de Abtswoudseweg. Gezien de verkeersbelasting van de Emplacementsweg, is een goede verdere verkeersafwikkeling noodzakelijk. Gezien het aanwezige dwarsprofiel met aanliggende woningen en winkels, is het daarbij onacceptabel om de Abtswoudseweg/Zuideinde als (hoofd)verbindingsweg tussen de Emplacementsweg en Schieweg uit te voeren. Dit betekent dat de Engelsestraat, welke vrijwel haaks aansluit op de Emplacementsweg, als hoofdverbinding richting Schieweg moet gaan functioneren. Verzocht wordt om hiervoor een vastomlijnde en adequate oplossing vast te leggen. Tevens wordt verzocht om de verkeersmaatregelen en tijdelijke ontsluitingsvoorzieningen ten tijde van de bouwperiode nader vast te leggen. In tegenstelling tot het plangebied ten noorden van de Westlandseweg/Zuidwal wordt hier nauwelijks aandacht aan besteed, terwijl de problemen gedurende de bouwperiode minstens zo ingrijpend zijn. Het is nu onduidelijk hoe het wordt opgevangen dat de bestaande ontsluiting voor autoverkeer via de Engelsestraat deels komt te vervallen. Ook is onduidelijk of en op welke wijze communicatie met de bewoners hierover plaatsvindt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast.

d. Ontsluiting Delftzicht: langzaam verkeer*Samenvatting*

Het langzaamverkeersgedeelte van de Irenetunnel en de Abtswoudsetunnel worden gelijktijdig afgesloten. Als tijdelijke maatregel worden vervolgens een tijdelijke voetgangersbrug en een

gelijkvloerse spoorkruising genoemd. Gezien de aantallen fietsers en de drukte van het spoortraject is een gelijkvloerse kruising ter vervanging van beide tunnels onveilig, ontoereikend en daarmee onacceptabel. De voetgangersbrug is onvoldoende uitgewerkt. Als gevolg van het hoogteverschil zijn steile trappartijen noodzakelijk, welke onneembaar zijn voor ouderen en minder validen. Het is ook onduidelijk hoe het geheel ingepast moet worden in de beperkte ruimte.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast.

e. Ontluchtingsopening

Samenvatting

In het parkgebied tegenover de Conradlaan staat in het ontwerpbestemmingsplan een ontluchtingsopening (bouwoppervlak 100 m², bouwhoogte ten hoogste 6 m) voorzien. Dergelijke voorzieningen geven overlast in de vorm van geluid en een verhoogde uitstoot van fijne deeltjes. De bebouwing zelf vormt een aantasting van de parkfunctie. Om deze redenen maakt indiener bezwaar tegen de huidige positie binnen een parkgebied en in de directie omgeving van een aantal woongebouwen. Indiener spreekt zijn zorg uit ten aanzien van de uitvoering en vormgeving van de voorziening. Daarbij is het onduidelijk waarom de ontluchtingsopening tegenover een zijstraat (Conradlaan) is gepositioneerd, aangezien dat overlast tot ver in de achterliggende wijk exporteert.

Antwoord

De bedoelde ontluchtingsopening in het park tegenover de Conradlaan is om technische redenen verplaatst naar een locatie in het park, direct ten noorden van de Westlandseweg. Daarbij is ook de oppervlakte en de hoogte van de ontluchtingsschacht in het park verkleind. In de voorschriften wordt opgenomen dat de oppervlakte van de ontluchtingsschacht niet groter dan 50 m² mag zijn en de bouwhoogte niet hoger dan 3 m mag zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De voorschriften en de plankaart zijn aangepast. De ligging van de ontluchtingsschacht in het park (aanwijzing "ontluchting") is op de plankaart gewijzigd naar de locatie ten noorden van de Westlandseweg. In artikel 11, lid 3 (Parkgebied) van de voorschriften wordt de bepaling over de maten van de ontluchtingsschacht aangepast en tevens wordt een bepaling opgenomen dat de ontluchtingsschacht niet over de volle breedte van het park mag worden gebouwd.

f. Overlast door bouwwerkzaamheden

Samenvatting

Ten gevolge van de bouwwerkzaamheden zal gedurende meerdere jaren overlast ontstaan, waaronder overlast met betrekking tot geluid en trillingen, bemalingen, routing bouwverkeer, veiligheid, etc. Het ontwerpbestemmingsplan besteedt hier summier aandacht aan; verzocht wordt om hier verdere invulling aan te geven.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder h.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.44. M.J.A. Weima

a. Bestemmingen

Samenvatting

Door de bestemmingen ruim te formuleren, heeft de gemeente nog veel flexibiliteit voor nadere invulling. Zowel in het parkgebied, in het verblijfsgebied als binnen gebieden met verkeersdoeleinden mogen bijvoorbeeld parkeervoorzieningen, gebouwen en bouwwerken geplaatst worden. De verschillen tussen de bestemmingen zijn daarom niet erg groot. Nadeel hiervan is dat inwoners van Delft geen zekerheid hebben over de invulling. Bij daadwerkelijke invulling hebben inwoners geen mogelijkheid meer om hierover hun mening te geven. Indien er verzoekt de bestemmingen minder ruim te formuleren, zodat inwoners meer zekerheid over hun leefomgeving hebben.

Antwoord

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 (massa) en bijbehorende bouwvoorschriften vast. De bestemmingen die in de voorschriften zijn opgenomen, zijn limitatief. De toegestane functies zijn de functies die gerealiseerd mogen worden. Dit betekent wel niet dat deze functies gerealiseerd moeten worden, maar andere dan genoemde functies zijn niet toegestaan (toelatingsplanologie).

Binnen de genoemde bestemmingen Parkgebied, Verkeersdoeleinden en Verblijfsgebied zijn de genoemde functies voorzieningen die passen binnen deze bestemmingen. Wegen zijn bijvoorbeeld binnen beide bestemmingen (V en VG) toegestaan, alleen is de inrichting ervan anders. Dit is echter geen aspect die in het bestemmingsplan als zodanig wordt vastgelegd. Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn inderdaad binnen de drie genoemde bestemmingen mogelijk. Waarvoor de gebouwen bedoeld zijn, verschilt echter en is duidelijk aangegeven. Verder wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2.1 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Parkeren Engelsestraat

Samenvatting

In de wijk Delftzicht bestaat een parkeerprobleem. Volgens het ontwerpbestemmingsplan komen de huidige parkeerplaatsen aan de Engelsestraat te vervallen. In de toelichting wordt niets geschreven over het vervallen van deze parkeerplaatsen en hoe dit zal worden opgevangen.

Wethouder Grashoff heeft aangegeven dat het mogelijk is om in het parkgebied verdiepte parkeerplaatsen aan te leggen. Deze eventuele parkeerplaatsen komen nog verder naar het westen ten opzichte van het hart van de wijk te liggen, waardoor het huidige parkeerprobleem nog groter wordt. Indien er betwijfelt tevens de sociale veiligheid van deze mogelijkheid. Het bestemmingsplan geeft namelijk aan dat de Irenetunnel een sociaal onveilige locatie is en het onder peil realiseren van parkeerplaatsen leidt tot een grotere sociaal onveilige situatie, omdat hier geen verkeer langs gaat.

Indien er vraagt om in het bestemmingsplan op te nemen op welke manier de weggevalen parkeerplaatsen worden gecompenseerd, in aantal en in locatie. Hiernaast wordt gevraagd hoe de sociale veiligheid wordt gegarandeerd.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 6 over het parkeren in de Verlegde Engelsestraat.

Wat sociale veiligheid betreft is de gekozen oplossing net zo veilig als de huidige situatie.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van de het plan. Op de plankaart is een strook van het park langs de Engelsestraat, ten oosten van de tunnel, bestemd als Verblijfsgebied (VG) met aanwijzing (p3). In artikel 13 (Verblijfsgebied) is in lid 1 de bepaling opgenomen dat ter

plaats van de aanwijzing (p3) in ieder geval parkeerplaatsen zijn toegestaan. In de toelichting wordt opgenomen dat naast het park aan de Engelsestraat parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

c. Ontsluiting Delftzicht

Samenvatting

De huidige ontsluitingsweg van de wijk Delftzicht, de Engelsestraat, komt te vervallen (PG). Wellicht wordt in het verblijfsgebied (VG) een nieuwe wijkontsluitingsweg gerealiseerd. Deze komt dan dicht langs de bestaande flats te liggen met alle negatieve effecten van geluid, trillingen en luchtkwaliteit. In het huidige ontwerpbestemmingsplan is het onduidelijk waar de weg komt te liggen, wat de capaciteit is van een dergelijke verbinding en op welke manier de wijk Delftzicht in de toekomst wordt ontsloten. Indiener verzoekt om in het bestemmingsplan meer zicht te geven op de toekomstige ontsluiting van de wijk Delftzicht, waarbij de negatieve effecten worden betrokken. Tevens dient de ontsluitingssituatie te worden beschreven tijdens de bouwwerkzaamheden.

Antwoord

Voor de (tijdelijke) ontsluiting wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein en naar het antwoord bij reactie 2.40 onder b.

Voor het aspect geluidshinder wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 2.40 onder c.

Conclusie

Voor wat betreft de ontsluiting van Delftzicht heeft deze reactie geleid tot aanpassingen van het plan. De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast.

Voor wat betreft het aspect geluidshinder heeft deze reactie geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Er is nader akoestisch onderzoek verricht waarbij de aanvaardbaarheid van de geluidshinder ten gevolge van de Engelsestraat is onderzocht. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

d. Verkeer

Samenvatting

De grote verkeersverbinding wordt de nieuwe Emplacementsweg. Deze weg sluit onder een hoek aan op de Engelsestraat en Abtswoudseweg. De Abtswoudseweg (en het daarop aansluitende Zuideinde) en de Engelsestraat (vanaf Leeuwenstein) vallen momenteel buiten het eigenlijke plangebied. Daardoor is het onduidelijk hoe hier de verdere verkeersafwikkeling plaatsvindt. Mogelijk kan de wegverbinding ten gevolge van de hoek het aanbod verkeer niet verwerken, waardoor het verkeer een andere route zal kiezen. Een mogelijkheid is dan wellicht de nieuwe verbinding langs de flats aan de (nu nog) Engelsestraat. Indiener verzoekt om het bovenstaande in het bestemmingsplan duidelijk te maken.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 7 over de ontsluiting van Delftzicht en de woonboulevard Leeuwenstein en naar het antwoord bij reactie 2.40 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangepast.

e. Park

Samenvatting

Indiener vraagt op welke manier het parkgebied boven het spoor wordt aangesloten op de wijk Delftzicht. Uitzicht op het park is erg fraai, maar uitzicht op een verdiepte parkeerrand is minder fraai.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder d en het algemene antwoord onder 12 over peil en (parkeer)plint.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Tunnel*Samenvatting*

De financiering van de spoortunnel is nog niet geheel rond. Eén van de besparingsmogelijkheden blijkt een kortere tunnel te zijn, waarbij de trein wellicht al ter hoogte van de Crommelinlaan bovenkomt. Realisatie van het parkgebied, parkeerplaatsen in dit parkgebied en andere zaken zullen dan onmogelijk worden. Indiener vraagt op welke manier wordt omgegaan met de mogelijkheid tot het realiseren van een kortere tunnel en hoe de bovengenoemde punten worden opgelost.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij 2.1 onder f. De financiering is rond. Er is geen sprake van dat er een kortere tunnel aangelegd gaat worden. In de MER is duidelijk geworden dat een lange tunnel het meest milieuvriendelijk is en de meeste ruimtelijke kwaliteit biedt voor Delft.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.45. Kantoor en Thuis, door R.W.**a. noord-zuidverbinding in relatie tot wegverkeerslawaaï***Samenvatting*

Het ontwerpbestemmingsplan verschaft onvoldoende duidelijkheid hoe de uiteindelijke situatie gaat worden, terwijl wel voetstoots wordt aangenomen dat het verkeersgeluid (met een verhoogde vrijstelling) net binnen de vastgestelde norm blijft.

Indien blijkt dat bij de definitieve verkeersinrichting het geluidsniveau van het wegverkeer alsnog niet voldoet aan de geluidsnorm, dient de gemeente alsnog extra maatregelen te nemen om wel aan de norm te gaan voldoen. Het tegengaan of onmogelijk maken van doorgaand verkeer in noord-zuidelijke richting op de verbinding Coenderstraat/Spoorsingel-zuid/Phoenixstraat.

De keuze voor wegverkeer via de Coenderstraat/Spoorsingel-zuid/Phoenixstraat is verre vanzelfsprekend, omdat de bestaande bebouwing onvoldoende geluidsisolatie heeft, terwijl de bebouwing aan de Westvest wel met een verhoogde geluidsisolatie is gerealiseerd. De gemeente stelt dat het noord-zuid wegverkeer door inrichtingsmaatregelen beperkt zal worden. Dit is een uitstekende motivatie om te kiezen voor de Phoenixstraat - Westvest als noord-zuidverbinding in plaats van Phoenixstraat/Spoorsingel-zuid/Coenderstraat.

Antwoord

Het bestemmingsplan biedt inzicht in de omvang van het toekomstige verkeer en de ligging van de hoofdrijbaan. Deze gegevens zijn als uitgangspunt gehanteerd in het akoestisch onderzoek waarin toetsing aan het gestelde in de Wet geluidhinder heeft plaatsgevonden. De definitieve inrichting kan op basis van de voorschriften en plankaart in het bestemmingsplan niet zodanig afwijken dat daardoor een wezenlijk ander akoestisch klimaat zal optreden dan in het akoestisch onderzoek is berekend. Het bestemmingsplan biedt hierover derhalve voldoende rechtszekerheid.

Indien niet aan de geluidsnormen wordt voldaan en bij bestaande woningen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zullen bij deze bestaande woningen zonodig maatregelen worden getroffen. Omdat aanvullende geluidsreducerende maatregelen aan de bron en tussen bron en de gevel (bijvoorbeeld geluidsschermen) niet mogelijk zijn, gaat het daarbij om gevelmaatregelen. Bij gevelmaatregelen moet bijvoorbeeld worden gedacht aan kierdichting, dubbele beglazing en/of suskasten (ventilatiemogelijkheid waarbij geluidshinder niet in de woning doordringt). Het gaat daarbij om bestaande woningen waarbij een geluidstoename tussen 1 jaar voor reconstructie en 10 jaar na reconstructie optreedt van 2 dB(A) of meer.

Naar de omvang en noodzaak van deze gevelmaatregelen zal op korte termijn onderzoek worden gedaan.

Ondanks de maatregelen die (in het kader van het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan, LVVP) worden getroffen, kan een goede verkeersafwikkeling door het plangebied alleen worden gegarandeerd als de wijkontsluitingsfunctie van de Westvest verschuift naar de (Verlengde) Coenderstraat. Zie hiervoor het algemene antwoord onder 2 over de keuze voor de verkeersafwikkeling via de Coenderstraat in plaats van via de Westvest.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is op dit punt aangepast.

2.46. Ellen van den Beukel

a. Verkeer

Samenvatting

In het bestemmingsplan verschuift het grootste deel van het drukke verkeer van de Westvest richting het Westerkwartier in de vorm van een Verlengde Coenderstraat. Dit betekent voor de indiener dat er in de nu rustige buurt meer (verkeers)lawaai en meer luchtvervuiling zal optreden.

Antwoord

Het klopt dat de verkeersdruk op de Coenderstraat toeneemt. De noodzaak hiervan is onderbouwd in de algemene antwoorden onder 2 en 10 over respectievelijk de keuze voor de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat en luchtkwaliteit.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. De paragraaf in de toelichting van het bestemmingsplan over luchtkwaliteit is aangepast.

b. Bomenkap

Samenvatting

Naast het verplaatsen van de weg zorgen de bouwplannen voor het verdwijnen van de bomen langs de Coenderstraat en parallelweg en tevens voor het verdwijnen van de oude bomen langs het Locomotiefpad. De indiener maakt bezwaar tegen de bomenkap.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.18 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.47. R.R. Prins

a. Noord-zuidverbinding in relatie tot wegverkeerslawaai

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.45 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.45 onder a.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.45 onder a.

2.48. C. Witteloostuijn

a. Noord-zuidverbinding in relatie tot wegverkeerslawaaï

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.45 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.45 onder a.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.45 onder a.

2.49. N. Peters

a. Noord-zuidverbinding in relatie tot wegverkeerslawaaï

Samenvatting

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.45 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.45 onder a.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.45 onder a.

