

Alternatieven

Tijdens de bestemmingsplanprocedure hebben bewoners verzocht om alternatieve oplossingen te onderzoeken. In deze notitie worden de alternatieven beoordeeld.

1 Inleiding

Het Spoorzoneproject is een langlopend project dat bestaat uit de ondertunneling van het spoor en de herinrichting van het gebied daarboven. Voor de ontwikkeling is het Stedenbouwkundig Plan Busquets opgesteld waarin de structuur en de inrichting van het gebied zijn vastgelegd. In 2006 is voor de ontwikkeling het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op het Plan Busquets. Tenslotte is in 2013 het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) door de gemeenteraad vastgesteld. Het IOP is vooral gericht op de gebiedsontwikkeling van het gebied rond het station en het gebied ten zuiden van de Irenetunnel.

Het Plan Busquets en de latere plannen zijn gericht op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. De ondertunneling van het spoor leidt tot een forse verbetering van het woon- en leefklimaat en maakt het mogelijk om de ruimtelijke inrichting van het bovengrondse gebied sterk te verbeteren. Het Plan Busquets voorziet in een nieuwe inrichting van het gebied. Belangrijke onderdelen van het plan zijn de gracht langs de Spoorsingel (boven de parkeergarage) en het realiseren van een nieuwe verkeersstructuur en verblijfsgebied aan de rand van de historische binnenstad. Verder wordt het parkeren zoveel mogelijk ondergronds opgelost. De parkeergarage aan de Spoorsingel is onderdeel van het project. In het Plan Busquets is de parkeergarage opgenomen met een in- en uitrit aan de Kampveldweg. Op deze wijze is de parkeergarage ingepast in de stedenbouwkundige structuur.

Het Spoorzoneproject is in uitvoering. Het Spoorzoneproject is gestart in 2009 en is inmiddels vergevorderd. De ondertunneling is grotendeels uitgevoerd. De ruimte die er is om het plan aan te passen zonder ingrijpende gevolgen voor het plan is daardoor beperkt.

2 Aanvaardbaarheid plan

Het bestemmingsplan voorziet in een parkeergarage van maximaal 650 parkeerplaatsen met een in- en uitrit aan de Kampveldweg. De toegangen voor voetgangers liggen in de nieuwe singel en zijn toegankelijk vanaf de Spoorsingel. Met verschillende bruggen wordt de voetganger ook naar de binnenstad geleid.

In de plantoelichting is ingegaan op de gevolgen van dit plan voor de omwonenden en de verkeersafwikkeling. Uit het milieu- en verkeersonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat de parkeergarage met een in- en uitrit aan de Kampveldweg geen onaanvaardbare gevolgen heeft.

Uit de verkeerssimulatie blijkt dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod te kunnen verwerken en dat het aansluiten van de parkeergarage op dit

kruispunt geen verstorend effect heeft. De locatie is vanuit verkeerskundig oogpunt geschikt voor het realiseren van de in- en uitrit.

Uit het milieuonderzoek blijkt dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit heeft. Gelet hierop is in de toelichting bij het bestemmingsplan geconcludeerd dat het plan aanvaardbaar is. De verkeers- en milieueffecten van het verkeer van en naar de garage geven geen aanleiding om van de realisering van de in- en uitrit af te zien of om een alternatieve oplossing te realiseren.

3 Alternatieven

De voorgestelde varianten zijn:

- verplaatsing van de in- en uitrit naar de overzijde van de Kampveldweg
- een tweede in- en uitrit aan de zuidzijde in het verlengde van de Coenderstraat of tegenover de Phoenixgarage
- af te zien van de capaciteitsuitbreiding en de extra parkeerplaatsen elders realiseren of laten vervallen

Op de afbeelding hieronder is de huidige locatie aangegeven en de voorgestelde alternatieven.



