

Raadsvoorstel

Aan de gemeenteraad

Van : college van B&W
Datum : 2 september 2014
Pfh. : L. Harpe
Steller : D.J.T. van Rees
tel.nr. : 2116
e-mail : dvrees@delft.nl
Programma :
Registratie nr. : 1697033
Stuk : GR14/422 I

Onderwerp : vaststelling bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel

Gevraagde beslissing:

1. De indieners van de zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de ingebrachte zienswijzen niet tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0033-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0033-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel vast te stellen.
5. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen, omdat:
 - a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;
 - b. het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
 - c. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels met betrekking tot locatie-eisen en de uitvoerbaarheid van het plan niet noodzakelijk is.
6. Het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dit ter inzage heeft gelegen. De wijzigingen betreffen:
 - A. voor wat betreft de regels de (ambtshalve) wijzigingen:
 1. aan artikel 10 is een nieuw sub c toegevoegd:

"de in- en uitrit van de ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' toegestane parkeergarage dient te worden gebouwd aan de zijde van de Kampveldweg en dient op die weg aan te sluiten."

Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid is het noodzakelijk om de locatie van de toerit vast te leggen. Daarin voorziet deze bepaling.
 - B. voor wat betreft de toelichting:

De toelichting is geactualiseerd.
7. Aan burgemeester en wethouders te delegeren de bevoegdheid tot het vaststellen van een exploitatieplan en de bevoegdheid tot het afzien van het vaststellen van een exploitatieplan behorende bij een wijzigingsplan ex artikel 3.6, eerste lid, onder a, Wro.

Samenvatting

Voor de bouw van de Parkeergarage Spoorsingel is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het bouwplan past niet in het huidige bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan is opgesteld om het plan te kunnen realiseren.

1. Aanleiding

Voor de realisering van het Spoorzone-project is in februari 2006 het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. In dat bestemmingsplan is uitgegaan van een parkeergarage langs de Spoorsingel. Op de plankaart is een gebied aangegeven waarbinnen de garage kan worden gerealiseerd. Omdat de garage groter wordt dan in 2006 was voorzien, past het bouwwerk niet binnen dit gebied. Voor de realisering van de garage is daarom een nieuw bestemmingsplan nodig.

2. Bevoegdheid

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad bevoegd tot het vaststellen van een bestemmingsplan.

3. Historie / relatie met eerdere besluiten/ proces

A Ontwerpbestemmingsplan

Na verwerking van de reacties uit het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de inspraakreacties is het bestemmingsplan conform artikel 3.8 Wro in ontwerp ter inzage gelegd van 27 februari 2014 tot en met 9 april 2014 met de mogelijkheid voor een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Er zijn twee zienswijzen ingediend.

B Vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel wordt ter vaststelling aan de gemeenteraad van Delft aangeboden.

De toelichting en de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn op een aantal punten ambtshalve aangepast. De wijzigingen van de toelichting en de regels worden in het onderstaande opgesomd.

4. Wat willen we bereiken? (Beoogd effect)

Realisering van de Parkeergarage Spoorsingel.

5. Wat gaan we daarvoor doen? (Oplossingsrichtingen / kanttekeningen)

Vaststelling van het bestemmingsplan.

6. Wat mag het kosten? (Financiële paragraaf)

nvt.

7. Communicatie

Het bestemmingsplan wordt na vaststelling gedurende 6 weken ter inzage gelegd bij het Klant Contact Centrum. Dit wordt gepubliceerd in een huis-aan-huisblad en de Staatscourant.

8. Verdere procedure

Het vastgestelde bestemmingsplan zal gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze periode bestaat de mogelijkheid tot het instellen van beroep tegen de vaststelling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlagen:

- Toelichting
- Verbeelding (identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0033-2001)
- Regels

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

mr. drs. G.A.A. Verkerk ,burgemeester.

mr. J. Krul ,secretaris.

Raadsbesluit

Datum : 25 september 2014
Registratie nr. : 1697033
Stuk : GR14/422 II

Onderwerp : vaststelling bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel

De raad van de gemeente Delft;

Gelezen het voorstel van het college van 2 september 2014,

Gezien het advies van de commissie Ruimte, Verkeer en Wonen;

Gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening;

overwegende dat het noodzakelijk is een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor het gebied Parkeergarage Spoorsingel, zoals nader is aangegeven op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan;

dat het plan op 19 december 2013 is verzonden om overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening;

dat het ontwerpbestemmingsplan vervolgens vanaf 27 februari 2014 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen en dat gedurende deze periode zienswijzen zijn ingediend;

overwegende, dat dit voorstel met bijlage geacht wordt op deze plaats te zijn opgenomen;

gelet op artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening;

BESLUIT:

Gevraagde beslissing:

1. De indieners van de zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de ingebrachte zienswijzen niet tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0033-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0033-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel vast te stellen.
5. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen, omdat:
 - a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is;
 - b. het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
 - c. het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels met betrekking tot locatie-eisen en de uitvoerbaarheid van het plan niet noodzakelijk is.

6. Het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dit ter inzage heeft gelegen. De wijzigingen betreffen:
- A. voor wat betreft de regels de (ambtshalve) wijzigingen:
1. aan artikel 10 is een nieuw sub c toegevoegd:
"de in- en uitrit van de ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' toegestane parkeergarage dient te worden gebouwd aan de zijde van de Kampveldweg en dient op die weg aan te sluiten."
- B. voor wat betreft de toelichting:
De toelichting is geactualiseerd.
7. Aan burgemeester en wethouders te delegeren de bevoegdheid tot het vaststellen van een exploitatieplan en de bevoegdheid tot het afzien van het vaststellen van een exploitatieplan behorende bij een wijzigingsplan ex artikel 3.6, eerste lid, onder a, Wro.