2.50. Belangenvereniging de Wateringse Poort, mr. H.J. Timman

a. Kosten en risico's

Samenvatting

De ervaring bij soortgelijke projecten als de spoorzone Delft leert dat grote overschrijdingen van de begroting eerder normaal dan uitzondering zijn. De burger is van een overschrijding de dupe. Voor de spoorzone is er zelfs sprake van extra onzekerheid die op voorhand bekend zijn, zoals de problematiek rond het grondwater in de binnenstad. Indiener heeft vernomen dat er een onderzoek zal komen waarin de grondwaterproblematiek, inclusief onderzoek naar de verstoring van de ondergrondse waterloop ten gevolge van de bouw van de tunnel, integraal zal worden bekeken. Indiener vindt dat de definitieve besluitvorming over de ontwikkeling van de spoorzone plaatsvindt na uitkomst van bedoelde studie.

Volgens indiener wordt teveel gegokt op een vraagmarkt ten aanzien van kantoorruimte. Deze zal deze zich zelfs op lange termijn niet voordoen, gegeven de bestaande overcapaciteit. Leegloop in dit gebied zal een zeer negatieve uitstraling op de buurt hebben.

Antwoord

Risico's zijn nooit geheel uit te sluiten, maar in de voorbereidingen van de spoortunnel is juist op het punt van de waterhuishouding een uitgebreide studie uitgevoerd. Met het Hoogheemraadschap, de primaire verantwoordelijke voor de waterhuishouding, is uitgebreid overleg gevoerd en overeenstemming bereikt.

De marktrisico's zijn slecht in te schatten. Maar voor de kantoorbouw is niet voor niets in het bestemmingsplan uitgegaan van een voorzichtige schatting van de kantoorbehoeften. Naast het stadskantoor komt in de Spoorzone niet meer dan 25.000 m² kantoorruimte: het equivalent van 2,5 jaar gemiddelde vraag naar nieuwe kantoorruimte in Delft.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Bereikbaarheid*Samenvatting*

Het is onduidelijk hoe de binnenstad toegankelijk wordt gehouden gedurende de ontwikkeling van de spoorzone. Nu al ondervindt indiener hinder van het vrachtverkeer over de grachten, na de invoering van het autoluwbeleid. Indiener vraagt om een integrale aanpak vanuit de gemeente van de problematiek die in de buurt is ontstaan na invoering van het autoluwbeleid en de ontwikkelingen in de spoorzone.

Antwoord

Over de wijze waarop de binnenstad gedurende de realisatie van de spoortunnel toegankelijk wordt gehouden, zal te zijner tijd met belanghebbenden worden gecommuniceerd. Vast staat dat het bouwverkeer van de Spoorzone de binnenstad niet zal belasten. De realisatie van de Spoorzone heeft geen invloed op de verkeerscirculatie in het gebied waarin de belangenvereniging actief is. In het kader van het bestemmingsplan wordt daarom geen nadere aandacht besteed aan de huidige ondervonden hinder van vrachtverkeer.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Parkeren*Samenvatting*

Uit parkeerevaluaties die jaarlijks worden gehouden blijkt dat in de buurt de parkeersituatie ten gevolge van het autoluwbeleid aanzienlijk is verslechterd. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat adequate voorzieningen voor het parkeren in de eigen buurt en omliggende buurten worden gerealiseerd. Dit geldt zowel voor de tijd vanaf de start van de ontwikkeling van de spoorzone als voor de tijd van realisatie. Indiener vraagt om een eenduidig antwoord in termen van beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en ondernemingen. De beschikbaarheid van deze plaatsen dient de huidige beschikbaarheid ten minste te overtreffen, ook in de overgangsfase.

Antwoord

Wat betreft de parkeervoorzieningen voorziet het plan in een parkeergarage naast de spoortunnel. Het ontwerp van deze parkeergarage dient nog nader te worden gedetailleerd, maar 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. Een ondergrondse parkeergarage met veel meer parkeerplaatsen is ruimtelijke dan wel financieel niet inpasbaar. Wel zullen naast de ondergrondse parkeergarage 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 bestemmingsplan 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. Gegarandeerd kan worden dat in de toekomst voldoende parkeerruimte voor bewoners aanwezig zal zijn. In de huidige situatie zijn langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat tussen de Kampveldweg en de Binnenwatersloot 592 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van een nachttelling in 2002 (voor en na invoering van het parkeerreguleersysteem in de Olofsbuurt) kon worden vastgesteld dat de parkeerbehoefte langs de Spoorsingel en de Phoenixstraat circa 467 parkeerplaatsen omvat. Met de ondergrondse parkeergarage als basis kan worden gesteld dat ruimschoots in de parkeerbehoefte zal worden voorzien. Samen met de bovengronds te realiseren parkeerplaatsen zal zelfs een belangrijk deel van de huidige aanwezige parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Omdat het plan geen effect heeft op de parkeervoorzieningen in het noordelijk deel van de binnenstad, wordt hierop in het kader van dit bestemmingsplan niet nader ingegaan.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Planvorming*Samenvatting*

Indiener is van mening dat bij het voorleggen van een plan tot een ingrijpende wijziging in dit gebied een zorgvuldige, planmatige weg bewandelt dient te worden. Volgens hetgeen indiener nu uit het ontwerp kan opmaken, is er sprake van incomplete voorbereiding waarbij geen rekening is gehouden met de consequenties voor het noordelijk deel van de binnenstad, zowel in cultuurhistorisch en economisch opzicht, als voorzover het indieners leefomgeving betreft.

Antwoord

Het plan is zorgvuldig voorbereid. In het kader van deze voorbereiding is een MER opgesteld. Er is geen sprake van een incomplete voorbereiding aangezien alle stappen tot het opstellen van het huidige ontwerpbestemmingsplan zorgvuldig en planmatig doorlopen zijn. Alle belangen en alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt en zorgvuldig tegenover elkaar afgewogen wat resulteert in het huidige ontwerp. Dit ontwerp voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.51. E.B.H. Advocaten, J. Hiemstra, namens Aannemersbedrijf J. de Bloois**a. Milieuzonering bedrijven nabij plangebied***Samenvatting*

De gemeente heeft bevestigd dat het bedrijf wordt belemmerd in haar bedrijfsvoering door de beoogde nieuwe functies. Conclusie van de gemeente is dat aan het bedrijf nadere eisen (in de vorm van akoestische maatregelen) zullen worden gesteld om de functies op elkaar af te stemmen.

Allereerst biedt het bestemmingsplan geen garantie dat de aangegeven (akoestische) maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd.

Daarnaast stelt reclamant dat er geen wettelijke basis is om deze nadere eisen aan het bedrijf op te leggen.

Antwoord

Het bedrijf J. De Bloois bv is een aannemersbedrijf met onder andere een (timmer)werkplaats en houtzagerij. Het bedrijf valt onder het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer. De Bloois mag op grond van het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer gedurende de daguren 50 dB(A) (langtijdgemiddelde niveau) op de gevel van woningen veroorzaken. Geluid is het maatgevende aspect bij aannemersbedrijven.

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Voorhof. Het bedrijf valt onder de bestemming Bedrijven. De gronden zijn bestemd voor nijverheid, groothandel, industrie en administratieve dienstverlening. Ingevolge deze bestemming zijn ter plaatse bedrijven toegestaan uit de categorie 1, 2 en 3 van de Staat van Inrichtingen. A-inrichtingen zijn uitgesloten. Het bedrijf past binnen deze bestemming. Het vigerende bestemmingsplan laat door de ruime doeleindenomschrijving (nijverheid, groothandel en industrie) ook bedrijfsmatige activiteiten toe die meer milieuhinder veroorzaken dan De Bloois met zijn huidige bedrijfsvoering veroorzaakt. Voor het bedrijventerrein is ondertussen een voorontwerp van een nieuw bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het bedrijf van De Bloois is in het voorontwerpbestemmingsplan Zuidwest, deelgebied I, op maat bestemd. In de nota bedrijven en bestemmingsplannen is het gehele plangebied Voorhof aangewezen als rustige woonwijk. Per bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of die aanwijzing gerechtvaardigd is voor het gehele plangebied. Gelet op de bestaande situatie waarin in het plan-deel bedrijventerrein Voorhof noord van oudsher een menging aan functies aanwezig is, zal in het ontwerpbestemmingsplan Zuidwest 1 voor dit gebiedsdeel de regeling worden opgenomen die geldt voor gemengde woonwijken.

In de nota bedrijven en bestemmingsplannen is geregeld dat in principe geen nieuwe milieugevoelige bestemmingen mogen worden opgericht binnen een straal van 50 m van categorie 3.2-

bedrijven. Van dit principe mag onder voorwaarden worden afgeweken. Criteria aan de hand waarvan beoordeeld dient te worden of sprake is van een dergelijke uitzondering zijn onder meer: de bedrijfsvoering moet aantoonbaar vergelijkbaar zijn met de bedrijfsvoering van een categorie 2-bedrijf en het bedrijf mag niet schadelijk zijn voor de leefbaarheid van de omgeving dit gemeten aan het aantal klachten.

Op een afstand van 50 m zijn in de bestaande situatie woningen aanwezig. Door bewoners zijn geen klachten ingediend over het bedrijf. In het rapport akoestisch onderzoek hindercontouren bedrijvenpark Voorhof noord van 8 december 2005 is aangetoond dat met relatief eenvoudige maatregelen de bedrijfsvoering van De Bloois vergelijkbaar kan worden gemaakt met de bedrijfsvoering van een categorie 2-bedrijf.

Uit onderzoek is gebleken dat De Bloois voor bestaande woningen niet kan voldoen aan de geluidsnormen dus ook zonder ontwikkelingen is er noodzaak tot het treffen van maatregelen. Uit dit onderzoek is gebleken dat door de container te wisselen in plaats van te legen De Bloois (met de huidige bedrijfsvoering) ook kan voldoen aan de geluidsnormen uit het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer op de gevel van de beoogde woningen in het plangebied. Deze maatregel is goed in te passen in de bedrijfsvoering en zal worden bekostigd door de gemeente Delft.

De gemeente zal de maatregelen vastleggen in een nadere eis op grond van het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer. Nadere eisen met betrekking tot voorzieningen die binnen de inrichting moeten worden getroffen of gedragsregels die moeten worden nageleefd zijn mogelijk o.g.v. art. 5, lid 1 jo voorschrift 4.1.1. en 4.1.4. uit het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer. Daarbij moeten de belangen van het bedrijf, van derden en het milieubelang zorgvuldig worden afgewogen. Er moet een redelijke verhouding zijn tussen het belang van de nadere eis en de kosten die het bedrijf moet maken en de inspanningen die het moet leveren. In de afweging heeft een rol gespeeld dat het belang van de ontwikkeling rond Spoorzone zwaarder weegt dan dat van dit individueel bedrijf. Uit jurisprudentie blijkt dat een nadere eis mogelijk is vanwege maatschappelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouw van woningen (zie ABRvS 31-11-2005, nr 200410076 en nr 200500506).

Door het treffen van de maatregelen en het vastleggen in een nadere eis is verzekerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening; op de gevels van de nieuwe woningen kan voldaan worden aan de geluidsnormen. In afwijking van de Lijst van Bedrijfstypen kan daarom volstaan worden met een afstand van 28 m tussen de woningen en het bedrijf De Bloois. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone zal op dit punt worden aangevuld.

De gemeente heeft in een overleg met De Bloois en PK Bouw op 19 januari 2006 aangeboden de kosten van de maatregelen te zullen betalen. Het bedrijf heeft aangegeven vooralsnog niet mee te willen werken aan de voorgestelde maatregelen omdat het bedrijf geen enkel belang heeft in het accepteren van die maatregelen. Het bedrijf vreest klachten van nieuwe bewoners en aantasting van de bedrijfsvoering. Wij respecteren het standpunt van het bedrijf maar laten hier het algemene belang gediend met realisatie van de Spoorzone prevaleren boven het individuele belang van het bedrijf. Het bedrijf heeft aangegeven vooralsnog geen plannen te hebben voor uitbreiding.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van hoofdstuk 11 van de toelichting het plan.

2.52. E.B.H. Advocaten, J. Hiemstra, namens PK Bouw

a. Milieuzonering bedrijven nabij plangebied

Samenvatting

De gemeente heeft bevestigd dat het bedrijf wordt belemmerd in haar bedrijfsvoering door de beoogde nieuwe functies. Conclusie van de gemeente is dat aan het bedrijf nadere eisen (in de vorm van akoestische maatregelen) zullen worden gesteld om de functies op elkaar af te stemmen.

Allereerst biedt het bestemmingsplan geen garantie dat de aangegeven (akoestische) maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd.

Daarnaast stelt reclamant dat er geen wettelijke basis is om deze nadere eisen aan het bedrijf op te leggen.

Antwoord

Het bedrijf PKB Bouw bv is een aannemersbedrijf met onder andere een (timmer)werkplaats en houtzagerij. Het bedrijf valt onder het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer. PK Bouw mag op grond van het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer gedurende de daguren 50 dB(A) (langtijdgemiddelde niveau) op de gevel van woningen veroorzaken. Geluid is het maatgevende aspect bij aannemersbedrijven.

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Voorhof. Het bedrijf valt onder de bestemming Bedrijven. De gronden zijn bestemd voor nijverheid, groothandel, industrie en administratieve dienstverlening. Ingevolge deze bestemming zijn ter plaatse bedrijven toegestaan uit de categorie 1, 2 en 3 van de Staat van Inrichtingen. A-inrichtingen zijn uitgesloten. Het bedrijf past binnen deze bestemming. Het vigerende bestemmingsplan laat door de ruime doeleindenomschrijving (nijverheid, groothandel en industrie) ook bedrijfsmatige activiteiten toe die meer milieuhinder veroorzaken dan PK Bouw met zijn huidige bedrijfsvoering veroorzaakt. Voor het bedrijventerrein is ondertussen een voorontwerp van een nieuw bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het bedrijf van PK Bouw is in het voorontwerpbestemmingsplan Zuidwest, deelgebied I, op maat bestemd. In de nota bedrijven en bestemmingsplannen is het gehele plangebied Voorhof aangewezen als rustige woonwijk. Per bestemmingsplannen dient te worden onderzocht of die aanwijzing gerechtvaardigd is voor het gehele plangebied. Gelet op de bestaande situatie waarin in het plan-deel bedrijventerrein Voorhof noord van oudsher een menging aan functies aanwezig is zal in het ontwerpbestemmingsplan Zuidwest 1 voor dit gebiedsdeel de regeling worden opgenomen die geldt voor gemengde woonwijken.

In de nota bedrijven en bestemmingsplannen is geregeld dat in principe geen nieuwe milieugevoelige bestemmingen mogen worden opgericht binnen een straal van 50 m van categorie 3.2-bedrijven. Van dit principe mag onder voorwaarden worden afgeweken. Criteria aan de hand waarvan beoordeeld dient te worden of sprake is van een dergelijke uitzondering zijn onder meer: de bedrijfsvoering moet aantoonbaar vergelijkbaar zijn met de bedrijfsvoering van een categorie 2-bedrijf en het bedrijf mag niet schadelijk zijn voor de leefbaarheid van de omgeving dit gemeten aan het aantal klachten.

Op een afstand van 50 m zijn in de bestaande situatie woningen aanwezig. Door bewoners zijn geen klachten ingediend over het bedrijf. In het rapport akoestisch onderzoek hindercontouren bedrijvenpark Voorhof noord van 8 december 2005 is aangetoond dat met relatief eenvoudige maatregelen de bedrijfsvoering van PK Bouw vergelijkbaar kan worden gemaakt met de bedrijfsvoering van een categorie 2-bedrijf.

Uit onderzoek is gebleken dat PK Bouw voor bestaande woningen niet kan voldoen aan de geluidsnormen dus ook zonder ontwikkelingen is er noodzaak tot het treffen van maatregelen. Uit nader onderzoek is gebleken dat door de container te wisselen in plaats van te legen en de aanschaf van een andere vorkheftruck PK Bouw (met de huidige bedrijfsvoering) ook kan voldoen aan de geluidsnormen uit het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer op de gevel van de beoogde woningen in het plangebied. Deze maatregel is goed in te passen in de bedrijfsvoering en zal worden bekostigd door de gemeente Delft.