Figuur 1: locatie alternatieven

- | | |
|----|---|
| 1 | Huidige locatie |
| 1a | In- en uitrit aan de overzijde van de Kampveldweg |
| 2 | Tweede in- en uitrit aan de zuidzijde in het verlengde van de Coenderstraat |
| 3 | Tweede in- en uitrit aan de zuidzijde tegenover de huidige Phoenixgarage |

3.1 Alternatief 1a: Verplaatsing naar de overzijde van de Kampveldweg

Het eerste alternatief bestaat uit verplaatsing van de in- en uitrit naar de overkant van de Ruys de Beerenbrouckstraat. Op die locatie ligt een groen gebied. Voor de omwonenden heeft dit als voordeel dat de in- en uitrit niet bij de woningen wordt gerealiseerd maar aan de

andere kant van de weg. Op het totale verkeer in de directe omgeving van de indieners heeft dit geen effect. Het voordeel is dus beperkt tot het verplaatsen van de in- en uitrit.



Figuur 2: locatie alternatief 1a

De locatie aan de overzijde van de weg is om een aantal redenen geen geschikte locatie. Allereerst is van belang dat de locatie naast de reeds gerealiseerde tunnel(mond) en het dienstgebouw ligt. Op deze locatie bevindt zich naast de tunnel een noodtrappenhuis (ter hoogte van het dienstgebouw). Door dit obstakel kan de in- en uitrit niet op deze locatie worden gebouwd. Daarnaast liggen er onder de Ruys de Beerenbrouckstraat belangrijke kabel- en leidingtracés, die een ondergrondse passage ingewikkeld en kostbaar maken.

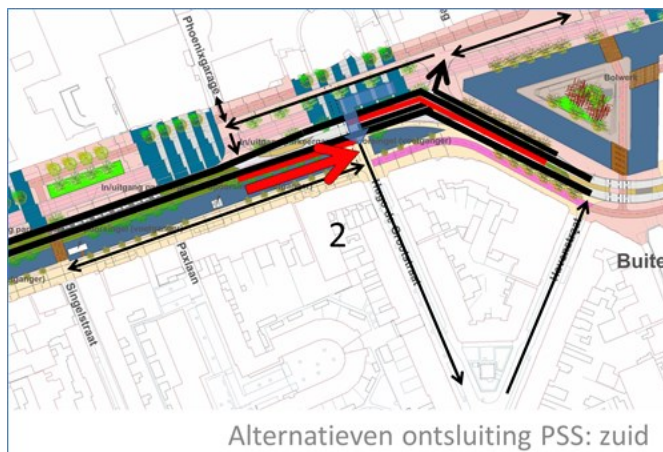
Verder is de locatie ongeschikt omdat de gronden grotendeels onderdeel zijn van het beschermd stadsgezicht Agnetapark. Het realiseren van de in- en uitrit past daar niet in en zou afbreuk doen aan het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het gebied. Om die reden is het realiseren van een in- en uitrit op deze locatie geen realistisch alternatief. Voorts is van belang dat slechts een deel van de gronden eigendom van de gemeente is en dat een aanzienlijk deel van het groen verloren gaat. Dat is op deze locatie niet gewenst.

Tenslotte is van belang dat alternatief 1a niet zou bestaan uit het in noordelijke richting verschuiven van de garage maar uit een verlenging. Door de lengte van de parkeergarage kan de garage een groot verzorgingsgebied hebben. Om deze functionaliteit te behouden, kan de parkeergarage niet naar het noorden worden verschoven maar moet het bouwwerk aan de noordzijde worden vergroot. Dit heeft ingrijpende financiële en technische gevolgen.

Gelet op het bovenstaande is alternatief 1a niet uitvoerbaar. Daarnaast zijn de voordelen voor de omwonenden beperkt.

3.2 Alternatief 2: tweede in-en uitrit aan de zuidkant

Het tweede alternatief bestaat uit het realiseren van een tweede in- en uitrit aan de zuidzijde.