Aldus vastgesteld het bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel bestaande uit een verbeelding NL.IMRO.0503.BP0033-2001 en de regels, vergezeld gaande van een toelichting in de openbare raadsvergadering van 25 september 2014.


mr. drs. G.A.A. Verkerk

,burgemeester.


A.P. Oostdijk

,plv.griffier.

Crisis- en herstelwet

Op dit besluit is Afdeling 2 van Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt enkele procesrechtelijke consequenties van de behandeling van beroepen mee, zoals een versnelde behandeling van beroepen. Dit betekent onder meer dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. In de publicatie van de vaststelling van het bestemmingsplan wordt daar melding van gemaakt.

Nota Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel

Gemeente Delft
Ruimte Advies
Augustus 2014

Inleiding

Van 27 februari 2014 tot en met 9 april 2014 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen aan de Publieksbalie, Phoenixstraat 16. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd op de gemeentelijke website en op ruimtelijkeplannen.nl (de landelijke voorziening RO-online). Dit is aangekondigd in de Delftse Post van 26 februari 2014. Op 25 maart 2014 is een informatieavond gehouden.

Tijdens de informatieavond waren deskundigen aanwezig voor het beantwoorden van vragen en het geven van nadere toelichting. Ook is bij een zogenoemd inspraakloket gelegenheid geboden een mondelinge zienswijze op het voorgenomen plan te geven.

De schriftelijke zienswijzen zijn hieronder weergegeven. De NAW-gegevens worden niet weergegeven aangezien deze beschermd zijn op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens. De zienswijzen hebben daarom een nummer gekregen, daarnaast is de datum en het registratienummer weergegeven van de ingekomen reactie. De gegevens van rechtspersonen zijn niet beschermd en worden wel weergegeven.

Nr.	Verseonnummer	
1	1604437	Bewoners Spoorsingel en Ruys de Beerenbrouckplein
2	1605370	Geanonimiseerd

Zienswijzen

In dit onderdeel zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij wordt ook steeds aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan. De reacties zijn – met uitzondering van de reacties van rechtspersonen - geanonimiseerd in verband met de betrokken privacybelangen (Wet bescherming persoonsgegevens).

Nr.	Registratie-nummer		
1.1	1604437	Samenvatting	1. <u>Vrees voor overlast door filevorming</u> De indieners van de zienswijze zijn bewoners en/of eigenaar van woningen bij de inrit van de parkeergarage. De indieners hebben bezwaar tegen de vergroting van de capaciteit van de garage van 450 naar 650 parkeerplaatsen. De indieners vrezen dat de capaciteitsvergroting tot een grote toename van de milieuoverlast zal leiden. De overlast concentreert zich bij de woningen van de indieners. Van de beloofde verbetering van het woonmilieu door de sloop van het spoorviaduct komt hierdoor weinig terecht. De indieners vrezen dat de capaciteitsvergroting tot een verdubbeling van de in- en uitrijbewegingen zal leiden. Omdat het gaat om extra parkeerplaatsen met een andere functie (parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van het stads kantoor) zal het verkeer exponentieel groeien met grote pieken in de spitsuren en in het weekend. Daarnaast neemt het verkeer toe door de nieuwbouw van woningen in de Harnaschpolder en Rijswijk-Buiten. De toestroom van fietsers en autoverkeer valt in de spits gelijk. De indieners vrezen dat hierdoor forse overbelasting van de kruispunten zal ontstaan met als gevolg ernstige milieuoverlast en filevorming op de wegen rondom de woningen van de indieners. De indieners van de zienswijzen hebben berekend dat overdag gemiddeld ca. 600 verkeersbewegingen per uur zullen plaatsvinden. In de spits moet rekening gehouden worden met een verdubbeling, wat neer komt op 1150 auto's per uur en ca. 20 in- en uitrijbewegingen per minuut. Deze auto's moeten samen met het overige verkeer worden gereguleerd door twee gekoppelde verkeerslichtinstallaties op de twee kruispunten. Door de beperkte opstelruimte tussen de kruispunten en naar de garage stagneert het verkeer. Daarnaast zal in de parkeergarage filevorming plaatsvinden omdat de ruimte voor horizontale opstelplaatsen gering is en de uitstroomb capaciteit beperkt. De indieners gaan daarbij uit van een vereiste

			piekcapaciteit van 20 auto's per minuut per groenlichtperiode van 30 seconden per 2 minuten. Volgens de indieners van de zienswijze zal sprake zijn van permanente filevorming op de wegen rondom de toerit, op de uitrijhelling en in de garage. Dat leidt tot meer overlast dan blijkt uit de theoretische berekeningen. De indieners vragen welke bezettingsgraad en verversingsfrequentie is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteit en hoe dit zich verhoudt tot andere parkeergarages. De indieners vragen om inzicht te bieden in het aantal in- en uitrijbewegingen, verdeeld over halve uren en dagen van de week voor 2016, 2024 en 2030. Van belang is hierbij ook dat in de Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020 staat dat parkeergarages een hoge bezettingsgraad moeten nastreven. Daaruit blijkt dat de bezettingsgraad hoog zal zijn. Bij de verkeersintensiteiten die voor het milieuonderzoek worden gebruikt moet daarom van een conservatieve hoge bezettingsgraad worden uitgegaan. Uit deze zienswijze zijn de volgende bezwaren af te leiden: 1. De toestroom van verkeer zal ten opzichte van de huidige situatie door autonome groei verder toenemen door de ontwikkeling van de Harnaschpolder en Rijswijk Buiten; 2. Tijdens de ochtend- en avondspits zal de korte afstand (beperkte opstellingsruimte) tussen beide kruispunten ervoor zorgen dat de stroom van auto's uit de garage rechtsaf (richting Wateringsevest) en naar de garage toe stagneert; 3. De beperkte ruimte voor horizontale opstelplaatsen voor auto's (twee auto's voor links- en rechtsaf) zal de vereiste uitstroomcapaciteit in de spits belemmeren en een file in de garage veroorzaken; 4. De indieners voorzien op spitsuren permanente filevorming op de wegen rondom de in- en uitgang (inclusief de uitrijhelling van de garage) en in de garage. Dit heeft als gevolg meer overlast dan is aangegeven in de theoretische berekeningen; 5. De indieners vragen zich af of de rekenmodellen voor milieuoverlast rekening houden met auto's die vanuit stilstand optrekken op een helling.
--	--	--	---