De gemeente zal de maatregelen vastleggen in een nadere eis op grond van het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer. Nadere eisen met betrekking tot voorzieningen die binnen de inrichting moeten worden getroffen of gedragsregels die moeten worden nageleefd zijn mogelijk o.g.v. art. 5, lid 1 jo voorschrift 4.1.1. en 4.1.4. uit het Besluit bouw- en houtbedrijven milieube-

heer. Daarbij moeten de belangen van het bedrijf, van derden en het milieubelang zorgvuldig worden afgewogen. Er moet een redelijke verhouding zijn tussen het belang van de nadere eis en de kosten die het bedrijf moet maken en de inspanningen die het moet leveren. In de afweging heeft een rol gespeeld dat het belang van de ontwikkeling rond Spoorzone zwaarder weegt dan dat van dit individueel bedrijf. Uit jurisprudentie blijkt dat een nadere eis mogelijk is vanwege maatschappelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouw van woningen (zie ABRvS 31-11-2005, nr 200410076 en nr 200500506).

Door het treffen van de maatregelen en het vastleggen in een nadere eis is verzekerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening; op de gevels van de nieuwe woningen kan voldaan worden aan de geluidsnormen. In afwijking van de Lijst van Bedrijfstypen kan daarom volstaan worden met een afstand van 28 m tussen de woningen en het bedrijf PK Bouw. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone zal op dit punt worden aangevuld.

De gemeente heeft in een overleg met De Bloois en PK Bouw op 19 januari 2006 aangeboden de kosten van de maatregelen te zullen betalen. Het bedrijf heeft aangegeven vooralsnog niet mee te willen werken aan de voorgestelde maatregelen omdat het bedrijf geen enkel belang heeft in het accepteren van die maatregelen. Het bedrijf vreest klachten van nieuwe bewoners en aantasting van de bedrijfsvoering. Wij respecteren het standpunt van het bedrijf maar laten hier het algemene belang gediend met realisatie van de Spoorzone prevaleren boven het individuele belang van het bedrijf.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van hoofdstuk 11 van de toelichting van het plan.

2.53. Haring Vastgoed B.V.

a. Hinder tijdelijke situatie

Samenvatting

Verwacht wordt dat tijdens de aanleg en uitvoering van het project overlast voor de omgeving zal ontstaan. Bijvoorbeeld door het (tijdelijk) verdwijnen van belangrijke ontsluitingswegen (zoals de Engelsestraat), het (tijdelijk) gebruiken van bestaande wegen als ontsluitingsweg (Abtswoudseweg) of het verdwijnen van parkeerplaatsen. Indiener verwacht hier veel hinder van te ondervinden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 15 over de tijdelijke situatie, uitvoering en fasering.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Schaderisico

Samenvatting

Het project dat enorme risico's met zich meebrengt voor zijn kantoorgebouw, welke als constructie heeft, een oud tramstation van Scheveningen, welke gezien de zandplaat, die onder ons pand is gelegen, niet is voorzien van heipalen (herbouw kort na WO II).

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding) en het antwoord op reactie 2.2 onder i.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Woningen op te korte afstand*Samenvatting*

Het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone voorziet in woningbouw op slechts enkele meters afstand van zijn gebouwen. Gezien de geluidsbelasting in en om ons bedrijf is het niet toegestaan om grenzend aan de voorzijde van onze panden, woningbouw te laten plaatsvinden (milieueisen).

Antwoord

Het bedrijf Haringvastgoed bv is een technische groothandel in verwarmingsproducten. Het bedrijf valt onder het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer.

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Hooikade Zuideinde. Het bedrijf valt onder de bestemming Bedrijfsdoeleinden. Ingevolge deze bestemming zijn ter plaatse bedrijven toegestaan uit categorie 3 van de Staat van Inrichtingen. Het bedrijf past binnen deze bestemming.

Voor Haring is geluidshinder het maatgevend aspect. Op grond van het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer geldt gedurende de daguren een maximale geluidsbelasting op de gevel van woningen van 50 dB(A). Het bedrijf kan met de huidige bedrijfsvoering aan deze geluidsnormen voldoen. Het bedrijf wil haar openingstijden verruimen.

In het ontwerpbestemmingsplan is de afstand van de beoogde woningen tot de grens van de inrichting 18 m.

Het plangebied waarin het bedrijf van Haring is gevestigd is in de nota bedrijven en bestemmingsplannen aangewezen als gemengde woonwijk. De bedrijven van Haring vallen onder categorie 3.1-bedrijven. Op grond van de nota zijn in gemengde woonwijken categorie 3.1-bedrijven toegestaan indien de bedrijfsvoering van het bedrijf vergelijkbaar is met de bedrijfsvoering van een categorie 2-bedrijf. Op een afstand van 10 m van de bedrijven is recent woningbouw opgericht. Ten behoeve van die woningbouw zijn geluidsrapporten opgesteld waaruit is gebleken dat de bedrijfsvoering van Haring vergelijkbaar is met een categorie 2-bedrijf.

Uit dat onderzoek is gebleken dat Haring ook voor de beoogde woningen in de Spoorzone op een afstand van 18 m kan voldoen aan de geluidsnormen, zelfs met iets ruimere openingstijden. Het bedrijf wordt dus niet beperkt in haar bedrijfsvoering. Voorzover dat al het geval zou zijn, dragen ook de bestaande woningen hier aan bij en is dit niet aan het bestemmingsplan Spoorzone toe te rekenen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van hoofdstuk 11 van de toelichting van het plan.

d. Planschade*Samenvatting*

De ontwikkeling van de Spoorzone zal leiden tot schade waaronder planschade.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Bereikbaarheid*Samenvatting*

De grens van het plan Spoorzone is voor ongeveer de helft van ons pand aan de voorzijde gepland. Dit betekent in de praktijk dat ons bedrijf in belangrijke mate niet meer toegankelijk/ bereikbaar is en zelfs onbruikbaar wordt.

Antwoord

De Engelsestraat wordt verlegd richting het bedrijf van indiener en de Abtswoudseweg blijft gehandhaafd. De bereikbaarheid is hiermee gegarandeerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Functioneren bedrijf*Samenvatting*

Het wordt voor Haring Bedrijven een onhoudbare situatie om in de toekomst, vrijwel geheel omgeven door woningbouw, als technische- en als staal- en buizengroothandel te kunnen blijven functioneren. Het is voor omwonenden uiterst ongewenst en ook onveilig om in de directe omgeving van een bedrijf te wonen met veel zwaar vrachtverkeer bewegingen in de VNG-categorie-indeling 3.1 en 3.2.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord onder c.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Ander traject spoor*Samenvatting*

Er wordt nog steeds door de gemeente vanuit gegaan dat de huidige gekozen variant een betere is dan een spoortraject langs de A4 met een (onbemande) sneltramverbinding naar het bestaande station/centrum en station/Delft Zuid, waarbij het huidige spoortraject ook herontwikkeld kan worden. Ook mogelijk toekomstige problemen/beperkingen met tunnels kunnen hiermee worden voorkomen.

Antwoord

Tracés die niet het huidige spoor volgen zijn in een vroeg stadium onderzocht. De belangrijkste beperking van dergelijke oplossingen ligt niet in Delft, maar in de aansluiting op het bestaande spoor in Rijswijk of Den Haag. Om een verbinding met het station Den Haag Hollands Spoor en/of het station Den Haag Centraal mogelijk te maken zal in Rijswijk en wellicht zelfs in Den Haag bestaande woonwijken moeten verdwijnen om de sporen aan te sluiten. Bovendien zou een dergelijke oplossing over een veel grotere lengte verlegging van tracés en sporen vergen met navenant zeer hoge kosten.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

h. Wegbestemmen activiteiten*Samenvatting*

Door het gegeven dat een gedeelte van het terrein van de Haringbedrijven in het plan valt is er sprake van het wegbestemmen van onze bedrijven en onze huidige activiteiten. Voortzetting van de huidige activiteiten is zonder de voor het plan benodigde grond voor de Haringbedrijven dan ook onmogelijk.

Antwoord

Het van de firma Haring te verwerven terrein langs de Engelsestraat is momenteel in gebruik als privaat parkeerterrein voor (waarschijnlijk) het personeel van het bedrijf. Een klein deel van dit terrein is nodig om de spoortunnel te kunnen realiseren. Het andere deel krijgt de bestemming Verkeersdoeleinden (V) om de Engelsestraat aan te kunnen sluiten op de Emplacementsweg en de Abtswoudseweg. Dit belang weegt zwaarder dan het belang van een eigen parkeerterrein. In de omgeving zullen na de tunnelbouw nieuwe algemeen te gebruiken parkeerplaatsen aangelegd worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

i. Garantie exploitatie-/ontwikkelingsmogelijkheden*Samenvatting*

Indien onze bedrijven gehandhaafd kunnen blijven op de huidige locatie, verwachten wij van de gemeente Delft dat de exploitatie- en ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven van Haring gegarandeerd zijn.

Antwoord

De huidige exploitatiemogelijkheden worden niet beperkt door het bestemmingsplan Spoorzone. De strook grond dat ten behoeve van realisatie van de Spoorzoneplannen zal worden onteigend, is thans niet in gebruik ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten van Haring.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.54. Autobedrijf Preuninger b.v., door J.H. Preuninger**a. Schade door beperking bedrijfsvoering***Samenvatting*

De beoogde ontwikkelingen leidt tot beperking van de milieuruimte van het bedrijf en mogelijk dus ook tot beperking van de bedrijfsvoering. Vanwege deze ongewenste beperkingen en financiële schade tekent het bedrijf bezwaar aan tegen de bestemmingswijziging.

Antwoord

Het bedrijf Preuninger bv is een autoschadeherstelbedrijf met onder andere een spuiterij. Het bedrijf valt onder het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer.

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Voorhof. Het bedrijf valt onder de bestemming Bedrijven. Zie voor de planologische ontwikkelingen Voorhof en het beleid ten aanzien van bedrijven en bestemmingsplannen het antwoord bij 2.51 (De Bloois).

Voor Preuninger is geur het maatgevend aspect. Op grond van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer dient de afstand van de spuitinstallatie tot het dichtstbijzijnde stankgevoelige object, i.c. woningen, 50 m te zijn. Deze afstand geldt ook op grond van de Lijst van Bedrijfstypen.

Het bedrijf geeft in de zienswijze aan bezwaar te hebben tegen het bestemmingsplan vanwege de mogelijke beperkingen in de bedrijfsvoering en de financiële consequenties die dat heeft.

In het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone is de afstand van de beoogde woningen tot de grens van de inrichting 71 m. Het bedrijf wordt door het plan dus niet gehinderd in haar huidige bedrijfsvoering en er zijn geen maatregelen nodig. De afstand tot bestaande woningen bedraagt 52 m. Ook vanuit de huidige situatie zijn wijzigingen in de bedrijfsvoering dus slechts beperkt mogelijk.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.55. Driehoek Advocaten, door J.J. Paalman, namens B.V. Delftse Brandstoffenhandel DEKO II en dhr. JP. van Zuidam**a. Wegbestemmen huidige bedrijven***Samenvatting*

Het bedrijf tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone aangezien het bedrijf volledig is wegbestemd. Het onder het overgangsrecht brengen van bestaand gebruik zoals bij dit bedrijf is gedaan is niet toegestaan. Het is namelijk niet aannemelijk dat de bedrijfsvoering ter plekke binnen de planperiode tot een eind zal komen. Tevens leidt het onder het

overgangsrecht brengen van het bedrijf tot beperkingen voor de gebruiks-, ontwikkelings- en bouw mogelijkheden.

Uitgaande van handhaving van het bedrijf dient voor nieuwe functies in de omgeving van het bedrijf een hindercirkel van 100 m in acht te worden genomen.

De feitelijke en economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee in het geding. Indieners zijn van mening dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur (art. 3:2 en 3:4 Algemene wet bestuursrecht).

Antwoord

Het inpassen van de benzinepomp in het plan is inderdaad niet mogelijk. Het bedrijf wordt ook in zijn huidige bedrijfsvoering (onder meer verkoop van LPG) al beperkt door bestaande woningen. Een deel van de nieuwe woningbouw is geprojecteerd op het terrein van de benzinepomp. Bij de eigenaars is inmiddels minnelijke verwerving aangekondigd. Mocht dit niet tot overeenstemming leiden, dan staat de mogelijkheid van onteigening open. Het terrein is een onlosmakelijk onderdeel van het plan, waarmee een grond voor onteigening is gegeven. Bedrijfsbeëindiging binnen de planperiode is daarmee een reëel gegeven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.56. Machine- en gereedschappenfabriek P. van der Zee

a. Beperking bedrijfsuitvoering

Samenvatting

Het bedrijf tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone. De voorziene woningbouw langs de Röntgenweg heeft mogelijk nadelige gevolgen voor de bedrijfsuitvoering. De gemeente wordt aansprakelijk gesteld voor eventuele nadelige financiële consequenties.

Antwoord

Het bedrijf Van der Zee bv is een machine- en timmerfabriek. Het bedrijf heeft een milieuvergunning (1987).

Ter plaatse vigeert het bestemmingsplan Voorhof. Het bedrijf valt onder de bestemming Bedrijven. De gronden zijn bestemd voor nijverheid, groothandel, industrie en administratieve dienstverlening. Ingevolge deze bestemming zijn ter plaatse bedrijven toegestaan uit de categorie 1, 2 en 3 van de Staat van Inrichtingen. A-inrichtingen zijn uitgesloten. Het bedrijf past binnen deze bestemming. Voor het bedrijventerrein is ondertussen een voorontwerp van een nieuw bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het bedrijf van P. van der Zee is in het voorontwerpbestemmingsplan Zuidwest, deelgebied I, op maat bestemd. In de nota bedrijven en bestemmingsplannen is het gehele plangebied Voorhof aangewezen als rustige woonwijk. Per bestemmingsplan dient te worden onderzocht of die aanwijzing gerechtvaardigd is voor het gehele plangebied. Gelet op de bestaande situatie waarin in het plandeel bedrijventerrein Voorhof noord van oudsher een mening aan functies aanwezig is, zal in het ontwerpbestemmingsplan Zuidwest 1 voor dit gebiedsdeel de regeling worden opgenomen die geldt voor gemengde woonwijken.

Van der Zee mag op grond van zijn vergunning gedurende de daguren 50 dB(A) op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen veroorzaken. Geluid is het maatgevende aspect bij machine- en timmerfabriek. De vergunde activiteiten van het bedrijf zijn veel ruimer dan de huidige bedrijfssituatie en het bedrijf blijft ruim onder het toegestane geluidsniveau. Het bedrijf heeft niet aangegeven haar bedrijfsvoering in de nabije toekomst te willen veranderen.

Uit onderzoek is echter gebleken dat Van der Zee met zijn huidige bedrijfsvoering voor wat betreft de nieuwe woningen ruim kan voldoen aan de geluidsnormen. Ook blijkt uit onderzoek dat hij zijn activiteiten nog in behoorlijke mate kan uitbreiden zonder dat geluidsnormen worden overschreden. Gezien de aanwezigheid van bestaande woningen en een school op korte af-

stand van het bedrijf zullen bij een wijziging in de bedrijfsvoering op grond van nabijheid van deze gebouwen maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van geluidshinder. Bij wijzigingen in de bedrijfsvoering zal de milieuvergunning bekeken worden in het licht van de bestaande woningen en de beoogde ontwikkelingen en wanneer nodig worden aangepast. Daarbij kan ook bekeken worden of aanleiding bestaat voor vergoeding van onevenredige kosten of schade op grond van artikel 15.20 Wet Milieubeheer.

Het bedrijf geeft in de zienswijze aan dat de financiële consequenties die het bestemmingsplan heeft voor haar bedrijfsvoering ten laste van de gemeente behoren te komen. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een Uit te werken gebied voor wonen (UW) tegenover het bedrijf van Van der Zee. Daarbij is nog niet bepaald op welke afstand woningen exact komen. Er is in elk geval geen sprake van hinder van de huidige bedrijfsvoering en activiteiten kunnen zelfs in behoorlijke mate worden uitgebreid.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.57. ONRO Zee B.V.

a. Beperking bedrijfsuitvoering

Samenvatting

Het bedrijf tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan Spoorzone. De voorziene woningbouw langs de Röntgenweg heeft mogelijk nadelige gevolgen voor de bedrijfsuitvoering. De gemeente wordt aansprakelijk gesteld voor eventuele nadelige financiële consequenties.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.56 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.58. Nauta Dutilh, namens Ninaber van Eyben Design & Productions bv

a. Strijd met vertrouwensbeginsel

Samenvatting

Het bedrijf heeft een fabriek aan de Abtswoudseweg 20. Dit terrein is in juni 2000 van de gemeente gekocht in de veronderstelling dat het in haar volle omvang kan worden benut. Het terrein zal echter door de gemeente moeten worden aangekocht om de planologische ontwikkeling van Spoorzone mogelijk te maken. Dit is in strijd met het vertrouwensbeginsel nu bij overleg over de aankoop van het perceel hiervan geen melding is gemaakt. Door wethouder Oosten is op de voorlichtingsavond van 31 januari 2001 aangegeven dat het project Spoorzone geen gevolgen zou hebben voor percelen aan de Abtswoudseweg.