Figuur 3: alternatief 2

Het realiseren van een parkeergarage met twee in- en uitritten is aanzienlijk duurder dan een parkeergarage met één in- en uitrit. Ook heeft dit alternatief ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit die op locatie 2 kan worden gerealiseerd. Het realiseren van de tweede in- en uitrit sluit niet bij de uitgangspunten van het Plan Busquets aan. Een belangrijk onderdeel van het Plan Busquets is de waterstructuur in het gebied. Langs de Spoorsingel wordt een gracht gerealiseerd. De gracht ligt grotendeels boven de parkeergarage. Een tweede in- en uitrit aan de zuidzijde heeft tot gevolg dat een groot deel van het water komt te vervallen. Op de locatie waar nu water is voorzien moet een hellingbaan worden gerealiseerd en horizontale opstelruimte. De horizontale opstelruimte heeft een lengte van ten minste 17 meter vanaf de stopstreep. De helling heeft een lengte van 80-100 meter. In dit gebied vervalt het water. Gezien de totale geplande lengte van de Spoorsingelgracht van 700 meter is dit een zeer zware verstoring van het stedenbouwkundige beeld. Daarnaast gaat het om een ingrijpende verandering omdat het gaat om een open waterverbinding van het water langs de Spoorsingel met het water rond het Bolwerk (boezemwater).

Verder is van belang dat de tweede in- en uitrit niet goed kan worden ingepast in de verkeersstructuur. De zuidkant van de tunnel bevindt zich bij het verkeersknooppunt bij het Bolwerk. In de zienswijze is er vanuit gegaan dat de in- en uitrit op deze locatie op de infrastructuur kan worden aangesloten. Dat is echter niet goed mogelijk en heeft ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van het gebied en de verkeersafwikkeling. Aanpassing van de verkeersstructuur is - gelet op de opgave die er ligt, de beschikbare ruimte en de fase van het project - niet goed mogelijk.

Aan de zuidzijde van de garage ligt een complex verkeersknooppunt dat de verschillende richtingen met elkaar verbindt. De kruising ter hoogte van de Binnenwatersloot, Hugo de Grootstraat en de Phoenixgarage bestaat uit één groot verkeerscircuit, waar de tram/busbaan middendoor gaat. Het circuit verbindt verschillende verkeersstromen. Daaronder valt ook het verkeer van en naar de Phoenixgarage en de binnenstad. De Spoorsingel heeft ook een functie als fietsroute. Ten zuiden van de Hugo de Grootstraat loopt deze fietsroute in de vorm van een vrijliggend tweerichtings-fietspad door richting Bolwerk en Westlandseweg. De kruising is uit elkaar gerekt om voldoende opstelruimte voor alle rijrichtingen te kunnen realiseren en het verkeer voldoende afgewikkeld te krijgen. De tweede in- en uitrit moet op dit complexe knooppunt worden aangesloten. Dat heeft

ingrijpende gevolgen voor het functioneren van het verkeersknooppunt en is daarom niet mogelijk.

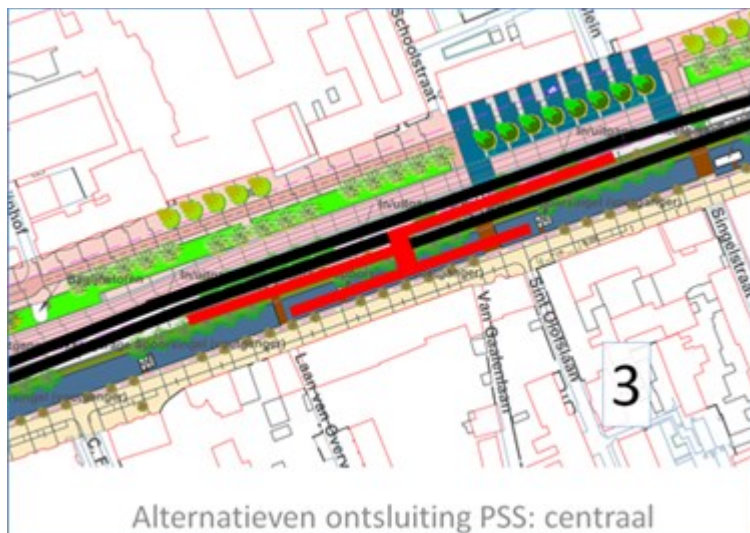
De (verlengde) Coenderstraat wordt de belangrijkste doorgaande route voor autoverkeer. Haaks daarop ligt de Hugo de Grootstraat (een eenrichtingsweg). Als de tweede in- en uitrit wordt gerealiseerd kan het uitrijdende verkeer alleen via de Hugo de Grootstraat rijden. Het verkeer kan niet terug naar de Coenderstraat/Phoenixstraat. Het verkeer naar de garage toe komt vanaf de hoofdweg. Daarvoor moeten opstelstroken worden gerealiseerd. Daarvoor is onvoldoende ruimte beschikbaar. Aansluiting van de tweede in- en uitrit op het verkeersknooppunt maakt het circuit complexer en is daarom geen goede oplossing.