		Beantwoording <u>Beantwoording bezwaren 1-4: bezwaren m.b.t. gevreesde verkeersoverlast</u> <i>Inleiding</i> De Spoorsingelgarage is onderdeel van het Spoorzone-project. De parkeergarage was reeds opgenomen in het in 2006 vastgestelde bestemmingsplan Spoorzone en de daarvoor opgestelde Milieueffectrapportage (MER). In het MER is uitgegaan van een totale capaciteit van 1900 ondergrondse of inpandige parkeerplaatsen in het gebied tussen de Westlandseweg en de Kampveldweg. In de parkeergarage bij de Spoorsingel waren 450 parkeerplaatsen voorzien. Bij de uitvoering van het Spoorzone-project is ervoor gekozen om de parkeergarage die was voorzien bij het kantoor boven het nieuwe station (het HNK) niet te realiseren en in plaats daarvan een deel van de parkeerplaatsen onder te brengen in de Spoorsingelgarage. Bij het HNK was een parkeergarage voorzien van (maximaal) drie bouwlagen. De Spoorsingelgarage wordt uitgebreid met 200 parkeerplaatsen. Door deze verandering neemt de totale parkeercapaciteit niet toe ten opzichte van de capaciteit waarvan in het MER en het bestemmingsplan Spoorzone is uitgegaan. De gevolgen van de (capaciteitsvergroting van de) parkeergarage zijn onderzocht door Royal HaskoningDHV en Rho adviseurs voor leefruimte. Royal HaskoningDHV heeft verkeersonderzoek uitgevoerd. Rho heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Daarnaast heeft Rho een memo opgesteld naar aanleiding van de zienswijze. De onderzoeksrapportages zijn als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting gevoegd. Het milieu- en verkeersonderzoek is uitgevoerd op basis van de verkeersintensiteiten van de parkeergarage. Het is niet juist dat deze intensiteiten te laag zijn ingeschat en dat de gevolgen voor het verkeer en de omwonenden daardoor ernstiger zijn dan uit het onderzoek blijkt. <i>Gehanteerd verkeersmodel en inputgegevens</i> De verkeersintensiteiten zijn berekend met het gemeentelijke verkeersmodel. Het verkeersmodel genereert de etmaalintensiteiten voor wegvakken per rijrichting. Het model gaat uit van het jaar 2024 en houdt rekening met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving die van invloed kunnen zijn op de verkeersbewegingen. Daartoe behoort onder meer de ontwikkeling van de woonwijken Harnaschpolder en Rijswijk Buiten en de realisering van het Spoorzoneproject. Bij het verkeersmodel is uitgegaan van de fictieve situatie dat deze ontwikkelingen in 2024 volledig zijn voltooid. Daarnaast is er vanuit gegaan dat de projecten volledig worden uitgevoerd. Er is geen rekening mee gehouden dat de geplande woningaantallen inmiddels zijn verlaagd. Het verkeersmodel gaat dus uit van een negatievere situatie
--	--	---

		dan in werkelijkheid in 2024 zal bestaan (een 'worst case-scenario'). Ook ten aanzien van het gebruik van de parkeergarage is uitgegaan van een worst case-benadering. De parkeergarage wordt onder meer gebruikt door bewoners, bezoekers en werknemers van het Stads kantoor (HNK) en het station. Bij het bepalen van de intensiteiten is uitgegaan van de maximaal te verwachten parkeerbewegingen van de verschillende functies. Bij het bepalen van de intensiteiten is geen rekening gehouden met de (mogelijke) invloed van de parkeerkosten op het parkeergedrag. Daarnaast is er geen rekening mee gehouden dat werknemers alternatieven hebben en de invloed die dat kan hebben op de parkeervraag. In het model is de volledige parkeervraag van werknemers van het Stads kantoor en het station gekoppeld aan de parkeergarage. Ook in dat opzicht is sprake van een worst case-benadering. Uit het verkeersmodel volgt dat de etmaalintensiteit van de parkeergarage 7077 bedraagt. De berekende intensiteit is een overschatting van de werkelijk te verwachten verkeersbewegingen. Dat blijkt ook uit de <i>turnover</i> van de garage. De turnover is het aantal maal dat een parkeerplek per dag wordt gebruikt. Bij een etmaalintensiteit van 7077 bewegingen is de turnover 5,5. In vergelijking met andere bestaande parkeergarages is dat hoog. De Phoenixgarage, de Zuidpoortgarage en de Marktgarage hadden op de vijf drukste dagen in oktober 2013 een turnover van 3,2, 3,6 en 1,9. De turnover van deze garages is dus aanzienlijk lager dan de voor de parkeergarage Spoorsingel gehanteerde turnover (5,5). Het is niet aannemelijk dat de Spoorsingelgarage een hogere turnover zal hebben dan de Phoenixgarage of de Zuidpoortgarage. Gelet op de doelgroepen van de Spoorsingelgarage is aannemelijk dat de turnover in werkelijkheid juist lager zal zijn dan de turnover van de Phoenixgarage. De Phoenixgarage wordt nu vrijwel niet voor bewonersparkeren gebruikt. Bij de Spoorsingelgarage zal dat wel het geval zijn. In de praktijk is de turnover van een parkeerplaats voor bewoners relatief laag. Aannemelijk is daarom dat de turnover van de Spoorsingelgarage lager zal zijn dan de turnover van de Phoenixgarage. Ook daaruit blijkt dat de in het verkeersmodel gehanteerde turnover van 5,5 een (aanzienlijke) overschatting is. Dit betekent dat aannemelijk is dat de toestroom en afvloeiing van verkeer in werkelijkheid lager zal uitvallen dan uit het verkeersonderzoek naar voren komt. <i>Vrees stagnatie tijdens spitsuren</i> De spitsintensiteiten zijn berekend op basis van de etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel. Hiermee is onderzocht of de infrastructuur in de omgeving het verkeer kan verwerken tijdens de spitsuren. De spitsuren zijn de drukste momenten van de dag en daarom maatgevend voor de afwikkelcapaciteit van de verkeersstructuur. Om deze capaciteit te berekenen is gebruik gemaakt van (1) kencijfers van het
--	--	--

		CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), (2) kruispunttellingen en (3) een controleberekening volgens de NEN-norm 2443:2013. <i>Stap (1): kencijfers CROW</i> Het CROW heeft voor spitsintensiteiten een indicatief dagpatroon op basis van landelijke gemiddelden opgesteld voor autoverkeer op werk- en weekenddagen binnen de bebouwde kom. Dit dagpatroon gaat op werkdagen uit van een piek van 7,7% van de etmaalintensiteit tussen 8 en 9 uur 's ochtends en een piek van 8,6% van de etmaalintensiteit tussen 17 en 18 uur 's avonds. <i>Stap (2): kruispunttellingen</i> Om te bepalen of het indicatieve dagpatroon van het CROW van toepassing is op de kruising is een vergelijking gemaakt met kruispunttellingen (meetgegevens). De gemeente Delft beschikt over een uitgebreid meetnetwerk, waaronder op de kruising Kampveldweg-Wateringsevest-Phoenixstraat. Om te verifiëren of het dagpatroon van het CROW overeenkomt met het verkeersgedrag op de kruising, is het patroon vergeleken met de kruispunttellingen. Daarbij is uitgegaan van het jaar 2007. Dit is het laatste volledige jaar voordat het Spoorzoneproject is gestart. Uit de analyse van de kruispunttellingen blijkt dat het dagpatroon overeenkomt met het patroon van het CROW. Voor de avondspits is de piek echter een fractie groter, te weten 9%. Gelet hierop is zekerheidshalve van dit (meest negatieve) percentage uitgegaan. Bij de berekening van de spitsintensiteiten is dan ook een spitsfactor van 9% gehanteerd. De uitkomst van deze berekening is vervolgens gecontroleerd met een berekening volgens de NEN-norm 2443:2013. In deze norm is een standaard-rekenmethode voor het berekenen van de spitsfactor bij parkeergarages vastgelegd. <i>Stap (3): controleberekening NEN 2443:2013</i> Uit het verkeersmodel blijkt dat er per etmaal 7077 voertuigbewegingen van en naar de parkeergarage zijn. Gerekend met een spitsintensiteit van 9% van het etmaaltotaal zijn er 636 voertuigbewegingen in het piek uur (gecombineerd in en uit). Uit de controleberekening met de standaardmethode uit NEN 2443:2013 volgt een piek in de ochtendspits van 475 voertuigen per uur en in de avondspits van 495 voertuigen per uur. De controleberekening leidt dus tot een minder grote piek. Bij de verkeerssimulatie is daarom uitgegaan van de eerste - meest negatieve - berekening. Het dagpatroon van het CROW, het uit de kruispunttellingen afgeleide patroon en de NEN-norm zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze nota (<u>bijlage 1</u>).
--	--	---

			<i>Conclusie</i> Gelet op het bovenstaande is het niet juist dat de intensiteiten te laag zijn ingeschat en dat uitgegaan moet worden van de in de zienswijze genoemde intensiteiten. In de zienswijze is uitgegaan van een spitsintensiteit die bijna twee keer zo hoog is als de berekende intensiteit: 1150 verkeersbewegingen in plaats van 636 bewegingen. De berekende intensiteit van 636 bewegingen is echter al een overschatting van de werkelijk te verwachten intensiteit. <i>Verkeerssimulatie Royal HaskoningDHV</i> Naar aanleiding van de zienswijze heeft Royal HaskoningDHV een verkeerssimulatie uitgevoerd. De simulatie is op 15 juli 2014 gepresenteerd aan de indieners van de zienswijze. De bevindingen van deze simulatie zijn vervolgens neergelegd in een onderzoeksrapport van 25 juli 2014 (bijlage 1 bij de plantoelichting). Bij de simulatie is onderzocht welke effecten de toerit op de verkeersafwikkeling heeft en of het kruispunt het verkeersaanbod kan verwerken. Uit de simulatie blijkt dat de in de zienswijze genoemde verkeersoverlast niet optreedt, ook als uitgegaan wordt van de worst case-situatie. De capaciteit van het kruispunt is voldoende om het verkeer te kunnen afwikkelen. Uit het onderzoek van Royal HaskoningDHV blijkt verder dat het verkeer van en naar de toerit niet bepalend is voor de afwikkelcapaciteit van het kruispunt. De aansluiting van de toerit op het kruispunt heeft geen verstorend effect en leidt er niet toe dat stagnatie optreedt. Het onderzoek laat zien dat het kruispunt het in- en uitrijdende verkeer kan verwerken, ook als uitgegaan wordt van de hoge 'worst case' verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel. <u><i>Beantwoording bezwaar 5: houden verkeersmodellen rekening met auto's die vanuit stilstand optrekken op een helling?</i></u> In de rekenmodellen is rekening gehouden met de hellingbaan. Dit is toegelicht in de notitie van Rho d.d. 26 augustus 2014 (bijlage 4 bij de plantoelichting). In het onderzoek is een correctiefactor gehanteerd voor de hellingbaan, waarbij een hellingbaan van 12% is gedefinieerd. Zodoende wordt in de akoestische berekening al rekening gehouden met een grotere geluidsafstraling als gevolg van de hellingbaan. Het bouwplan voor de parkeergarage voorziet overigens in een kleiner hellingpercentage: 10%. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een hoger hellingspercentage, waardoor de geluidsbelasting in werkelijkheid dus lager zal zijn.
--	--	--	--