Antwoord

De gemeente heeft in 2000 het betreffende perceel verkocht omdat het op dat moment allerm minst zeker was dat de rijksfinanciering voor de tunnel beschikbaar zou komen. Ook lag toen het tracé nog niet vast. In dezelfde periode is de gemeente wel overgegaan tot het verwerven van panden in het stationsgebied omdat in alle gevallen juist dit gebied betrokken zou worden bij of de bouw van de tunnel en het station of de stedelijke herontwikkeling.

De opmerking van de wethouder op 31 januari 2001 had vooral betrekking op de woongebouwen langs de Abtswoudseweg. Op dat moment was het definitieve tracé nog niet bekend. Daarmee kon de wethouder ook nog geen uitspraak doen over de uiteindelijke voorstellen. In de keuze van het tracé heeft wel meegespeeld dat de woongebouwen langs de Abtswoudseweg gespaard dienden te blijven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Wegbestemmen bedrijf*Samenvatting*

In het voorontwerp rustte op het perceel nog de bestemming Verkeersdoeleinden, in ontwerp-bestemmingsplan is dit Verblijfsgebied geworden. Dit is niet noodzakelijk voor realisatie van het project Spoorzone en in strijd met het verbod van willekeur. Het wegbestemmen leidt bovendien tot een maximale inperking van het eigendom en is in daarmee in strijd met het eigendomsrecht en in strijd met het evenredigheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord

Het is voor de Spoorzone noodzakelijk dat de betrokken gronden kunnen worden benut voor de ontsluiting van de wijk Delftzicht. Dit is de uitkomst van een belangenafweging, waarbij het plan van de Spoorzone de doorslag heeft gegeven.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Onvoldoende lichtinval*Samenvatting*

De nieuwbouw in het zuidelijk deel van het plangebied sluit niet aan op de mogelijkheden voor bouwen op grond van het aangrenzende bestemmingsplan. Voor de thans aanwezige bebouwing zal door de Spoorzone sprake zijn van onvoldoende lichtinval.

Antwoord

De nieuwe bebouwing zal op zodanige afstand van bestaande en toekomstige bebouwing gerealiseerd worden (circa 18 m) dat er voldoende lichtinval zal zijn. De bebouwing van het bedrijf van de indiener staat op kortere afstand. Deze bebouwing zal verworven worden en gesloopt worden.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.59. Historische Vereniging Delfia Batavorum en Commissie Behoud Stadsschoon, door W.H.M. Aalbers en W.A.F.X. de Fraiture

a. Reconstructie Bolwerk*Samenvatting*

Indieners zijn van mening dat het Bolwerk in het geheel moet worden gereconstrueerd. In de nota inspraak en overleg zijn de argumenten om dit niet te doen, niet onderbouwd.

Indieners zijn verontrust over de structurele wijziging van het verleggen van de gracht naar de Spoorsingelzijde (variant 2), aangezien deze variant meer nadelen heeft dan variant 1. Op basis van cultuurhistorische, stedenbouwkundige, technische en procesmatige argumenten, zijn volgens indieners de volgende acties noodzakelijk:

1. het beter inzichtelijk maken van de ruimtelijke en kwalitatieve aspecten met betrekking tot de molen De Roos, de waltorens en de gracht;
2. het opstellen van nauwkeurige/maatvastе dwars- en lengtedoorsneden over het gehele traject van de Spoorzone;
3. het inzichtelijk maken van de technische waardes/regulering/varianten met betrekking tot verkeershinder, inpasbaarheid van de gracht en de ontluchtingsschachten;
4. het voorleggen en vragen om advies over beide onderbouwde varianten aan de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de commissie voor Welstand en Monumenten.

Daarnaast vragen indieners dat wethouder Grashoff de toezegging in het platform Spoor op 8 juli 2005 nakomt. In het verslag is te lezen dat de wethouder Busquets eerst opdracht wil geven beide varianten uit te werken, voordat de definitieve keuze wordt bepaald.

Antwoord

- Ad.1 Doordat de tunnel, die aangelegd wordt onder de molen en de waltoren, ter plaatse van deze molen en waltoren reeds stijgende is, is het niet mogelijk een gracht aan te leggen te plaatse van deze monumenten. In de toekomstige situatie zullen deze monumenten, net als in de huidige situatie, in het groen staan. Doordat de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat in zijn geheel aan de westzijde van de molen wordt gelegd, worden de monumenten meer bij de binnenstad betrokken.
De singel wordt aangelegd als een verwijzing naar de historische gracht rondom Delft. Het is echter niet mogelijk deze gracht letterlijk terug te brengen.
- Ad. 2 Het bestemmingsplan moet enerzijds voldoen aan de eisen van rechtszekerheid en anderzijds voldoende flexibiliteit hebben. De rechtszekerheid gaat niet zover dat het noodzakelijk is om in een bestemmingsplan nauwkeurige en maatvastе doorsneden op te nemen. Dit zou het plan in een strak jasje zetten en is wettelijk ook niet vereist.
Uit de bestemmingsplankaart in combinatie met de voorschriften is duidelijk af te leiden welke gebruiks- en bouw mogelijkheden in het gebied rond de waltoren zijn toegekend. Met het oog hierop is ervoor gekozen een onderscheid te maken tussen de bestemming Verkeersdoeleinden en Verblijfsgebied. De bestemming Verkeersdoeleinden is gericht op wegen met doorgaande rijstroken en de bestemming Verblijfsgebied is juist gericht op niet-doorgaand verkeer. De waltoren en het groen zijn gedetailleerd bestemd. Dit betekent dat voor wat dit onderwerp het bestemmingsplan aan de eis van rechtszekerheid voldoet. Hetzelfde geldt voor molen De Roos en de gracht.
- Ad. 3 Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten de ligging van met name de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat/Spoorsingel opnieuw te bezien. Daartoe is onderzocht welke indelingen van het dwarsprofiel mogelijk zijn. Op basis van deze verkenning heeft opnieuw een afweging plaatsgevonden die resulteerde in de bestemmingsregeling die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Deze afweging is in de nota inspraak en overleg verantwoord. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan zijn vervolgens alle relevante zaken (opnieuw) onderzocht en getoetst. Aandacht is besteed aan de inpasbaarheid van de gracht, verkeershinder en milieuhinder. Nader aanvullend onderzoek is op dit moment niet noodzakelijk.
De ontluchtingsgaten zijn nodig om de drukopbouw van de lucht voor de trein uit te kunnen verlichten. Voor wat betreft de ontluchtingsschacht bij de molen geldt dat deze ondergronds kan worden gerealiseerd nu de singel niet meer boven de tunnel ligt. Als de singel op de tunnel aangelegd zou worden, is er geen ruimte om de ontluchting ondergronds aan te brengen. Er zou dan, zoals in het voorontwerp was aangegeven, een bovengrondse ontluchtingsschacht tussen de waltoren en de molen gerealiseerd moeten worden.
- Ad. 4 In het kader van de inspraak- en overlegprocedure artikel 10 Bro heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg de mogelijkheid benut hun reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan d.d. 10 november 2004. In het voorontwerpbestemmingsplan was een andere variant opgenomen dan in het ontwerpbestemmingsplan. In het kader van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, waarin de huidige variant is opgenomen, heeft de Rijksdienst geen reactie gegeven. Aangenomen wordt dat zij geen opmerkingen hebben over deze variant, waar de gracht aan de westelijke zijde is geprojecteerd.
De Commissie voor Welstand en Monumenten is niet geraadpleegd over de voorstellen. De commissie wordt meestal op het niveau van het kwaliteitskader c.q. beeldkwaliteitsplan of concrete bouwaanvragen geraadpleegd. In dit stadium is het dus niet gebruikelijk de commissie om een advies te vragen.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Opnemen deel DSM-terrein in bestemmingsplan*Samenvatting*

De verwachting is uitgesproken om op korte termijn het oostelijke deel van het DSM-terrein integraal bij de plannen te betrekken. Dit betekent dat bij de aanbestedingen bedongen moet worden dat de tunnelbuis vanaf de Bagijnnetoren richting DSM als laatste uitgevoerd wordt, zodat met DSM onderhandeld kan worden en het bestemmingsplan kan worden aangepast (opnemen wijzigingsbevoegdheid).

Antwoord

Het is niet zeker dat het oostelijke bedrijfsterrein van de DSM Gist "beschikbaar komt" voor nieuwe bestemmingen. Dat maakt het voorlopig niet mogelijk aparte afwegingen te maken als gevolg van mogelijke ontwikkelingen aan de noordzijde buiten het plangebied.

Gezien het beperken van de verkeershinder voor met name de tram op de plaats van de huidige Irenetunnel, zal dat deel als sluitstuk van de tunnelbouw moeten dienen. Daarmee is het voorstel te wachten tot het laatst met het bouwen van het noordelijke tunneldeel om aan de planvorming op het oostelijk DSM Gist-terrein eerst een kans te geven geen reële optie.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.60. Stichting Molen De Roos, door B.M. Dooren**a. Verschuiving stadsgracht naar Spoorsingel-zijde***Samenvatting*

Indiener betreurt het feit dat de gracht aan de Spoorsingelzijde zal komen te liggen, aangezien dit geen recht doet aan de historische plek van de gracht. Maar indiener kan begrip opbrengen voor de afweging die gemaakt is, waarbij de belangen van de bewoners aan de Spoorsingel-zijde (geluidsoverlast) zwaarder wegen dan de historische situatie.

Antwoord

De overwegingen die ten grondslag liggen aan het verschuiven van de gracht naar de Spoorsingelzijde zijn inderdaad gebaseerd op het feit dat deze variant leidt tot:

- vermindering van de geluidshinder op de gevels van de woningen aan de Spoorsingel-zijde;
- 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: ondergrondse ontluchtingskokers.

Dit heeft geleid tot een belangenafweging waarbij bovengenoemde overwegingen zwaarder hebben gewogen dan het inpassen van de gracht volgens de historische situatie.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Veiligstellen windvang molen*Samenvatting*

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om na de aanleg van de tunnel een nieuw kantoorgebouw van vergelijkbare omvang en hoogte dan het huidige Bacinolgebouw te realiseren. Indieners vragen om bij deze wijzigingsbevoegdheid de regels voor de Molenbeschermingszone zoals opgenomen in het bestemmingsplan te respecteren en de hoogte van het toekomstige gebouw hieraan aan te passen, zodat de windvang van de molen veiliggesteld wordt.

Antwoord

Voor de molenbeschermingszone geldt dat indien de vrije windvang of het zicht op de molen ter plaatse al is beperkt, er zorg voor gedragen moet worden dat de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt. Aangezien met de wijzigingsbevoegdheid een gebouw mogelijk gemaakt wordt dat qua omvang en locatie gelijk is aan het bestaande Bacinol-gebouw, worden de windvang en het zicht niet verder beperkt.

De stedenbouwkundige wens om het open gebied van de Phoenixstraat/Spoorsingel visueel te beëindigen, gaat boven het belang van de molen om de windvang te verbeteren.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Voorschrift Molenbeschermingszone*Samenvatting*

Voor wat betreft artikel 22 Molenbeschermingszone in de voorschriften maakt indiener de volgende opmerkingen:

1. indiener vraagt het begrip "medebestemming" te vervangen door het begrip "dubbelbestemming", aangezien deze term meer gangbaar is;
2. indiener stelt voor lid 1 te wijzigen in: "... bestemd voor de bescherming en *het* behoud van de vrije windvang...";
3. indiener stelt voor lid 3, onder a, te vervangen door: "a. door die bouwwerken de windvang, het zicht op de molen en de belangen van de molen als werktuig niet onevenredig worden geschaad."

Antwoord

- Ad. 1 Het betreffende artikel over de Molenbeschermingszone is artikel 18 in plaats van 22. Het begrip "medebestemming" zal in dit artikel worden vervangen door het begrip "dubbelbestemming".
- Ad. 2 Het voorstel wordt overgenomen: in lid 1 van het genoemde artikel wordt de zinsnede 'het' toegevoegd.
- Ad. 3 Lid 3, onder a, wordt vervangen door het genoemde voorstel.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van artikel 18 Molenbeschermingszone van de voorschriften van het plan. De juridische planbeschrijving in hoofdstuk 3 van de toelichting is hierop aangepast.

2.61. De Hollandsche Molen, door L.M. Endedijk**a. Verwijzing naar brief van B.M. Dooren***Samenvatting*

Indiener verwijst naar de brief ingediend door de heer B.M. Dooren (reactie 2.60). Indiener ondersteunt hetgeen wat in die brief is verwoord en vraagt vooral aandacht voor de opmerkingen over het veilig stellen van de windvang en over het voorschrift Molenbeschermingszone.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden bij reactie 2.60 onder a, b en c.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van artikel 18 Molenbeschermingszone van de voorschriften van het plan. De juridische planbeschrijving in hoofdstuk 3 van de toelichting is hierop aangepast.

2.62. Vereniging Bacinol, door I. Hulshof, namens 62 mede-ondertekenaars

a. Behoud Bacinol-gebouw

Samenvatting

Gezien de uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan, blijven indieners bij hun inspraakreactie van 14 januari 2005. Indieners zijn van mening dat het handhaven van het gebouw een reële optie is. Het is onvermijdelijk dit opnieuw te onderzoeken als duidelijk is hoe de tunnel gebouwd gaat worden. Dit is niet alleen afhankelijk van de aanbesteding, maar ook van de DSM plannen. Onafhankelijk daarvan kan wel degelijk een constructie en bouwwijze met behoud van Bacinol worden ontwikkeld en berekend. Indieners verzoeken de gemeente mee te werken aan een weloverwogen besluit over de toekomst van Bacinol waarbij alle economische en culturele effecten worden meegenomen. Ter illustratie geven indieners een aanzet voor de afweging van twee uiterste scenario's.

Antwoord

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 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. Behoud van het gebouw kan alleen tegen een forse extra investering (circa € 10 miljoen), waarbij niet onmiddellijk een stedenbouwkundig en architectonisch aanvaardbare situatie ontstaat: de amputatie van het gebouw aan de westelijke onderzijde en een oplopende betonnen tunneldakplaat.

Er zijn nog geen ontwikkelingen bekend voor het DSM-terrein. Hier kan dan ook niet op ingespeeld worden. In bestemmingsplan Spoorzone is met de wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid opgenomen een nieuw kantoorgebouw te realiseren dat dezelfde markeringsfunctie kan hebben als het huidige gebouw. De stedenbouwkundige situatie kan hiermee hersteld worden. De gemeente vindt de bedrijven die nu tijdelijk in het Bacinol-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.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.63. Lancelot Innovation Support BV, door M.A. Rietveld

a. Negatieve effecten uitvoering project Spoorzone

Samenvatting

Indiener geeft aan geen bezwaar te hebben om uiteindelijk te moeten wijken met de locatie van zijn bedrijf, indien de plannen voor Delft in het algemeen en de bereikbaarheid van de stad ten goede komt. Maar op beide punten vreest indiener echter een verslechtering.

De financiering van het project is nog niet sluitend en de kosten zullen nog meer toenemen. Delft is niet in staat dergelijke risico's te dragen. Volgens indiener is de kans groot dat Delft failliet gaat. Ook heeft de gemeente Delft niet de ervaring en kennis om een omvangrijk project als de Spoorzone te leiden.

Daarnaast geeft indiener aan dat als er slechts twee sporen aangelegd worden in plaats van vier de bereikbaarheid van Delft niet verbeterd. Het betekent wel dat het gebied rond de spoorzone jarenlang een bouwput is dat slecht toegankelijk zal zijn voor publiek en bedrijvigheid.

Indiener is van mening dat hij moet verhuizen met zijn bedrijf voor plannen die volgens hem Delft in het algemeen en de bereikbaarheid van Delft zullen schaden. Indien hij moet verhuizen met zijn bedrijf zal hij zich waarschijnlijk niet meer in Delft vestigen.

Antwoord

De bereikbaarheid van Delft wordt door de bouw van de spoortunnel niet verslechterd. In eerste instantie zullen de bestaande twee sporen in de tunnel operationeel gemaakt worden. Door een deel van de ruwbouw van de 2 extra sporen vast aan te leggen, wordt een op termijn noodzakelijke, op een door het ministerie van Verkeer en Waterstaat te bepalen tijdstip, spoorverdubbeling voorbereid. Vanaf dat moment zal de bereikbaarheid wezenlijk verbeteren.