Tenslotte is aan de zuidzijde nu ook een technische ruimte gepland. Dit onderdeel moet worden verplaatst. Het alternatief heeft verder tot gevolg dat een nieuw ontwerp voor de garage met technische ruimten moet worden gemaakt. De kosten hiervoor zijn fors. Daarnaast heeft dit ingrijpende gevolgen voor de planning van het project.

Gelet op het bovenstaande is dit alternatief niet of slechts met zeer grote nadelen uitvoerbaar.

3.3 Alternatief 3: tweede in- en uitrit ter hoogte van de Phoenixgarage

Alternatief 3 bestaat uit een tweede in- en uitrit ter hoogte van de Phoenixgarage.



Figuur 4: alternatief 3

Ook dit alternatief is niet of alleen met ingrijpende gevolgen uitvoerbaar. Het realiseren van een tweede in- en uitrit ter hoogte van de Phoenixgarage betekent dat in de garage een hellingbaan moet worden gerealiseerd. Naast de garage is dit niet mogelijk. Aan de ene zijde van de parkeergarage ligt de spoortunnel. De tunnel en de parkeergarage worden tegen elkaar aangebouwd, met een gezamenlijke dragende wand. Aan de andere zijde ligt de Spoorsingel. Dat betekent dat binnen de contour van de parkeergarage de hellingbanen van niveau -2 naar -1 en van niveau -1 naar maaiveld moeten worden aangelegd. Dat kan (in theorie) gebeuren op de westelijke parkeerstrook van de garage of op de oostelijke. In beide gevallen heeft dit zeer grote gevolgen voor de garage. Het ruimtebeslag voor de hellingbanen naar de beide parkeerlagen is fors en betekent dat aanzienlijk minder parkeerplaatsen kunnen worden gebouwd. Ook liggen nooduitgangen en bruggen in de weg.

De alternatieve ontsluiting heeft ook ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke inrichting en het stedenbouwkundig ontwerp. De rijbanen in de Phoenixstraat zijn boven de parkeergarage geprojecteerd. Indien hier een in- en uitrit moet worden aangesloten dienen de rijbanen verlegd te worden. Voor het aansluiten van de in- en uitrit op de Phoenixstraat moeten vanuit beide richtingen afslagvakken worden ingepast. Daarnaast heeft het alternatief gevolgen voor het water dat boven de garage is voorzien. De groene oever met bomen komt te vervallen. Dat geldt ook voor de parkeerplaatsen aan de andere zijde van de Phoenixstraat.

Het alternatief heeft verder tot gevolg dat een geheel nieuw ontwerp voor de garage moet worden gemaakt. De kosten hiervoor zijn fors. Daarnaast heeft dit ingrijpende gevolgen voor de planning van het project. Tenslotte is het realiseren van een parkeergarage met twee in- en uitritten aanzienlijk duurder dan een parkeergarage met één in- en uitrit.

Gelet op het bovenstaande is dit alternatief niet of slechts met zeer grote nadelen uitvoerbaar.

3.4 Alternatief 4: laten vervallen of verplaatsen van de extra parkeerplaatsen

Het laatste alternatief dat in de zienswijze is aangevoerd, is om af te zien van de capaciteitsuitbreiding of om de extra parkeerplaatsen op een andere locatie te realiseren.