			Uit de verkeerssimulatie blijkt verder dat de wachtrij op de uitrit wordt gevormd door maximaal 4 auto's. In de dalperiode is de wachtrij veel kleiner en vormt zich incidenteel een rij van 2 of 3 auto's. Drie voertuigen kunnen achter de stopstreep horizontaal opstellen, waardoor het slechts af en toe voorkomt dat voertuigen op de helling tot stilstand komen. Bij het milieuonderzoek van Rho zijn de aan de hand van het gemeentelijk verkeersmodel berekende intensiteiten gehanteerd. Uit dit milieuonderzoek blijkt dat de capaciteit van de parkeergarage geen significante luchtkwaliteitsgevolgen heeft en niet tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen leidt. De berekende waarden blijven ruim onder de norm. Uit het milieuonderzoek blijkt verder dat het akoestisch klimaat na realisering van de parkeergarage aanvaardbaar is en dat de geluidsbelasting binnen de wettelijke marges blijft. Realisering van het plan heeft geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting. Bovendien is er in de toekomstige situatie sprake van een aanzienlijk lager geluidniveau dan in de huidige situatie, waarbij ook sprake is van spoorweglawaaï.
1.2.		Samenvatting	2. <u>Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020</u> De indieners van de zienswijze zijn van oordeel dat de gevolgen van de capaciteitsvergroting van de parkeergarage niet in overeenstemming zijn met de uitgangspunten van de Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020. Het gaat daarbij om de verkeersintensiteiten met de daarbij horende overlast voor omwonenden en het feit dat de garage maar één toerit krijgt terwijl de bezoekers vanuit twee richtingen komen. Daarnaast is het niet logisch om 200 parkeerplaatsen voor het Stads Kantoor te realiseren met een toerit op circa één kilometer afstand. Dat strookt ook niet met het uitgangspunt van de nota dat de parkeerregulering de juiste parkeerder naar de juiste plaats moet leiden.
		Beantwoording	Het plan sluit aan bij de Kadernota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen 2013 (een deeltuitwerking van de kadernota). De Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020 beschrijft de hoofdlijnen van de strategische parkeervisie voor de periode 2013 t/m 2020. Met de Kadernota streeft de gemeente naar een innovatief, toekomstvast en betaalbaar parkeerbeleid, waarbij de schaarse ruimte op een logische en eenduidige manier wordt verdeeld. Het parkeerbeleid gaat met name over het logisch verdelen van de schaarse parkeercapaciteit. In dit beleid gaat het niet om de locaties en aantallen toeritten, maar om benutting van de parkeergelegenheid. De parkeergarage is zo goed mogelijk op het verkeersnetwerk van Delft aangesloten binnen de randvoorwaarden die binnen het tunnelproject aan de orde zijn. Daarnaast wordt door de bewegwijzering

			van de parkeergarages de juiste parkeerder naar de juiste parkeergarage geleid. De zuidelijke in- en uitgangen van de parkeergarage zorgen voor acceptabele loopafstanden naar de binnenstad en naar bijvoorbeeld het stadskantoor en waarborgen daarmee de bruikbaarheid van de parkeergarage om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte.
1.3		Samenvatting	3. <u>Toestroom fietsverkeer</u> Uit het Fietsactieplan II (2005) blijkt dat de Ruys de Beerenbrouckstraat wordt toegevoegd aan het regionale fietsnetwerk. Medio 2014 is dit een feit en is er een grote stroom vooral jonge fietsers in de ochtend en de namiddag. Deze verkeersbewegingen vallen samen met de spitsuren van de parkeergarage. Een goede regulering van de in- en uitrit van de garage is daardoor volgens de zienswijze niet mogelijk. De verdere uitbreiding van de westelijk gelegen woonwijken en de ontwikkeling in Rijswijk zal tot een verdere verslechtering leiden.
		Beantwoording	Bij de verkeerssimulatie van Royal HaskoningDHV is rekening gehouden met fietsverkeer en voetgangers. Uit de simulatie blijkt dat een goede regulering mogelijk is en dat het kruispunt het verkeer kan verwerken. Het fietsverkeer heeft niet tot gevolg dat een goede regulering van het verkeer van en naar de parkeergarage niet mogelijk is.
1.4		Samenvatting	4. <u>Erkenning geluidsoverlast</u> Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de geluidsbelasting op de woningen maximaal 57 dB bedraagt en de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. Dat is voor een woonstraat in de categorie van de Spoorringel een hoge belasting. Voor het bestemmingsplan is onderzocht of maatregelen mogelijk zijn om het geluid te beperken. Volgens de indieners is dat een impliciete erkenning dat het geluid een probleem vormt.
		Beantwoording	In het akoestisch onderzoek is onderzocht welke effecten geluidsmaatregelen kunnen hebben. Dat is een vast onderdeel van akoestisch onderzoek en geen (impliciete) erkenning dat sprake is van een problematische geluidssituatie. Dat blijkt ook niet uit het onderzoek. Daarin is juist geconstateerd dat het akoestisch klimaat aanvaardbaar is en dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. De geluidsbelasting op de woningen is vergelijkbaar met andere binnenstedelijke locaties en uitzonderlijk noch onaanvaardbaar hoog. Hierbij is ook van belang dat de geluidssituatie na de realisering van het Spoorzoneproject aanzienlijk beter is dan de huidige situatie. Door de aanwezigheid van het treinviaduct is nu sprake van een hoge geluidsbelasting. Door de ondertunneling