Juist door flexibel om te gaan met de vóórinvestering in de ruwbouw van de extra sporen, kan de gemeente Delft overschrijdingen van het beschikbare budget beheersen, zonder dat dit de financiële positie van de stad aantast.

De gemeente Delft zal de uitvoering van het complexe project ter hand nemen met medewerking van ProRail, de dienst die bij wet is aangewezen verantwoordelijk te zijn voor spoornieuwbouw en met ontwikkelingsmaatschappijen die hun sporen reeds hebben verdiend. Daarmee is een goede projectuitvoering gegarandeerd.

In de tijdelijke situatie zal mogelijke overlast zoveel mogelijk beperkt worden. Bedrijven en woningen blijven wel altijd bereikbaar.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.64. Galahad, reclameobjecten BV, door M.A. Rietveld**a. Negatieve effecten uitvoering project Spoorzone***Samenvatting*

Verwezen wordt naar de samenvatting bij reactie 2.63 onder a.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.63 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.65. C. Eekhout**a. Schade als gevolg van uitvoeringswerkzaamheden***Samenvatting*

Indiener maakt zich zorgen over schade aan zijn woning die veroorzaakt wordt door bouwactiviteiten. Indiener vraagt zich af hoe de gemeente kan garanderen dat hij eventuele schade vergoed krijgt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Waardevermindering woning*Samenvatting*

Indiener geeft aan dat het verkopen van een woning tijdens de bouwperiode lastig zal zijn. Hij vraagt zich af hoe eventuele waardevermindering van een woning wordt vergoed.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Wettelijke termijn claimen planschade*Samenvatting*

Indiener geeft aan dat sinds 1 september 2005 nog maar tot 5 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan planschade kan worden geclaimd. De verwachting is dat het bestemmingsplan is 2006 onherroepelijk zal zijn. Vanaf medio 2011 is het dan niet meer mogelijk om planschade te claimen terwijl de bouwactiviteiten langs de spoorsingel dan nog moeten beginnen (sloop viaduct en bouw 2^e tunnel en parkeergarage).

Daarnaast is het niet mogelijk om planschade te verhalen nadat de plannen gerealiseerd zijn, maar eventuele nadelige gevolgen kunnen vooraf niet volledig overzien worden.

Indiener vraagt zich af hoe met beide punten wordt omgegaan.

Antwoord

De termijn van 5 jaar geldt vanaf het moment van onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Vanaf dat moment is het duidelijk in hoeverre de planologische situatie in een gebied veranderd door een nieuw bestemmingsplan. De wijziging van de planologische situatie op zich is voldoende om planschade te kunnen claimen als een belanghebbende aannemelijk kan maken dat hij schade leidt. De beoogde bouwactiviteiten hoeven daarbij nog niet uitgevoerd of voltooid te zijn.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Ingang parkeergarage Spoorsingel*Samenvatting*

Op basis van de impressie van de indeling van de Phoenixstraat en Spoorsingel maakt indiener op dat nabij de balk en ter hoogte van het Prinsenhof (Spoorsingel-zijde) een ingang van de parkeergarage komt. Indiener is woonachtig nabij deze inrit en maakt bezwaar tegen de ligging ervan vanwege een toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Indiener verzoekt de parkeergarage alleen vanaf de Phoenixstraat-zijde toegankelijk te maken en de toegang te verplaatsen naar de molen.

Antwoord

De toegangen tot de parkeergarage liggen vast en zijn gepland aan beide kanten van de garage. De garage zal worden aangereden vanaf de hoofdrijbaan van de Phoenixstraat om een zo verkeersluw mogelijk klimaat langs de Spoorsingel te garanderen. De geluidshinder en luchtkwaliteit zijn in het kader van het bestemmingsplan onderzocht en noodzaken niet tot een andere oplossing.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Bewoners parkeerplaatsen Spoorsingel*Samenvatting*

Indiener vraagt of de parkeerplaatsen op de Spoorsingel voor bewoners behouden blijven middels een parkeervergunning en of dezelfde parkeervergunning in de parkeergarage geparkeerd kan worden.

Antwoord

Net als in de huidige situatie zal sprake zijn van een systeem waarbij bewoners op basis van ontheffing kunnen parkeren, zowel op straat als in de parkeergarage.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Tijdstip bouwactiviteiten*Samenvatting*

Indiener vraagt of er in de bouwperiode vaste tijden zijn waartussen gewerkt wordt en of er ook in de weekenden gewerkt wordt.

Antwoord

In het bestemmingsplan worden zaken als werktijden tijdens de uitvoering niet geregeld. Dit zal op een later tijdstip nadat een aannemer(scombinatie) de gunning van het werk toegewezen heeft gekregen, plaatsvinden. Ook dan kan met het vaststellen en goedkeuren van de bouw-methode een precieze bouwfaserings, werkplanning, routing van het bouwverkeer, enz. afgesproken worden. De gemeente zal hierbij de omwonenden actief betrekken.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

2.66. C.L.E. Jongmans**a. Verslechtering bezonning***Samenvatting*

Indiener geeft aan dat de nieuwbouw in het park op de tunnel (23 m hoog) gedurende enkele maanden per jaar de bezonning van zijn woning verhindert, waardoor een vermindering van het woongenot en een waardevermindering van het appartementsrechts optreedt. Indiener geeft hierbij aan dat het instrument van planschade een ultimatum remedium is, dat alleen mag worden ingezet als andere middelen niet of onvoldoende effectief zijn gebleken om aan de bezwaren en de schade tegemoet te komen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

b. Wettelijke termijn terinzagelegging*Samenvatting*

Indiener stelt dat indien het bestemmingsplan gewijzigd moet worden vanwege de nieuwbouw in het park op de tunnel, hij bezwaar aantekent tegen een verslechtering van de bezonning en een vermindering van het woongenot en het appartementsrecht. Daarnaast geeft indiener aan, vanwege het recent overlijden van zijn vrouw (12 oktober 2005) zich het recht voor te behouden om binnen een redelijke termijn andere bezwaren in te dienen en de reeds ingediende bezwaren aan te vullen en nader te motiveren. Vanwege het overlijden van zijn vrouw stelt indiener voor dat een mogelijke overschrijding van de voor de bezwaren geldende termijn, ingevolge de Algemene wet bestuursrecht als verschoonbaar behoort te worden aangemerkt.

Antwoord

De zienswijzen moeten worden ingediend gedurende de termijn die daarvoor staat. Het is niet mogelijk pro forma zienswijzen naar voren te brengen. De reden hiervoor is de rechtszekerheid van anderen die gebaat zijn met een voorspoedige voortgang van de procedure. Hoe pijnlijk ook, een overlijden is geen reden voor een verschoonbare termijnoverschrijding.

Voor wat betreft bezonning wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 11 over bezonning.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

2.67. Passepartout Mode, door J.C. Stolk Hebing

a. Planschade en nadeelcompensatie

Samenvatting

Indiener geeft aan dat de effecten van de Spoorzone-plannen financiële gevolgen zullen hebben voor haar bedrijf, aangezien de voorgenomen ingrepen in de Spoorzone leiden tot een afname van de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer wat ook tot een zeer langdurige ontwrichting van de stad leidt.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Station

Samenvatting

Indiener vindt dat de tunnel zich niet terug zal verdienen, aangezien gebleken is dat een 4-sporige tunnel niet nodig is.

Antwoord

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nooit ontkend dat een spoorverdubbeling noodzakelijk is. Alleen hebben tot nu toe de gemeente en het ministerie een verschil van inschatting over het tijdstip waarop de verdubbeling klaar moet zijn.

De bouw van de tunnel start in 2008 omdat het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de gemeente (en de provincie en het stadsgewest) van mening is dat de bedreiging van de leefbaarheid van het deel van de stad waar nu het spoorviaduct staat, zo groot is, dat ingrijpen gerechtvaardigd.

Het is niet uitgesloten dat na ingebruikname van de HSL-Zuid (beoogd in 2007 en daarmee vóór de start van de tunnelbouw) het ministerie alsnog zal besluiten de spoorverdubbeling in Delft ineens uit te voeren. Om deze mogelijkheid een basis in de ruimtelijke ordening te geven, gaat het bestemmingsplan uit van de eindsituatie, te realiseren, dan wel in uitvoering verkerend vóór het einde van de looptijd van het bestemmingsplan (2016).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

3. Mondelinge zienswijzen

135

Voor een ieder is op 13 oktober de gelegenheid geboden om mondeling zienswijzen naar voren te brengen. In dit hoofdstuk worden de mondeling ingebrachte zienswijzen per onderwerp samengevat en beantwoord. Voor de beantwoording wordt als het om gemeenschappelijke onderwerpen gaat, verwezen naar de algemene antwoorden aangeduid met de cijfers 1 tot en 16.

3.1. D. Maartense

a. Profiel Coenderstraat

Samenvatting

Indiener geeft aan dat zij een garage aan de Coenderstraat heeft met een uitrit op de straat. In het plan wordt de Coenderstraat veel drukker. Dat maakt het verlaten van de garage straks veel moeilijker. Bovendien komt er aan de westzijde van de Coenderstraat een fietspad te liggen dat in twee richtingen bereden wordt. Ook dat maakt het gebruik van de garage veel moeilijker. Zeker ook als een draaicirkel van circa 6 m voor de auto in aanmerking wordt genomen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 4 over de inrichting van het dwarsprofiel van de Coenderstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Verkeersveiligheid Coenderstraat

Samenvatting

In de Coenderstraat is ook een importeur van contactlenzen gevestigd. Regelmatig staan daar vrachtwagens voor de deur. Indiener vraagt zich af of hier voldoende rekening mee is gehouden. De geparkeerde vrachtwagens voor het lossen moeten dan steeds het fietspad kruisen. De verkeersveiligheid is daarmee niet gediend.

Antwoord

Het ontwerp voor de inrichting wordt nog nader uitgewerkt. Met de opmerking over laden en lossen zal rekening worden gehouden. Te zijner tijd zal over de uiteindelijke inrichting met belanghebbenden worden gecommuniceerd.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Verkeersintensiteiten Coenderstraat

Samenvatting

De verkeersintensiteiten op de Coenderstraat in de nieuwe situatie (waarin de hoofdverkeersweg verplaatst is van de Westvest naar de Coenderstraat) zijn berekend met een verkeersmodel. Dit model geeft aan dat op het deel van de Coenderstraat dat 22 m breed wordt een intensiteit van circa 9.500 motorvoertuigeenheden per etmaal verwacht. Verderop, waar de straat breder zal zijn, geeft het model een verkeersintensiteit van circa 15.000 motorvoertuigeenheden per etmaal. Deze grote sprong lijkt onlogisch en navraag bij de gemeente heeft tot nu toe nog geen bevredigende verklaring geboden. Bovendien, de berekeningen van de verkeersintensiteiten zijn niet in te zien en niet inzichtelijk, omdat er sprake is van een computermodel. In de rapportage is de werkelijke berekening niet na te gaan. Daarom moet er achteraf een controle mogelijk zijn om rare uitkomsten te verifiëren. Witteveen + Bos heeft er in de MER op gewezen dat het model zwak is.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 1, 2 en 3 over de verkeersintensiteiten, de keuze voor de verkeersafwikkeling via de Coenderstraat in plaats van via de Westvest en de verkeersafwikkeling in het algemeen.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de toelichting zijn de hoofdstukken 7, 9 en 11 aangepast in verband met de aangepaste intensiteiten.

d. Luchtkwaliteit*Samenvatting*

Op basis van de intensiteiten als hierboven bij c. genoemd, wordt de geluidsbelasting maar ook de luchtkwaliteit berekend. Nu geeft het bestemmingsplan aan dat in het deel van de Coenderstraat dat 22 m breed wordt, er geen problemen te verwachten zijn op het gebied van wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit. Indien op het smallere deel van de Coenderstraat toch meer verkeer langs komt dan berekend door het model kunnen er wel problemen met geluid en luchtkwaliteit optreden.

Antwoord

De luchtkwaliteitberekeningen zijn (opnieuw) uitgevoerd aan de hand van de meest recente verkeerprognoses; voor een reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 10 over luchtkwaliteit. Voor wat betreft de gegevens inzake de verkeersbewegingen en -intensiteiten wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

3.2. J. Starmans**a. Onderbouwing luchtkwaliteit***Samenvatting*

De onderbouwing van de luchtkwaliteit is niet steekhoudend, omdat in de nieuwe situatie naar oordeel van ondertekende meer mensen last hebben in plaats van minder mensen zoals in het bestemmingsplan is aangegeven. Indiener verwijst naar figuur op pagina 108. De figuur geeft aan dat juist meer mensen last hebben van luchtverontreiniging.

Daarnaast is indiener van mening dat de conclusie op pagina 111 van het bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is, want deze gaat uit van wetgeving die nog niet officieel is vastgesteld, zoals onder andere zeezoutaf trek bij fijn stof.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.3 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In de plantoelichting is in hoofdstuk 11 de paragraaf over luchtkwaliteit aangepast.

b. Ontheffing hogere waarden*Samenvatting*

Voor de nieuwbouw ter weerszijden van onder andere de (Verlengde) Coenderstraat is vóór realisatie al ontheffing voor hogere waarden nodig. Indiener vindt dit geen duurzaam ontwerp.

Antwoord

Een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd als de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt en maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel te beperken niet mogelijk of doelmatig zijn. Het gaat hier om een locatie rond het station. Om twee redenen is bouwen in een hoge dichtheid (en daarmee op beperkte afstand van geluidsbron-

nen) wenselijk dan wel noodzakelijk. Allereerst is juist duurzaamheid een argument. Het gaat hier om een locatie in de directe nabijheid van een hoogwaardig openbaarvervoerknooppunt. De nabijheid van dit knooppunt heeft een positief effect op de vervoerwijzekeuze waardoor een goede bijdrage wordt geleverd aan de beperking van de automobiliteit en daarmee aan het milieu. Bij een hoge dichtheid komt dit ten goede van zoveel mogelijk programma en is het effect groter dan indien voor een lagere dichtheid wordt gekozen en het nu gerealiseerde programma meer verspreid (en dus op grotere afstand van de openbaarvervoerknoop) komt te liggen. Vanuit dit oogpunt is dus sprake van een duurzaam ontwerp. Daarnaast is een dergelijke dichtheid noodzakelijk vanwege de financiële haalbaarheid van dit (kostbare) plan. Hiernaast is ter compensatie van de relatief hoge geluidsbelastingen aan de gevel gekozen voor een ontwerp waarbij de bouwblokken in een carrévorm worden gerealiseerd. Daarbinnen zal sprake zijn van een rustig akoestisch klimaat dat de geluidsbelasting aan de geluidsbelaste zijde compenseert. Het ontwerp is dusdanig dat ondanks de noodzakelijke hogere grenswaarde van een duurzaam ontwerp sprake is.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Hoogte bouwblokken

Samenvatting

Indiener is het niet eens met de hoogte van het stadskantoor en de woningen ten noorden hiervan, aangezien deze niet aansluiten bij de stedenbouwkundige uitgangspunten van Busquets.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 13 over de bouwhoogte.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

d. Situering inritten parkeergarage stadskantoor

Samenvatting

Indiener geeft aan dat de bewoners van de Coenderstraat en Parallelweg recht hebben te weten hoe en waar de inritten van de parkeergarages van het stadskantoor gesitueerd worden.

Antwoord

De inritten naar de parkeergarage van het stadskantoor wordt recht tegenover de Westerstraat ter plaatse van het Laantje van Mater, daar waar de plankaart de bestemming Verblijfsgebied (VG) met aanwijzing (p2) aangeeft. Daarnaast zijn toegangen voorzien nabij het huidige stationsgebouw ter hoogte van de kruising met de Westerstraat en Ada van Hollandstraat.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

e. Situering taxi's

Samenvatting

Indiener stelt voor de taxi's als openbaar vervoer te beschouwen en deze aan de voorkant van het huidige station te situeren.

Antwoord

De taxistandplaats wordt aan de voorkant van het huidige station gesitueerd, samen met de Kiss&Ride-voorziening. De taxistandplaats is hier het best inpasbaar. Beiden voorzieningen zullen vanaf de Coenderstraat worden aangereden. Indien de taxistandplaats vanaf de Westvest zou worden aangereden, zouden de taxi's de voetgangersstroom tussen de stationshal en de busperrons moeten kruisen. Om verkeersveiligheidsredenen is dit niet acceptabel.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan.

f. Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid bij schade*Samenvatting*

Indiener is van mening dat de verantwoordelijkheid van de uitvoering van het hele plan bij de gemeente moet liggen, voor wat betreft de relatie tot de burger. De aansprakelijkheid vindt indiener niet helder omschreven. Indiener is van mening dat bewoners bij de gemeente terecht moeten kunnen indien zij schade oplopen in plaats van dit kenbaar te maken bij de aannemer.