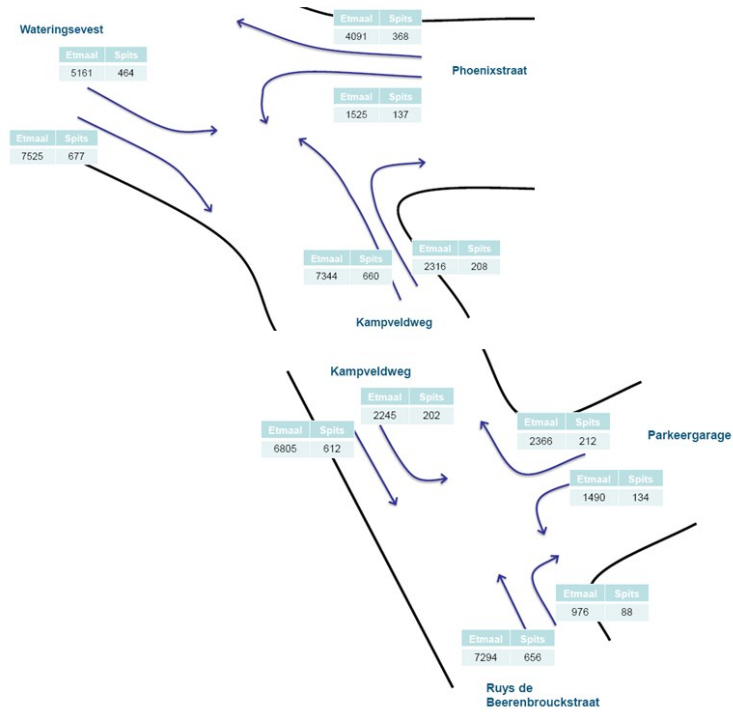
Het laten vervallen van de 200 extra parkeerplaatsen is geen realistisch alternatief. De parkeerplaatsen zijn noodzakelijk voor het Stads kantoor dat in aanbouw is. Het laten vervallen van de parkeerplaatsen betekent dat onvoldoende parkeerruimte beschikbaar is en dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden uit de voor het Stads kantoor verleende omgevingsvergunning.

Het realiseren van een tweede garage op een andere locatie heeft ingrijpende financiële en technische gevolgen. Van belang is echter ook dat het verplaatsen van de 200 extra plekken naar een andere locatie geen grote invloed heeft op de verkeersintensiteiten bij de woningen van de indieners van de zienswijze en voor de omwonenden niet tot een wezenlijk andere situatie leidt. Dit wordt hieronder toegelicht.