			van het spoor verbetert de geluidssituatie aanzienlijk. De geluidbelasting in de nieuwe situatie voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder en is aanzienlijk lager dan de huidige situatie. Dit betekent dat het akoestisch klimaat in de uiteindelijke situatie aanvaardbaar is.
1.5		Samenvatting	5. <u>Suggesties/alternatieven</u> De indieners van de zienswijze vrezen voor een probleem door een combinatie van een te grote hoeveelheid auto's van en naar de garage samen met een al hoge en nog verwachte groei van auto's en fietsers op de twee kruispunten. Gelet hierop geven zij het college de volgende alternatieven in overweging: 1. Een tweede in- en uitrit aan de zuidzijde in het verlengde van de Coenderstraat; 2. Een tweede in- en uitrit aan de zuidzijde tegenover de huidige Phoenixgarage; 3. Geen uitbreiding van de capaciteit van de Spoorsingelgarage. De 200 extra parkeerplaatsen worden elders gerealiseerd of vervallen. Daarnaast is tijdens de procedure nog een vierde alternatief genoemd: het verplaatsen van de toerit naar het groengebied aan de andere kant van de Ruys de Beerenbrouckstraat. <i>Onderbouwing suggesties/alternatieven</i> De tweede zuidelijke toerit heeft volgens de indieners als voordeel dat de locatie aansluit bij het zoekende parkeerverkeer. De zuidelijke toerit kan efficiënt worden ingepast in de bestaande infrastructuur. Het realiseren van een tweede toerit heeft verder als voordeel dat de verkeersdruk op een natuurlijke en logische manier gespreid wordt. Daardoor kan de uitstroom van de garage met minder hinder tijdens spitsuren plaatsvinden. De milieubelasting (geluid, fijnstof en stank) wordt flink verlaagd voor de omwonenden omdat het aantal auto's halveert. Verder komen de gebruikers van de garage op een natuurlijke en efficiënte manier bij een kwalitatief goede parkeervoorziening terecht. Dit sluit aan bij de hoofdlijnen van de nieuwe parkeerregulering. Verder neemt het zoekverkeer fors af. Voor de dagelijkse gebruikers en de bewoners biedt een garage met twee uitgangen een veel efficiëntere ontsluiting vanuit Delft. De hoofdroutes naar Den Haag en Rotterdam kunnen sneller worden bereikt. De 200 extra parkeerplaatsen kunnen ook worden ondergebracht in het bouwblok tussen het Stadskantoor en het Bolwerk (tegenover Unesco-IHE). Dit is een betere plek om parkeerplaatsen voor

			het Stads kantoor te bouwen. De locatie is op kortere loopafstand en voor bezoekers logischer te vinden. De 200 parkeerplaatsen kunnen ook vervallen vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en de trend naar minder auto gebruik binnen de stad.
		Beantwoording	De door de indieners geopperde alternatieven zijn beoordeeld en worden besproken in een notitie die als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd. Deze notitie is ook als bijlage bij deze nota (de nota zienswijzen) opgenomen (<u>bijlage 2</u>). Uit de beoordeling van de alternatieven blijkt dat de door de omwonenden genoemde alternatieven niet of slechts met ingrijpende gevolgen realiseerbaar zijn. De voordelen die de alternatieven voor de omwonenden hebben, zijn beperkt en wegen niet op tegen de nadelige gevolgen. De alternatieven voorzien niet in een betere oplossing met aanzienlijk minder nadelen dan het in het bestemmingsplan opgenomen plan. Van belang is hierbij echter ook dat de situatie waarin het bestemmingsplan voorziet vanuit milieu- en verkeersperspectief aanvaardbaar is. Uit het milieu- en verkeersonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat een tweede toerit of andere alternatieve oplossing voor het verkeer, het geluid en de luchtkwaliteit niet noodzakelijk is. Uit de verkeerssimulatie van Royal HaskoningDHV blijkt dat de door de omwonenden gevreesde verkeersoverlast niet te verwachten is en dat de kruising voldoende capaciteit heeft om het verkeer te kunnen verwerken. Uit de simulatie blijkt dat de door de indieners gevreesde verkeersstagnatie niet optreedt. De kruising aan de Kampveldweg is een geschikte locatie voor de ontsluiting van de parkeergarage. De effecten op het verkeer geven geen reden om een tweede uitrit te realiseren of om de capaciteit van de parkeergarage niet te vergroten. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de garage op een goede wijze kan worden ontsloten via de Kampveldweg en dat dit niet tot verkeersoverlast en stagnatie op de wegen leidt. Het milieuonderzoek geeft evenmin aanleiding om te zoeken naar een alternatieve oplossing. Uit het milieuonderzoek blijkt dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting op de woningen. Het realiseren van een parkeergarage met 650 plaatsen leidt er niet toe dat de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De berekende luchtkwaliteitswaarden blijven ruim onder de wettelijke norm. Verder blijkt uit het onderzoek dat de capaciteit van de garage geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de geluidsbelasting op de woningen. De geluidsbelasting die bij de woningen optreedt, is in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk en blijft binnen de wettelijke marges. Gelet hierop zijn de gevolgen van de (vergroting van de) capaciteit van de parkeergarage niet zodanig dat aanleiding bestaat om te kiezen voor een andere oplossing.