Antwoord

Het recht onderscheidt privaatrechtelijke en publiekrechtelijke aansprakelijkheid. Het betreft twee van elkaar te onderscheiden trajecten. Bij de privaatrechtelijke aansprakelijkheid gaat het om een schadekwestie tussen twee private partijen. Dan gaat het bijvoorbeeld om schade die is ontstaan na uitvoering van de werkzaamheden. Publiekrechtelijke schadevergoeding heeft te maken met het veranderen van het planologisch regime. De beide trajecten zijn zodanig van elkaar verschillend dat zij niet in één loket kunnen worden samengebracht. Voor de afhandeling van de verschillende schades wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 16 over schade(vergoeding).

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

g. Fasering*Samenvatting*

Indiener geeft aan dat tot voor kort steeds werd gesproken over een 4-sporige tunnel en dat deze in één keer aangelegd zou worden. Nu wordt gesproken over een 2-sporige tunnel en eventueel op termijn een 4-sporige. In het rapport genoemde tijdpaden en afspraken zijn dan niet meer geldig.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.67 onder b.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

3.3. Marian Loth**a. Aantasting uitzicht***Samenvatting*

Indiener vindt de bouwhoogte van 29 m voor het bouwblok ten noorden van de Groene Haven niet acceptabel, aangezien dit een onaanvaardbare aantasting van het uitzicht geeft. Indiener verzoekt de bouwhoogte te verlagen danwel de vrijstelling te schrappen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder a.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.21 onder a.

b. Bouwblok op de tunnel, aantasting uitzicht*Samenvatting*

Indiener maakt bezwaar tegen de aanwezigheid van het bouwblok op de tunnel in het park. Het uitzicht op het park voor de nieuwe bewoners van de nu in aanbouw zijnde appartementen wordt dan belemmerd. Verzocht wordt de hele zone ten westen van de Engelsestraat waar de bestemming Parkgebied geldt, bebouwingsvrij te houden.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder b.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.21 onder b.

c. Ontluchtingsschacht*Samenvatting*

Indiener uit haar zorgen over de uitwerking van de ontluchtingsopening. De zorg bestaat uit mogelijke overlast door hoogte, positionering en geluidsoverlast.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder c.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.21 onder c.

d. Parkeren Engelsestraat*Samenvatting*

Het is niet duidelijk waar de verloren parkeerplaatsen aan de Engelsestraat gecompenseerd worden tijdens en na realisatie van het plan en waar extra parkeerplaatsen worden aangelegd vanwege de nieuwe woningen. Indiener twijfelt of hier wel fysiek ruimte voor is.

Antwoord

Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 6 over het parkeren in de verlegde Engelsestraat.

Conclusie

De reactie heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.

e. Tijdelijke situatie Engelsestraat en Abtswoudseweg*Samenvatting*

Gevraagd wordt naar de bouwfaserings ter plaatse van de Engelsestraat en de Abtswoudseweg. Indienen vragen in het bestemmingsplan aandacht te schenken aan de veiligheid tijdens de tijdelijke situatie gelet op het aantal kinderen in de wijk.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.21 onder e.

Conclusie

Verwezen wordt naar de conclusie bij reactie 2.21 onder e.

3.4. J. Kooyman**a. Verdwijnen bomen langs Locomotiefpad***Samenvatting*

Indiener heeft bezwaar tegen het kappen van de bomen langs het huidige Locomotiefpad, aangezien het handhaven van de bomen als markering tussen de nieuwe woningen en het bestaande Westerkwartier belangrijk is. Daarnaast heeft het verwijderen van de bomen een negatief effect op het woonplezier.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.18 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

b. Bouwblokken Verlengde Coenderstraat*Samenvatting*

In het plan is al veel ruimte beschikbaar voor woningen, dus het bouwblok langs de Verlengde Coenderstraat is niet noodzakelijk.

Antwoord

Het bouwblok langs de Verlengde Coenderstraat is hier gepland om een evenwichtig profiel te realiseren, dat aan weerszijden begeleidt wordt door woningen. Bovendien is dit bouwblok noodzakelijk om de aanleg van de spoortunnel financieel mogelijk te maken.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.

c. Verplaatsen hoofdautoroute naar Coenderstraat*Samenvatting*

Het verplaatsen van de hoofdverkeersroute van de Westvest naar de Coenderstraat is onwenselijk, aangezien hierdoor het gevaar bestaat voor sluipverkeer door het Westerkwartier en treinlawaaï wordt vervangen door autoverkeerslawaaï.

Op de Coenderstraat is nu alleen sprake van bestemmingsverkeer, dat wil indienen graag zo houden. Langs de Coenderstraat staan vrijwel alleen maar woningen, terwijl langs de Westvest veel meer bedrijven gehuisvest zijn.

Antwoord

Voor beantwoording wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 2 over de keuze van de afwikkeling van het verkeer via de Coenderstraat naar de Westvest.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. Hoofdstuk 7 van de toelichting is over dit aspect aangepast.

3.5. Fam. Overbeek Bloem**a. Bouwhoogte bouwblok in park***Samenvatting*

Indieners hebben een nieuwbouwappartement gekocht aan de Engelsestraat 39, 2^e etage. Indieners maken bezwaar tegen de bouwhoogte van 19 m hoog van de bebouwing die voorzien is in het park tegenover hun toekomstige woning, aangezien dit een beperking van de bezonning, uitzicht en privacy betekent. Daarnaast voelen indieners zich verkeerd voorgelicht.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.8 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

3.6. Fam. Janszen**a. Bouwhoogte bouwblok in park***Samenvatting*

Indiener heeft dezelfde reactie ingediend als onder 3.5.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij reactie 2.8 onder a.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

3.7. N. Buijs**a. Bouwhoogte stadskantoor***Samenvatting*

Indiener maakt bezwaar tegen de bouwhoogte van het nieuwe stadskantoor, aangezien hierdoor 's ochtends de zon ten minste een uur later de gevel van hun hotel beschijnt.

Antwoord

Verwezen wordt naar de algemene antwoorden onder 11 en 13 over bezonning en bouwhoogte.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 11 van de toelichting is een tekst over bezonning opgenomen.

b. Geluidshinder Coenderstraat*Samenvatting*

Indiener heeft geteld wat er nu in de straat passeert. Indiener verwacht dat de gepresenteerde cijfers van de verkeersintensiteiten een onderschatting van de werkelijke situatie gaan worden en hierdoor een toename van verkeerslawaaï optreedt.

Antwoord

De verkeersintensiteiten voor de toekomstige situatie zijn herzien en er zijn opnieuw geluidsberkeningen uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek is berekend dat de geluidsbelasting in het jaar voor reconstructie (2007) 62 dB(A) bedraagt en in 10 jaar na de reconstructie (2025) 57 dB(A), ondanks dat de verkeersintensiteit toeneemt van 1.500 mvt/etmaal in 2007 tot 11.200 mvt/etmaal in 2025. Dit is het gevolg van het feit dat de klinkerverharding zal worden vervangen door een geluidsarme asfaltsoort en de afstand tussen de wegas en de gevel aanzienlijk wordt verruimd. Verder wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 9 over geluidshinder.

Conclusie

Deze reactie heeft geleid tot aanpassingen van het plan. In hoofdstuk 7 en 9 van de toelichting is de tekst over de herziening van de verkeerscijfers en de herberekening van de geluidshinder aangepast.

c. Profiel Coenderstraat*Samenvatting*

De keuze voor een rijbaan met 2x1 rijstrook in de Coenderstraat maakt de straat kwetsbaar voor stremmingen, zeker gezien de verwachte toename van de verkeersintensiteit. Indiener stelt voor een vluchtstrook aan te brengen voor noodgevallen, maar die niet ten koste gaat van de parkeerstrook.

Antwoord

De exacte inrichting van de Coenderstraat zal nog nader worden uitgewerkt. Vluchtstroken zullen zeker niet worden toegepast, dat is voorbehouden aan autosnelwegen. In het geval van een stremming zal het verkeer worden omgeleid. Voor nooddiensten is de Coenderstraat vanuit verschillende richtingen voldoende bereikbaar. Zo nodig kunnen deze dienst voor passage van de Coenderstraat gebruikmaken van de Westvest. Door een vluchtstrook ontstaat een breder wegprofiel. Hier gaat een snelheidsbevorderde werking uit. Indien tussen beide rijstroken een middenberm zal worden gerealiseerd, heeft het overigens de voorkeur deze overrijdbaar uit te voeren. Voor de beschrijving van de inrichting van het wegprofiel wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 4.

Conclusie

Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassingen van het plan.



Bijlage 1. Tabel indieners (schriftelijk)

1

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	nummer	ingekomen datum
2.1	AKD Prinsen Van Wijnen, door E.D.M. Knegt, namens Berkman Energie Service B.V.	Postbus 4714	4803 ES	Breda	522658	25-okt-05
2.2	H. Groeneveld	Van Leeuwenhoeksingel 38	2611 AC	Delft	522737	25-okt-05
	F.E. Stofberg	Van Leeuwenhoeksingel 32	2611 AB	Delft	522737	25-okt-05
	P.J. de Haan	Van Leeuwenhoeksingel 19	2611 AA	Delft	522737	25-okt-05
2.3	M. ter Huurne en J. Starmans	Parallelweg 2	2613 SL	Delft	522607	24-okt-05
2.4	EBH Advocaten, door J. Hienstra, namens Stichting Samenwerkingsverband Praktijkopleiding Bouw (SSPB)	Postbus 70	2600 AB	Delft	522655	25-okt-05
2.5	DSM Gist Services B.V., Site Governance Department, door H. Spuyman	Postbus 1	2600 MA	Delft	522764	26-okt-05
2.6	P.W. van der Marel	Vlamingstraat 80	2611 LA	Delft	522676	25-okt-05
2.7	R.C. Overbeek Bloem	Watersnip 15	2693 AG	's-Gravenzande	522352	19-okt-05
2.8	H. de Bruin	Iris 20	2678 PK	De Lier	522315	19-okt-05
2.9	A. Boutkan	Doys van der Doesstraat 13	2678 TV	De Lier	521568	10-okt-05
2.10	C.M. Gulden	Westvest 25	2611 AZ	Delft	522043	14-okt-05
2.11	R.A van Krimpen	Westvest 36F	2611 AZ	Delft	522601	24-okt-05
2.12	R.W.J. Smits & H.A.T. Verleg	Westvest 19	2611 AX	Delft	522526	24-okt-05
2.13	J.W.M. Damen & A.T.J Kruthoff	Westvest 23	2611 AX	Delft	522694	25-okt-05
2.14	K. van Krimpen	Westvest 27	2611 AZ	Delft	522704	25-okt-05
2.15	C. Schreuder- Kouwenhoven en P.A. Schreuder	Westvest 12	2611 AX	Delft	522911	27-okt-05
2.16	Stichting DUWO, door J.J. Benschop	Postbus 54	2600 AB	Delft	521503	11-okt-05
2.17	Annet Thoms	Oostsingel 168	2612 HK	Delft	522476	21-okt-05

2.18	J. Kooyman		Ada van Hollandstraat 28	2613 SK	Delft	522484	13-okt-05
2.19	Ton Voets Architecten, door Ton Voets		Van Leeuwenhoeksingel 69	2611 AE	Delft	522401	20-okt-05
2.20	Buurtvereniging Delftzicht, door Marian Loth		Laan van Van der Gaag 30	2627 BS	Delft	520052	25-okt-05
2.21	Buurtvereniging Delftzicht, door Marian Loth		Laan van Van der Gaag 30	2627 BS	Delft	522678	25-okt-05
2.22	Vereniging van Eigenaars Westvest 12-28, door H.A.T. Verleg		p/a Westvest 19	2611 AX	Delft	522708	25-okt-05
2.23	J. Baraké		Prof. Oudemansstraat 53	2628 KB	Delft	522709	25-okt-05
2.24	Bewoners Overleggroep Spoorlijn/Delft, door H.G.J.M. Rieff en N. Peters		Spoorsingel 2	2613 BD	Delft	522730	25-okt-05
2.25	Office centre		Spoorsingel 6	2613 BD	Delft	522733	25-okt-05
2.26	C. Witteloostuijn		Spoorsingel 4	2613 BD	Delft	522725	25-okt-05
2.27	M.C. Muller en D.M.J. van Eys		Spoorsingel 14	2613 BD	Delft	522723	25-okt-05
2.28	R.R. Prins		Spoorsingel 5	2613 BD	Delft	522732	25-okt-05
2.29	D.F.H. de Quartel en J. de Quartel-Moon		Spoorsingel 26	2613 BE	Delft	522722	25-okt-05
2.30	M.C. Muller en D.M.J. van Eys		Spoorsingel 14	2613 BD	Delft	522728	25-okt-05
2.31	Lucas van Wees		J.C. van Markenplein 5	2613 AE	Delft	522885	26-okt-05
2.32	J.H.M. Slotenmaker		Mercuriusweg 4a	2624 BC	Delft	522729	25-okt-05
2.33	Wouter Hovenkamp en Hiltje Huizenga		Coenderstraat 1ab	2613 SM	Delft	522608	24-okt-05
2.34	J.J. de Boo		Buitenwatersloot 159c	2613 TD	Delft	522945	27-okt-05
2.35	HTM, door P. Jansen		Postbus 28503	2502 KM	Den Haag	522559	24-okt-05
2.36	Stichting de Witte Roos, door Tjeerd Deelstra		Nickersteeg 5	2611 EK	Delft	520051	25-okt-05
2.37	Boekel de Nérée, door E.M. van Bommel, namens 12 cliënten		Postbus 75510	1070 AM	Delft	522573	24-okt-05
2.38	S.M. Eisses en E.W.J. Jansen		Coenderstraat 33	2613 SN	Delft	522602	24-okt-05
2.39	Delftsche Studenten Sociëteit Phoenix, door P. Wegener		Phoenixstraat 30	2611 AL	Delft	522735	25-okt-05
2.40	Peter Zuydervijk		Crommelinlaan 65	2627 BH	Delft	522486	21-okt-05
2.41	David Koerts e.a.		Coenderstraat 32	2613 SN	Delft	522653	25-okt-05

2.42	P. van den Hoogen, namens 40 mede-ondertekenaars		Coenderstraat 7	2613 SM	Delft	522609	24-okt-05
2.43	F.H.M. Scholten		Conradlaan 37	2627 BT	Delft	522707	25-okt-05
2.44	M.J.A. Weima		Crommelinlaan 11	2627 AD	Delft	522765	26-okt-05
2.45	Kantoor en Thuis, door R.W. Prins		Spoorsingel 6	2613 BD	Delft	522726	25-okt-05
2.46	Ellen van den Beukel		Ada van Hollandstraat 2	2613 SK	Delft	522703	25-okt-05
2.47	R.R. Prins		Spoorsingel 5	2613 BD	Delft	522727	25-okt-05
2.48	C. Witteloostuijn		Spoorsingel 4	2613 BD	Delft	522724	25-okt-05
2.49	N. Peters		Spoorsingel 2	2613 BD	Delft	522731	25-okt-05
2.50	Belangenvereniging de Wateringse Poort, mr. H.J. Timman		Noordeinde 20-22	2611 KH	Delft	522736	25-okt-05
2.51	E.B.H. Advocaten, door mr. J. Hiemstra, namens Aannemersbedrijf J. de Bloois BV		Postbus 70	2600 AB	Delft	522087	16-okt-05
2.52	E.B.H. Advocaten, door mr. J. Hiemstra, namens PK Bouw BV		Postbus 70	2600 AB	Delft	500713	14-jan-05
2.53	Haring Vastgoed B.V.		Limbahout 36	2719 JL	Zoetermeer	522446	21-okt-05
2.54	Autobedrijf Preuninger b.v., door J.H. Preuninger		postbus 462	2600 AL	Delft	520705	30-sep-05
2.55	Driehoek Advocaten, door J.J. Paalman, namens Delfse Brandstoffenhandel DEKO II en dhr. JP. van Zuidam		Postbus 50	7600 AB	Almelo	522465	21-okt-05
2.56	Machine- en gereedschappenfabriek P. van der Zee		Röntgenweg 4	2624 BE	Delft	522595	21-okt-05
2.57	ONRO Zee B.V.		Röntgenweg 4	2624 BE	Delft	522596	21-okt-05
2.58	Nauta Dutilh, namens Ninaber van Eyben Design & Productions bv		Postbus 1110	3000 BC	Rotterdam	522657	25-okt-05
2.59	Historische Vereniging Delfia Batavorum en Commissie Behoud Stadsschoon, door W.H.M. Aalbers en W.A.F.X. de Fraiture		Oude Delft 132	2611 CG	Delft	521929	14-okt-05
2.60	Stichting Molen De Roos, door B.M. Dooren		Kerkstraat 52	2355 AH	Hoogmade	519195	12-sep-05
2.61	De Hollandse Molen, door L.M. Endedijk		Zeeburgerdijk 139	1095 AA	Amsterdam	519045	9-sep-05
2.62	Vereniging Bacinol, door I. Hulshof, namens 62 mede-ondertekenaars		Stationsplein 20	2611 BV	Delft	522485	21-okt-05
2.63	Lancelot Innovation Support BV, door M.A. Rietveld		Van Leeuwenhoeksingel 69	2611 AE	Delft	522468	21-okt-05