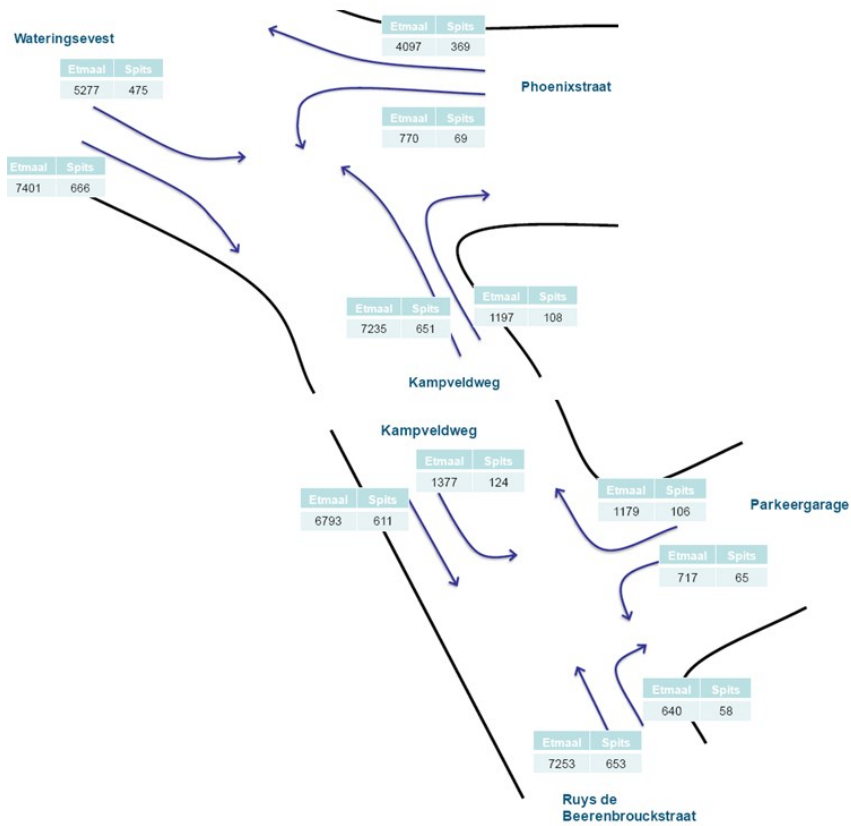
4.1 Voordelen tweede in- en uitrit

Uit het verkeersmodel blijkt dat alternatief 2 en 3 (het realiseren van twee in- en uitritten) effect hebben op de verkeersstromen. Het verkeer verdeelt zich over de twee in- en uitritten. De verschillende intensiteiten zijn te zien op de afbeeldingen hieronder.

Hieruit blijkt dat het een tweede in- en uitrit vanuit verkeerskundig oogpunt op zich positief is voor de verdeling van het verkeer en de bereikbaarheid van de garage. Een tweede in- en uitrit is echter niet mogelijk en zou op veel andere plaatsen zeer nadelige ruimtelijke, verkeerskundige en financiële gevolgen hebben.



Figuur 5: verkeersintensiteiten met één in- en uitrit



Figuur 6: verkeersintensiteiten met twee in- en uitritten

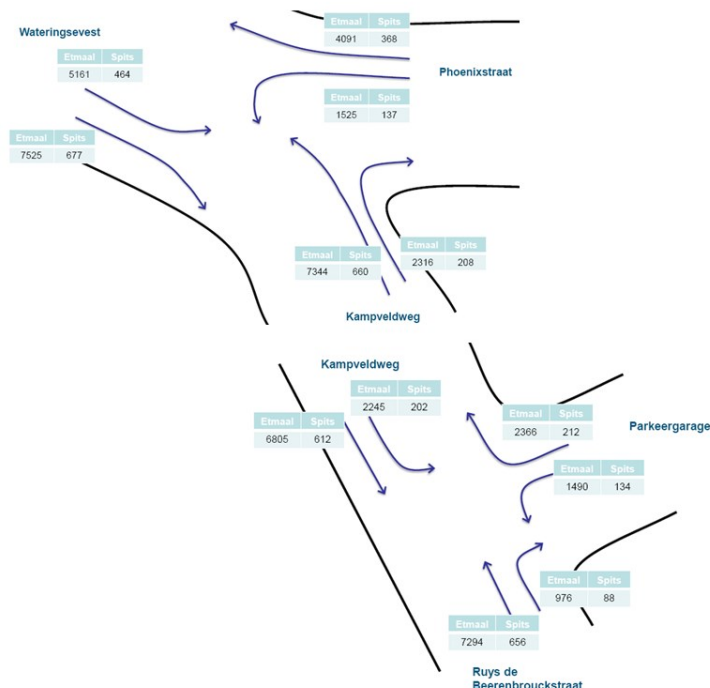
Door het adviesbureau Rho is onderzocht welke milieugevolgen de verkeersverdeling heeft voor de woningen bij de in- en uitrit aan de Kampveldweg. De notitie van Rho ('Beantwoorden zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel m.b.t. milieu', Rho, 26 augustus 2014) is als bijlage 4 bij de toelichting gevoegd.

Uit de notitie blijkt dat de lagere intensiteit geen significante gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft. De concentraties rondom de beoogde toegang nemen enigszins af. De afname is echter zeer beperkt omdat de bijdrage van de parkeergarage aan de concentraties al gering is. Dat geldt daardoor ook voor de afname van de gevolgen. Een afname van de verkeersintensiteit levert daardoor geen significant verschil op.