			Daarnaast is het gelet op het uitvoeringsstadium van het Spoorzone-project ook niet meer realistisch de plannen aan te passen voor een tweede toerit en/of een kleinere omvang.
1.6		Samenvatting	6. <u>Beschrijving Spoorsingel als ‘verkeersfunctie’</u> De indieners hebben bezwaar tegen de beschrijving van de Spoorsingel in paragraaf 2.1 van de plantoelichting. Daarin staat dat het gebied nu vooral een verkeersfunctie heeft. Volgens de indieners is dat onjuist. De Phoenixstraat heeft een hoofdverkeersfunctie. Dat geldt echter niet voor de Spoorsingel. Dat is een rustige weg. Voor de vergelijking tussen de oude en de nieuwe situatie is dit van belang.
		Beantwoording	In paragraaf 2.1 van de plantoelichting is de bestaande situatie beschreven. Het is niet juist dat uit de beschrijving blijkt dat de Spoorsingel een hoofdverkeersfunctie heeft. In paragraaf 2.1 is aangegeven dat het gebied nu vooral een verkeersfunctie heeft. Vervolgens zijn de verschillende onderdelen van het gebied beschreven: het viaduct, de Spoorsingel en de Phoenixstraat. In de tekst staat dat de Phoenixstraat een belangrijke verkeersfunctie heeft en dat de Spoorsingel nu een woonstraat is. Deze beschrijving is juist. De beschrijving in paragraaf 2.1 luidt als volgt: <i>“Het gebied heeft vooral een verkeersfunctie. In de openbare ruimte staat van noord naar zuid het spoorviaduct (...) Aan beide zijden van het viaduct liggen straten, aan de westzijde de Spoorsingel (een woonstraat) en aan de oostzijde de Phoenixstraat. De Phoenixstraat heeft een belangrijke verkeersfunctie met onder meer de tram”</i>
1.7		Samenvatting	7. <u>Overige punten</u> De indieners van de zienswijze vragen de gemeente de volgende punten in ogenschouw te nemen en te verbeteren: 1. het creëren van voldoende horizontale opstelruimte bij de verkeerslichten om de verkeersstroom tijdens de spits mogelijk te maken; 2. het scheiden van tegenovergestelde fietspaden. De indieners wijzen op de situatie bij de rotonde op het Delflandplein. Volgens de indieners is die situatie gevaarlijk;

			3. het onderzoeken van de optimale vorm en afscherming van de uitrit om geluidsoverlast tegen te gaan. De indieners vrezen dat de uitrit als klankkast zal werken.
		Beantwoording	<u>Ad 1:</u> Uit de verkeerssimulatie van Royal HaskoningDHV blijkt dat het kruispunt over voldoende afwikkelcapaciteit beschikt. Extra maatregelen om de afwikkeling van de verkeersstroom mogelijk te maken, zijn niet noodzakelijk. De horizontale opstelruimte van 17 meter is voldoende. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het wegontwerp. Het ontwerp van de weg en de verkeersregelinstallatie worden zodanig op elkaar afgestemd dat een optimaal ontwerp met betrekking tot de doorstroming ontstaat. <u>Ad 2:</u> Bij het ontwerp van het kruispunt wordt ook rekening gehouden met veilige fietspaden en oversteken. Delft heeft het beleid om fietsen zo veel mogelijk te faciliteren maar wel op een veilige manier, en ook zodanig dat de doorstroming niet onevenredig wordt belemmerd. Dat kan met enkelzijdige of met dubbelzijdige fietspaden. De ter plaatse voorziene fietspaden voldoen aan de landelijke richtlijnen van het CROW, die algemeen geaccepteerd zijn als veilige inrichting. De kruisingen met de Kampveldweg en Wateringsevest zijn in de verkeerslichtenregeling opgenomen om veilige oversteken te realiseren. <u>Ad 3:</u> In het geluidsmodel dat gehanteerd is bij het akoestisch onderzoek is de in- en uitrit opgenomen, met de daarbij horende hellingbaan en wanden van de toerit. Het model houdt rekening met de reflecties van de wanden (het door de indieners genoemde 'klankkast-effect'). Dit is dus onderzocht. In de notitie die Rho heeft opgesteld naar aanleiding van de zienswijze is dit toegelicht. De notitie is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen.
1.8		Samenvatting	8. <u>Vragen</u> De indieners hebben tot slot 14 vragen geformuleerd. Een aantal van deze vragen is reeds hiervóór aan bod gekomen bij de beantwoording van de (overige) zienswijzen. Voor zover de vragen nog niet volledig zijn beantwoord, wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

			<i>Vraag 1</i> De indieners vragen om inzicht te geven in de verkeersafwikkeling en de uitstroom van de parkeergarage en daarbij een vergelijking te maken met de oorspronkelijk geplande garage met 450 plaatsen. De indieners vragen om hiervoor een simulatie te maken. Verder vragen de indieners om te laten zien hoe de overlast van een parkeergarage met 450 parkeerplaatsen zich verhoudt tot een garage met 650 parkeerplaatsen.
		Beantwoording	Uit de simulatie die Royal HaskoningDHV heeft gemaakt op basis van de worst case-intensiteiten uit het verkeersmodel blijkt dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer te kunnen verwerken. Het verkeer van en naar de parkeergarage met 650 parkeerplaatsen kan worden verwerkt. Daaruit volgt dat de capaciteit ook voldoende is voor een parkeergarage met 450 parkeerplaatsen. Voor de beoordeling van het plan is het daarom niet noodzakelijk om hiervoor een simulatie uit te voeren. Van belang is verder dat – zoals hierboven bij 1.5 is toegelicht – de spitsintensiteit bij een parkeergarage van 450 parkeerplaatsen niet ingrijpend verschilt van de spitsintensiteit bij een parkeergarage met 650 parkeerplaatsen. Uit het verkeersmodel blijkt dat het vasthouden aan een capaciteit van 450 parkeerplaatsen niet betekent dat de verkeersintensiteiten op de kruising sterk afnemen. De verkeersintensiteiten zijn te zien in bijlage 3 (<u>bijlage 3</u>). Daaruit blijkt dat de spitsintensiteit op het kruispunt bij een parkeergarage met 450 plekken met 5% afneemt en het verkeer op de conflicterende doorgaande wegen met 1%.
		Samenvatting	<i>Vragen 2-3</i> De indieners vragen welke bezettingsgraad en verversingsfrequentie (turnover) zijn meegenomen in de huidige verkeersintensiteit berekeningen en hoe deze zich verhouden tot de andere parkeergarages in Delft. Daarnaast wensen zij - kort gezegd - dat de verkeersafwikkeling tijdens de spitsuren in kaart wordt gebracht. Zij wensen dit geïllustreerd te zien met behulp van een simulatiemodel.
		Beantwoording	Het college verwijst in dit verband naar de beantwoording bij punt 1.1 en de verkeerssimulatie van Royal HaskoningDHV, die op 15 juli 2014 is gepresenteerd aan de indieners van de zienswijze. De bevindingen van deze verkeerssimulatie zijn neergelegd in het onderzoeksrapport van Royal HaskoningDHV d.d. 25 juli 2014.