2.64	Galahad reclameobjecten BV, door M.A. Rietveld	Van Leeuwenhoeksingel 69	2611 AE	Delft	522467	21-okt-05
2.65	C. Eekhout	Spoorsingel 41a	2613 BG	Delft	522163	18-okt-05
2.66	C.L.E. Jongmans	Kruisbalk 5	2291 ME	Wateringen	522164	18-okt-05
2.67	Passepartout Mode, door J.C. Stolk Hebing	Spoorsingel 3	2613 BD	Delft	522586	24-okt-05

Bijlage 2. Tabel indieners (mondeling)

1

	naam/namen indiener(s)	adres	postcode	woonplaats	datum
3.1	D. Maartense	Coenderstraat 2	2613 SM	Delft	13-okt-05
3.2	J. Starmans	Parallelweg 2	2613 SL	Delft	13-okt-05
3.3	Marian Loth	Laan van Van der Gaag 91	2627 BX	Delft	13-okt-05
3.4	J. Kooyman	Ada van Hollandstraat 28	2613 SK	Delft	13-okt-05
3.5	Fam. Overbeek Bloem	Watersnip 15	2693 AG	's-Gravenzande	13-okt-05
3.6	Fam. Janszen	Julianalaan 123	2628 BE	Delft	13-okt-05
3.7	N. Buijs	Coenderstraat 47	2613 SN	Delft	13-okt-05

Bijlage 3. Verkeersmodel

1

Inleiding

In het najaar van 2002 heeft de gemeente een nieuw verkeersmodel aangeschaft. Dit model geeft een beeld van de autoverkeersintensiteiten per werkdagemaal in november 2002 en 2020. Reden voor aanschaf van een nieuw verkeersmodel was dat het oude verkeersmodel niet meer door de leverancier werd ondersteund en bovendien niet in staat bleek om betrouwbare verkeersprognoses te leveren voor wegen die tot aan de capaciteit belast worden. In het voorjaar van 2003 is het nieuwe verkeersmodel gecontroleerd, aangepast en geoptimaliseerd aan de hand van recente telgegevens (gekalibreerd). De meeste aanpassingen hadden betrekking op het Delftse deel van het model omdat informatie van buiten Delft nog niet beschikbaar was. Dit model is toegepast voor MER Spoorzone en in 2004 voor het bestemmingsplan Spoorzone. Daarna is het verkeersmodel opnieuw aangepast omdat de gegevens van buiten Delft inmiddels beschikbaar waren gekomen.

In juni 2005 heeft de Delftse gemeenteraad het lokale verkeers- en vervoerplan (LVVP) en het Fietsactieplan II (FAP II) vastgesteld. In het LVVP wordt een reeks van verkeersmaatregelen voorgesteld om Delft in de toekomst bereikbaar te houden voor alle wijzen van de vervoer, maar binnen de wettelijke grenzen voor luchtkwaliteit en geluidshinder. In het FAP II staat een concrete uitwerking van fietsmaatregelen voor de komende vier jaar. De LVVP-prognose voor 2020 week daardoor af van de het verkeersmodel dat voor het bestemmingsplan Spoorzone is gebruikt. Naar aanleiding van de inspraakreacties op het bestemmingsplan Spoorzone is daarom besloten om de lucht- en geluidsberekeningen te baseren op een nieuw verkeersmodel waarin alle besluiten van het LVVP en FAP II verwerkt zijn. Dit bood tevens de mogelijkheid om de wegenstructuur en de bouwplannen van de Spoorzone zo nauwkeurig mogelijk te modelleren. In onderstaand overzicht staat in hoofdlijnen de verschillen tussen het oude 'Spoorzone-model' en het nieuwe 'LVVP-model'.

Modelaanpassingen ten gevolge van het LVVP, onderdeel autobeleid

In het LVVP wordt een nieuwe verkeersstructuur voor Delft voorgesteld, de zogenaamde weg-categorisering. Er worden maatregelen voorgesteld om het verkeer zoveel mogelijk over de stroomwegen A4, A13, de Kruithuisweg en Provinciale weg af te wikkelen. De volgende maatregelen worden gerealiseerd: aansluiting Martinus Nijhofflaan op Provinciale weg, ongelijkvloerse kruising Voorhofdreef met Kruithuisweg, aanleg zuidweg Rijswijk-Harnaschpolder, aanleg N470, versmalling van de Voorhofdreef en Papsouwselaan, Mekelweg autovrij. Een tweede belangrijke bouwsteen van de weg-categorisering is de herinrichting van de belangrijkste overige wegen (onder andere Phoenixstraat, Papsouwselaan, delen van de Westlandseweg) tot wijkontsluitingswegen waarop de rijnsnelheid door middel van inrichtingsmaatregelen wordt teruggebracht van 50 naar 40 km/h. Ten slotte wordt het gebied waar een 30 km/h-regime geldt uitgebreid. In het verkeersmodel zijn deze maatregelen vertaald in veranderingen in het weg-netwerk.

Modelaanpassingen ten gevolge van het FAP II

Het fietsactieplan II heeft als doel het vergroten van het aandeel fietsverplaatsingen naar de binnenstad met 5%. Om dit doel te bereiken wordt een reeks van maatregelen voor gesteld om het fietsnetwerk te verdichten en de kwaliteit te verhogen. Fietzers op de oostwest-fietsrelaties komen in Delft een reeks van fysieke barrières tegen, zoals de A4, de A13, de spoorlijnen en de Schie. Dit leidt tot grote omwegen voor fietsers. In het FAP II zijn daarom een aantal fietstunnels en fietsbruggen opgenomen. Ook in de regionale nota mobiliteit van het stadsgewest Haaglanden worden soortgelijke maatregelen voor het fietsnetwerk ook buiten Delft voorgesteld. Het gevolg van deze verdichtingen van het netwerk is dat fietsafstanden korter worden en dat de Vinexwijken binnen fietsafstand van de binnenstad van Delft komen te liggen. De kwaliteit van het fietsnetwerk verbetert door meer vrijliggende fietspaden te maken, te kiezen voor een vlakke verharding, en veel betere stallingsmogelijkheden voor fietsen aan te bieden zowel bij de woning als bij de bestemming. In het verkeersmodel zijn deze maatregelen vertaald in een afname van het aantal lokale autoverplaatsingen met 2,5%.

Modelaanpassingen ten gevolge van de Spoorzone:

Wegcategorisering van de Hugo de Grootstraat en de Krakeelpolderweg

In de LVVP-wercategorisering is voorgesteld dat de Hugo de Grootstraat en de Krakeelpolderweg ingericht zullen worden als 30 km/h-straat. Uit modelberekeningen bleek dat hierdoor een groter deel van de Olofsbuurt en het Westerkwartier via de (verlengde) Coenderstraat ontsloten zou worden. De toename van het verkeer in het Spoorzonegebied was ongewenst daarom is besloten om de Hugo de Grootstraat geheel en de Krakeelpolderweg gedeeltelijk (het wegvak voor de winkelstrip uitgezonderd) in te richten als een wijkontsluitingsweg (40 km/h-ontwerp).

Spoorsingelgarage

Ter vervanging van de parkeerplaatsen onder het spoorviaduct is een spoorsingelgarage voorgesteld met 450 vakken. Deze garage is bedoeld voor omwoners en eventueel bezoekers van de binnenstad. In het oude verkeersmodel was dit parkeerverkeer op twee plekken rechtstreeks op de Phoenixstraat gezet. Deze locaties liggen ter hoogte van het Hoogheemraadschap en de Phoenixgarage. Inmiddels is bekend waar de in- en uitritten van de Spoorsingelgarage komen te liggen, namelijk nabij het Bolwerk en de Kampveldweg. Hier verkeersmodel is hiervoor gecorrigeerd. Het gevolg is dat een deel van het parkeerverkeer ondergronds wordt afgewikkeld waardoor de verkeersintensiteit op delen van de Phoenixstraat daalt.

Overige modelcorrecties

- In het oude verkeersmodel is verondersteld dat Technopolis in 2020 voor 75% ontwikkeld zou zijn. Dit betekent dat daar dan 12.000 mensen zullen werken. Op basis van het huidige tempo van gronduitgifte is nu geconstateerd dat die prognose niet gehaald zal worden. Er is daarom een nieuwe prognose voor 2020 gemaakt. Er wordt nu verwacht dat Technopolis in 2020 voor 50% gerealiseerd zal zijn. Deze correctie heeft overigens zeer weinig invloed op de verkeersintensiteiten in het Spoorzonegebied.
- In 2005 is de Zuidpoortgarage (circa 900 vakken) geopend. Tijdens de bouw van deze garage was de parkeercapaciteit in het zuidelijk deel van de binnenstad onvoldoende. Dit heeft geleid tot verschuiving van verkeerstromen naar de Phoenixstraat. Nu is de tegengestelde beweging weer zichtbaar. In het nieuwe verkeersmodel is daarom parkeerverkeer van de Phoenixgarage en van de parkeerplaatsen onder het Spoorviaduct naar de Zuidpoortgarage geleid. De verkeersproductie van beide locaties is daarmee meer in evenwicht met het aantal parkeervakken op die locaties.
- Het verkeersmodel bevat heel erg veel gegevens over wegvakken (snelheid, capaciteit, rijrichting), kruispunten (afslagverboden, voorrang), telcijfers en sociaal-economische gegevens. Tijdens het toepassen van het verkeersmodel komen kleine foutjes aan het licht. Na drie jaar werken met dit model zijn de meeste van dit type fouten gecorrigeerd. Een aantal van deze foutjes zijn essentieel gebleken voor de geprognosticeerde verkeersintensiteiten op met name de Coenderstraat. De verkeersintensiteit op de Coenderstraat valt daardoor in het "LVVP-model" hoger uit dan in het "Spoorzone-model".
- Het verkeersmodel van Delft is gebaseerd op een gemiddelde werkdagintensiteit in november 2002. Modellen voor luchtkwaliteit en geluidshinder maken gebruik van een weekdaggemiddelde over een heel jaar. In Delft wordt het autoverkeer continu op 88 telpunten geteld. Deze telpunten liggen allemaal op drukke wegen nabij verkeerslichten. Op basis van alle beschikbaar telcijfers uit de periode 2001 tot en met 2004 is vastgesteld dat de verhouding tussen de gemiddelde november werkdag en de gemiddelde jaardag 0,88 is. Dit betekent dat alle uitkomsten uit het verkeersmodel voor lucht- en geluidsberekeningen met 0,88 vermenigvuldigd zijn.

Verkeersproductie/attractie Spoorzone

Wat betreft de verkeersproductie van de nieuwe ontwikkelingen die Spoorzone mogelijk maakt is in het verkeersmodel van het volgende uitgegaan:

- Het maximale programma dat het bestemmingsplan dat mogelijk maakt.
- Een ritproductie van 2,22 autobewegingen per inwoner en per arbeidsplaats. Hiermee wordt aangesloten bij de ritparameters van het verkeersmodel Omnitrans van Goudappel Coffeng (dat 80% van de verkeersmodellenmarkt beheerst); deze ritparameters zijn afgeleid uit het nationaal Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). Er heeft dus geen correctie voor de nabijheid van de hoogwaardige openbaarvervoerknoop plaatsgevonden.

- 2,0 inwoners per woning en 1 arbeidsplaats per 25 m² (zeer intensief). De gemiddelde woningbezetting in Delft is 1,8 inwoner per woning. De gemiddelde bezetting in de Binnenstad bedraagt 1,5. Alleen in de kinderrijke nieuwbouwwijken van Tanthof is de gemiddelde woningbezetting hoger (2,1 in Tanthof Oost en 2,4 in Tanthof West). Het gemiddelde cijfer wordt gedrukt door het hoge aantal studentenhuishoudens. In het Spoorzonegebied worden vooral duurdere (koop)woningen voorzien. Daarom wordt niet van het gemiddelde van 1,8 maar van 2,0 uitgegaan.
- Op basis van huidige verkeerstellingen is verder aangenomen dat daarnaast sprake is van 1.000 autoritten per etmaal van/naar het station als gevolg van taxi's en Kiss&Ride.

Ten slotte

Alle wijzigingen hebben geleid tot een nieuw verkeersmodel voor 2020. Dit model geeft de beste prognose voor 2020 die met de huidige kennis te maken is. Dit model is gebruikt voor de lucht- en geluidsberekeningen ten behoeve van het project Spoorzone. Het model is ook gebruikt worden als basis van voor het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit dat in januari 2006 ter visie is gelegd.

Bijlage 4. Parkeerbehoefte Verlegde Engelsestraat

1

Algemeen

In het kader van het project Spoorzone wordt de verkeersfunctie van de bestaande Engelsestraat tussen de Westlandseweg en de Abtswoudseweg gewijzigd, van wijkontsluitingsweg naar erftoegangsweg. De verkeersfunctie van de Engelsestraat wordt overgenomen door een nieuw parallel gelegen tracé over het huidige rangeerterrein, de Emplacementsweg. Tevens wordt het tracé van de bestaande Engelsestraat verlegd richting de woonappartementen langs de Engelsestraat om ruimte te creëren voor een parkgebied in de Spoorzone. De ruimtelijke wijzigingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone.

Bij een Verlegde Engelsestraat komen de bestaande parkeerterreinen langs de Engelsestraat te vervallen en moet een nieuwe weginrichting inclusief parkeergelegenheid en groen voor de Engelsestraat worden ontworpen. Ook dient een oplossing voor de geplande parkeercapaciteit (50 plaatsen) langs de Engelsestraat bij de in aanbouw zijnde appartementen van het NSD-terrein worden gezocht. Het NSD-terrein ligt tussen de Conradlaan en de Abtswoudseweg (zie figuur B.4.1).

Figuur B.4.1 Inrichting NSD-terrein



In de wijk Delftzicht, waarin de Engelsestraat ligt, geldt het parkeervergunningregime van gebied F. Dit regime geldt van maandag tot en met vrijdag van 9:00 tot 11:00 uur en van 16:00 tot 20:00 uur. Op zaterdag geldt het regime van 12:00 tot 18:00 uur. Op het eerste parkeerterrein langs de Engelsestraat vanaf de Westlandseweg geldt voor 26 parkeerplaatsen mixparkeren: op de regimetijden is zowel parkeren met een vergunning als betaald parkeren mogelijk. In Delftzicht zijn ook de G.G.D. (Crommelinplein), G.G.Z. Delfland en Sociale Dienst (Hooikade) gevestigd.

Parkeeronderzoek Delftzicht

Om een goed beeld van de bestaande parkeerbehoefte in Delftzicht te verkrijgen is op twee tijdstippen een parkeeronderzoek uitgevoerd:

- Zondagavond 18 december om 21:00 uur;

- Dinsdagmiddag 20 december om 14:00 uur.

Er is voor deze tijdstippen gekozen om een goed beeld van de maximale parkeerbehoefte van bewoners in Delftzicht (zondagavond) en bezoekers (dinsdagmiddag) te krijgen. Beide tijdstippen liggen buiten de vergunningtijden waardoor ook bezoekers van bewoners en voorzieningen vrij in het gebied kunnen parkeren.

Voor de kwaliteit van het parkeeronderzoek is gekozen om het gehele gebied tussen de Westlandseweg, Hooikade, Zuideinde en Engelsestraat mee te nemen. Op een dergelijke wijze wordt objectief duidelijk waardoor de parkeerdruk wordt veroorzaakt.

In onderstaande tabel zijn de gedetailleerde onderzoeksresultaten weergegeven.