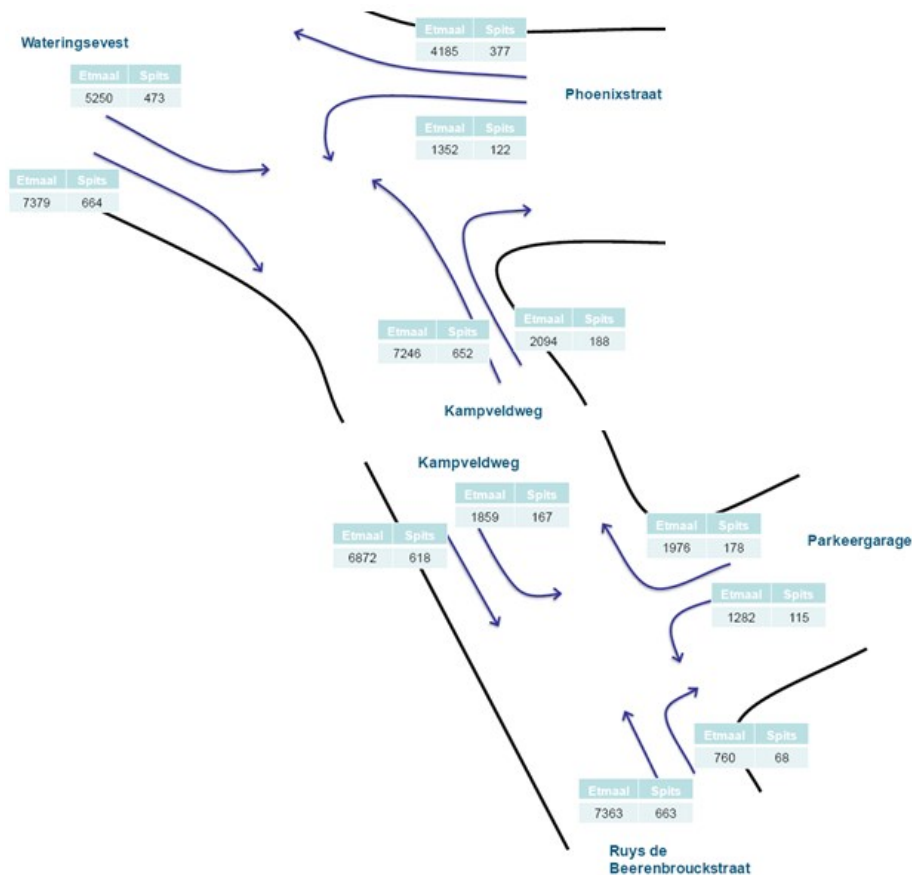
Ten aanzien van de geluidsbelasting constateert Rho dat de lagere verkeersintensiteit leidt tot een reductie van ca. 3 dB. De geluidsbelasting bij één toegang tot de parkeergarage bedraagt ten gevolge van de in-/uitrit maximaal 57 dB aan de gevels van de omliggende woningen. Als gevolg van het realiseren van een tweede toegang neemt de geluidsbelasting af tot 54 dB. Het gevolg hiervan is niet dat de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB komt te liggen. Hoewel er als gevolg van een tweede toegang dus sprake zal zijn van een lagere geluidsbelasting, wordt de voorkeursgrenswaarde zoals die zou gelden voor gezonde wegen nog steeds overschreden. Rho constateert dat het realiseren van een tweede toegang voor het aspect geluidhinder dus slechts beperkt doelmatig is.

4.2 Voordelen tweede garage

Als alternatief 4 is voorgesteld om de capaciteit van de parkeergarage te beperken tot 450 parkeerplaatsen en de 200 extra parkeerplaatsen elders te bouwen. Uit het verkeersmodel blijkt echter dat dit geen relevante gevolgen voor de verkeersintensiteiten heeft. De intensiteiten zijn te zien op de afbeeldingen hieronder.



Figuur 7: intensiteiten parkeergarage met 650 plaatsen



Figuur 8: intensiteiten parkeergarage met 450 plaatsen

Bij het verkeer op de in- en uitrit is een verschil te zien van ca. 17%. Op het totale verkeer heeft dit alternatief nauwelijks invloed. Tijdens het spitsuur is bij een garage van 650 parkeerplaatsen sprake van 1904 voertuigbewegingen op de Kampveldweg inclusief de bewegingen van en naar de parkeergarage. Bij een parkeergarage van 450 parkeerplaatsen zijn er 1809 verkeersbewegingen in het spitsuur, een verschil van slechts (afgerond) 5%. Voor de afwikkeling van het verkeer op de kruising Kampveldweg-Phoenixstraat-Ruys de Beerenbrouckstraat zijn de conflicterende richtingen van belang (richtingen die bij groen licht vrijwel alle andere richtingen roodlicht geven). Deze richtingen zijn:

- Phoenixstraat naar Kampveldweg
- Wateringsevest naar Phoenixstraat
- Kampveldweg naar Wateringsevest

Op deze conflictrichtingen neemt het verkeer bij een parkeergarage van 650 parkeerplaatsen met slechts 1% toe ten opzichte van een parkeergarage van 450 parkeerplaatsen. De effecten op de doorstroming op de kruising zijn nihil.

Door het adviesbureau Rho is ook voor dit alternatief onderzocht welke milieugevolgen het heeft voor de woningen bij de in- en uitrit aan de Kampveldweg. De notitie van Rho is als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting gevoegd. Rho constateert over dit alternatief in de notitie het volgende:

“Een alternatieve locatie voor het beoogde parkeerareaal van 200 parkeerplaatsen, leidt niet tot een significante verbetering van het akoestisch klimaat als gevolg van de wegen rondom de Parkeergarage Spoorsingel (Kampveldweg, Ruys de Beerenbrouckstraat, Phoenixstraat). De verkeersintensiteit op deze wegen zal als gevolg van het onderbrengen van deze parkeerplaatsen op een andere locatie met maximaal circa 5 % afnemen. Het verkeer op de in- en uitrit neemt af met circa 17%. Pas bij een verkeerstoename of –afname van 25% of meer is er sprake van een significant akoestisch effect. Dit wil zeggen dat de geluidsbelasting met 1 dB of meer wijzigt ten opzichte van de oorspronkelijk berekende geluidsbelasting. Wanneer de wijziging van de verkeersintensiteit kleiner is dan 25%, is het verschil kleiner dan 1 dB. Een dergelijk verschil is niet hoorbaar voor het menselijk oor, waardoor het akoestisch effect niet-significant is. Het onderbrengen van de 200 parkeerplaatsen op een andere locatie leidt derhalve niet tot een significante verbetering van het akoestisch klimaat rondom de Parkeergarage Spoorsingel.”

Gelet op het bovenstaande levert het verplaatsen van de 200 parkeerplaatsen naar een andere locatie voor de omwonenden geen relevant voordeel op.

5 Conclusie

Gelet op het bovenstaande zijn de door de omwonenden genoemde alternatieven niet of slechts met zeer ingrijpende gevolgen realiseerbaar. De alternatieven voorzien niet in een betere oplossing met aanzienlijk minder nadelen dan het in het bestemmingsplan opgenomen plan. Verplaatsing van de 200 extra plekken naar een tweede parkeergarage heeft voor de omwonenden geen relevante gevolgen omdat dit alternatief niet tot een relevante vermindering van de verkeersbewegingen leidt. Het voordeel van het realiseren van een tweede in- en uitrit – een geluidsreductie van 3 dB – weegt niet op tegen de (forse) nadelen. Hierbij is ook van belang dat een tweede in- en uitrit voor het verkeer, het geluid en de luchtkwaliteit niet noodzakelijk is. Uit het milieuonderzoek blijkt dat het verkeer van de garage geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit heeft. Dat is ook zonder een geluidsreductie van 3 dB het geval. De verkeers- en milieueffecten van het verkeer van en naar de garage geven geen aanleiding om van de realisering van de in- en uitrit af te zien of om een tweede ontsluiting te realiseren.