Tabel B4.1 Resultaten parkeeronderzoek Delftzicht (december 2005)

locatie	parkeer-capaciteit	zondagavond 18 december 2005 (21.00 uur)				dinsdagmiddag 20 december 2005 (14.00 uur)			
		bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van foutief	bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van fou- tief
parkeerterrein 1 Engelsestraat (tussen Engelse-straat en Crommelinlaan): mixparkeren	26	8	18	31%	0	3	23	12%	0
parkeerterrein 1 Engelsestraat (tussen Engelse-straat en Crommelinlaan): vergunningparkeren	28	12	16	43%	0	12	24	43%	0
parkeerterrein 2 Engelsestraat (tussen Crommelinlaan en Laan van der Gaag)	34	19	15	56%	0	12	22	35%	0
parkeerterrein 3 Engelsestraat (tussen Laan van der Gaag en Conradlaan)	34	17	17	50%	0	9	25	26%	0
parkeerterrein 4 Engelsestraat (tussen Conradlaan en NSD-terrein)	19	12	7	63%	0	7	12	37%	0
TOTAAL ENGELSESTRAAT	141	68	73	48%	0	43	106	30%	0

Conradlaan	47	39	8	83%	0	25	22	53%	0
Laan van der Gaag	46	45	1	98%	0	26	20	57%	0
Crommelinlaan	52	44	8	85%	0	49	3	94%	1
TOTAAL STRATEN CONRAD-LAAN/LAAN VAN DER GAAG/CROMMELINLAAN	145	128	17	88%	0	100	45	70%	1

locatie	parkeer-capaciteit	zondagavond 18 december 2005 (21.00 uur)				dinsdagmiddag 20 december 2005 (14.00 uur)			
		bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van foutief	bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van fou- tief
Crommelinplein	25	18	7	72%	0	23	2	92%	0
Hooikade	21	19	2	90%	0	11	10	52%	0
Plein Delftzicht betaald parkeren	11	8	3	73%	0	11	0	100%	0
Plein Delftzicht niet betaald parkeren	9	9	0	100%	0	8	1	89%	0
Zuideinde tussen Laan vd Gaag en Conradlaan	9	6	3	67%	0	5	4	56%	0
Zuideinde tussen Conradlaan en Abt-woudseweg	15	11	4	73%	0	4	11	27%	0
TOTAAL OVERIGE STRATEN	90	71	19	79%	0	62	28	69%	0
TOTAAL ENGELSESTRAAT EN OVERIGE STRATEN	376	267	109	71%	0	205	179	55%	1

In tabel 2 is onderscheid gemaakt in drie parkeergedeelten binnen Delftzicht:

- parkeerterreinen Engelsestraat;
- parkeren Crommelinlaan (G.G.D.), Laan van der Gaag en Conradlaan;
- overig parkeren.

Tabel B4.2 Samenvatting parkeeronderzoek

locatie	parkeer-capaciteit	zondagavond 18 december 2005 (21.00 uur)				dinsdagmiddag 20 december 2005 (14.00 uur)			
		bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van foutief	bezet	niet bezet	bezet-tings- graad	waar- van foutief
Engelsestraat	141	68	73	48%	0	43	106	30%	0
Conradlaan/Laan van der Gaag/Crommelinlaan	145	128	17	88%	0	100	45	70%	1
Overige straten	90	71	19	79%	0	62	28	69%	0
TOTAAL	376	267	109	71%	0	205	179	55%	1

De resultaten laten zien dat de parkeerdruk op een zondagavond in de wijk met een bezettingsgraad van gemiddeld 71% hoger is op een dinsdagmiddag met gemiddeld 55%. De bewoners en hun bezoekers zijn dus de maatgevende parkeergroep in Delftzicht.

De hoogste parkeerdruk op beide tijdstippen is waargenomen in de straten tussen de Engelsestraat en de Hooikade-Zuideinde. Met een bezettingsgraad van 88% op zondagavond zal het parkeren in de Crommelinlaan, Laan van der Gaag en Conradlaan door bewoners als vol worden ervaren. Theoretisch is een parkeercapaciteit bij 90% vol omdat er dan zoekverkeer naar vrije parkeerruimte gaat ontstaan. Deze grens van 90% wordt op zondagavond in de Laan van der Gaag overschreden (98%) en op dinsdagmiddag op de Crommelinlaan (94%). Dit laatste heeft te maken met de aanwezigheid van de GGD aan de Crommelinlaan.

De bezettingsgraad op de parkeerterreinen aan de Engelsestraat is in de huidige situatie met 48% (zondagavond) en 30% (dinsdagmiddag) laag. Duidelijk is dat bewoners en bezoekers een voorkeur hebben om hun voertuigen in de directe nabijheid van de bestemming te parkeren, waardoor de parkeerterreinen aan de Engelsestraat minder worden benut.

Analyse parkeren verlegde Engelsestraat

Aan de Engelsestraat liggen momenteel vier parkeerterreinen met een gezamenlijke parkeercapaciteit van 141 plaatsen. Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom de appartementen in het NSD-terrein zijn, op basis van een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats/appartement, 50 parkeerplaatsen op 2 parkeerterreinen langs de Engelsestraat geprojecteerd (zie figuur B.4.1 hierboven). Aan de achterzijde liggen nog eens 30 parkeerplaatsen voor het appartementencomplex van 51 appartementen. Na verwachting zal zich bij dit complex hetzelfde parkeergedrag als aan de andere appartementen langs de Engelsestraat voordoen: men parkeert bij voorkeur achter het appartementencomplex in plaats van aan de voorzijde langs de Engelsestraat.

Indien de Engelsestraat niet wordt verlegd zouden $141 + 50 = 191$ parkeerplaatsen na realisatie van het appartementencomplex op het NSD-terrein langs de Engelsestraat aanwezig zijn. Met 191 parkeerplaatsen langs de Verlegde Engelsestraat wordt voldaan aan de Delftse parkeernormen en parkeerbehoefte.

Gelet op het bestaande parkeergedrag, het lage gebruik van de parkeercapaciteit, de geringe groei van het autobezit in Delft (bron: Statistisch Jaarboek, gemeente Delft, 2005) en nabijheid van goed openbaar vervoer en fietsvoorzieningen zal de parkeercapaciteit van 191 parkeerplaatsen aan de Engelsestraat in de toekomstige situatie niet volledig worden benut. Naar verwachting is de gehanteerde norm van 1,6 parkeerplaats/appartement aan de hoge kant voor de appartementen langs de Engelsestraat.

De vraag luidt dan: hoeveel parkeerplaatsen moeten minimaal langs de Verlegde Engelsestraat worden ingericht om te kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte: er kan niet te weinig parkeerruimte worden gerealiseerd en te veel parkeerruimte doet afbreuk aan het geplande parkgebied in de Spoorzone.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat het vergunningregime F in Delftzicht effectief is: in het totale gebied is voldoende parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. Dit regime moet vanwege zijn effectiviteit blijven gehandhaafd.

Rekening houdend met een huidige parkeerdruk van 50% langs de Engelsestraat (zondagavond) zou de uiterste minimale parkeerbehoefte $70 + 25 = 95$ parkeerplaatsen langs de verlegde Engelsestraat bedragen. Een dergelijke parkeerbehoefte is niet opportuun omdat rekening moet worden gehouden met een groei van het autobezit in Delftzicht (circa 10%, Statistisch Jaarboek, gemeente Delft, 2005) en "overloopparkeren" uit woonstraten (circa 25%, parkeeronderzoek) vanuit de zijstraten naar de Engelsestraat. Op basis van deze aannames moet rekening worden gehouden met realisatie van 130 parkeerplaatsen langs de verlegde Engelsestraat in plaats van de geprojecteerde 191 parkeerplaatsen.

Advies

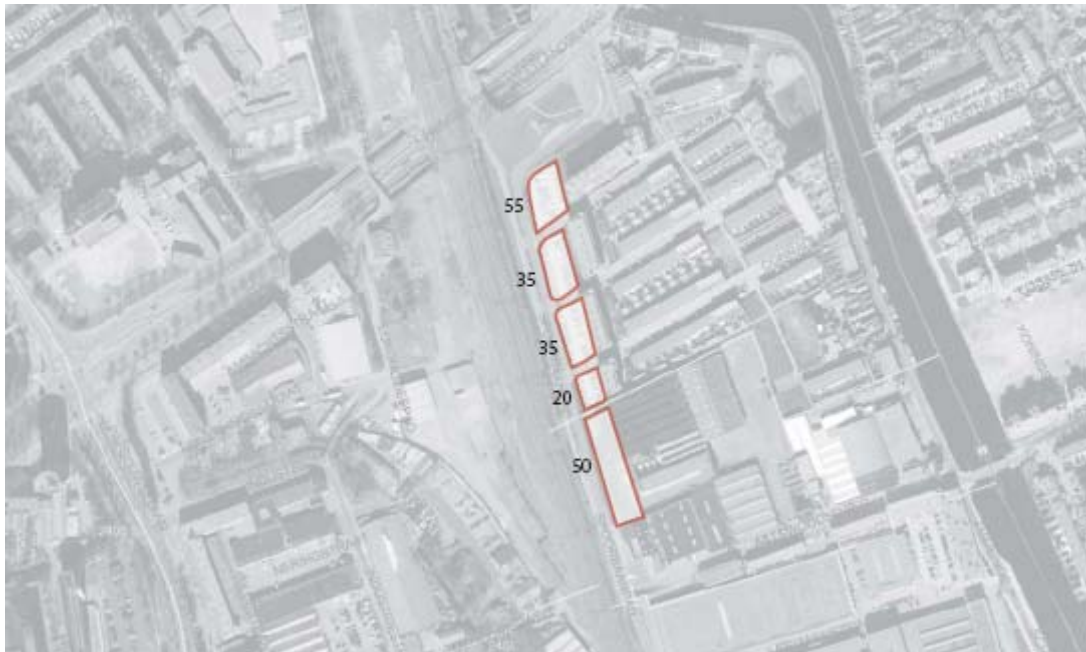
Op basis van uitgevoerd parkeeronderzoek in december 2005 blijkt dat 50% van de parkeercapaciteit aan de Engelsestraat wordt benut. In de toekomstige vormgeving van de verlegde Engelsestraat zal rekening worden gehouden met de huidige bezettingsgraad van de parkeercapaciteit, toekomstige bebouwing (NSD-terrein) en groei van het autoverkeer in de wijk Delft-

zicht. Op basis van het parkeeronderzoek zullen circa 130 parkeerplaatsen aan de verlegde Engelsestraat worden gerealiseerd en hiermee zal rekening worden gehouden in de ruimtelijke ontwerp-opgave en bijbehorende kostenraming.

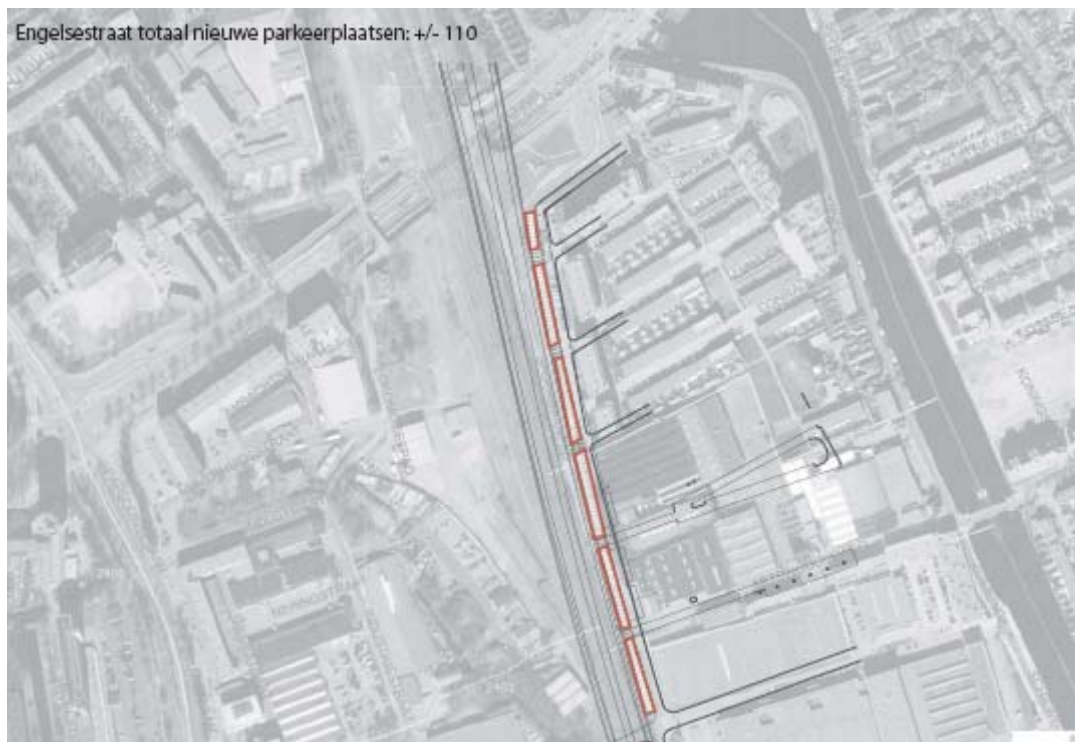
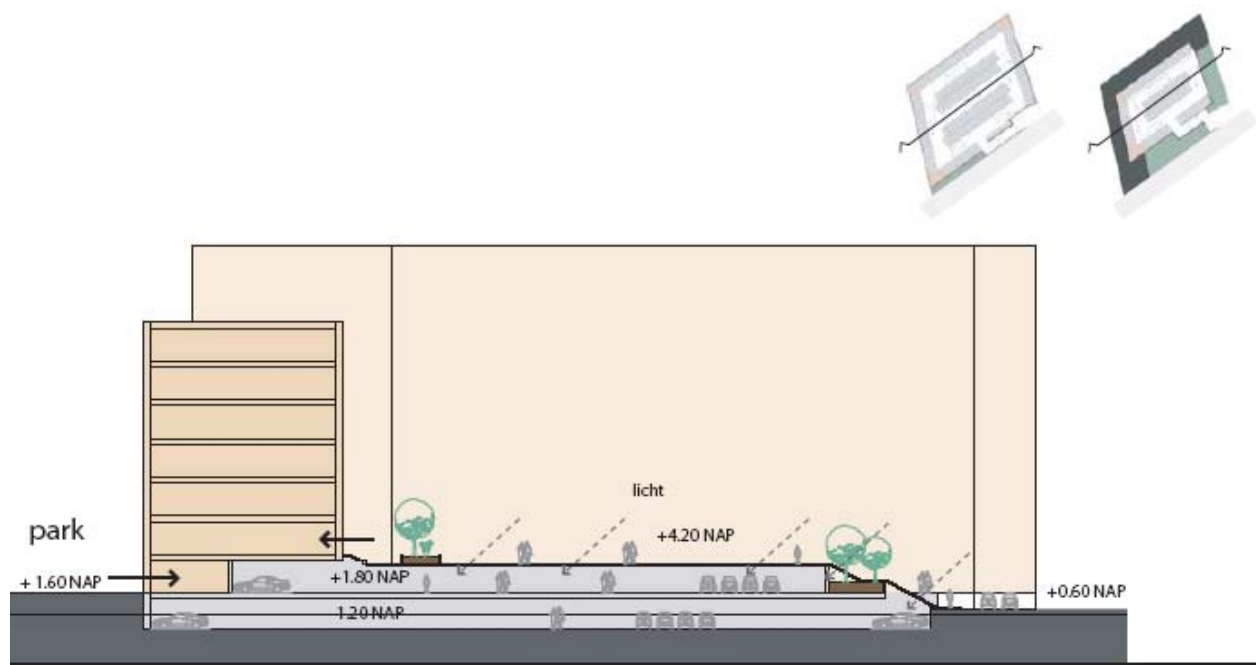
Situering

In onderstaande figuren is de situering van de huidige parkeerplaatsen en hun aantal opgenomen.

Figuur B4.2 Situering huidige parkeerplaatsen en aantal langs Engelsestraat



De terug te brengen 130 parkeerplaatsen zullen deels direct langs de Engelsestraat en deels in de parkeergarage onder blok 11 worden ondergebracht. Blok 11 is het bouwblok aan het (nieuwe) einde van de Engelsestraat langs de Westlandseweg. Onderstaande figuren geven dit weer.

Figuur B.4.3 Situering toekomstige parkeerplaatsen en aantal langs Engelsestraat*Figuur B.4.4 Dwarsdoorsnede parkeergarage bouwblok 11*

Figuur B.4.5 Situering aanvullende parkeerruimte in parkeergarage bouwblok 11

Blok 11 - Parkeren Onderzoek

PP Nodig = 129

PP Mogelijk = 189

PP Surplus = 60