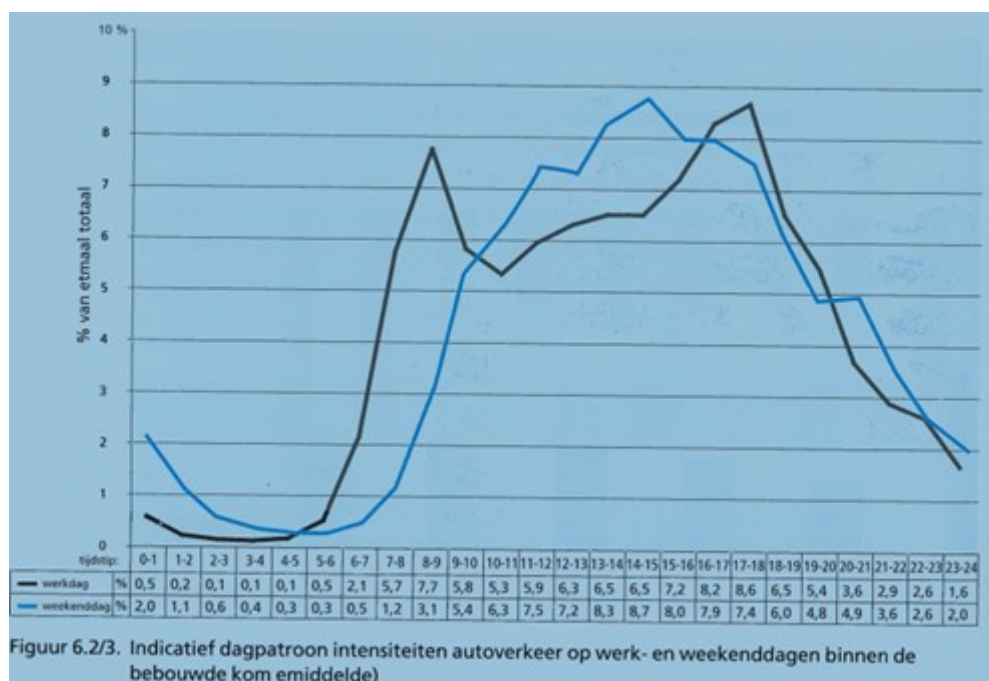
		Samenvatting	<i>Vraag 4</i> In de zienswijze wordt gevraagd om inzicht te geven in de effecten van filevorming in en buiten de garage op de geluidsbelasting, luchtkwaliteit en stankoverlast.
		Beantwoording	Zoals bij 1.1 is toegelicht, blijkt uit de verkeersstudie dat het kruispunt het verkeer kan verwerken en dat er rondom de verkeersregelininstallatie geen sprake is van grote mate van congestie. Het is daarom niet noodzakelijk om in de milieuonderzoeken rekening te houden met sterk stagnerend verkeer. In het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan van 'typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie'. In het onderzoek luchtkwaliteit is derhalve rekening gehouden met enige congestie zoals die plaatsvindt ter plaatse van de verkeersregelininstallatie bij de toegang van de parkeergarage.
		Samenvatting	<i>Vraag 5</i> De indieners wijzen er op dat bij de A13 en A20 recent ophef is ontstaan over de rekenmodellen voor fijnstof. De indieners vragen om aan te geven of hiermee al rekening is gehouden in de door de gemeente gebruikte modellen.
		Beantwoording	Voor de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van het bestemmingsplan is gerekend met het programma CARII. Dit programma is op basis van de Wet milieubeheer het juiste instrument om voor binnenstedelijke situaties de luchtkwaliteit te berekenen. Het programma maakt gebruik van de meest recente achtergrondconcentraties. De discussie die bij de berekeningen voor snelwegen is ontstaan heeft geen betrekking op dit rekenmodel maar onder meer op de rekenmethodiek bij snelwegen. Voor autosnelwegen wordt met een andere rekenmethodiek gerekend dan voor binnenstedelijke situaties. Het programma CARII is voor binnenstedelijke situaties het toegesneden en algemeen geaccepteerde programma. Er is dus geen reden om aan de betrouwbaarheid van de rekenresultaten te twijfelen naar aanleiding van de 'ophef' omtrent de berekeningen langs de A13 en de A20.
		Samenvatting	<i>Vraag 6</i> De indieners vragen of de rekenmodellen rekening houden met auto's die op een helling vanuit stilstand optrekken.
		Beantwoording	Deze vraag is beantwoord bij punt 1.1.

		Samenvatting	<i>Vragen 7-11</i> De indieners stellen een aantal nadere vragen met betrekking tot de door hen genoemde alternatieven.
		Beantwoording	Voor de beantwoording van deze vragen wordt verwezen naar de beantwoording bij punt 1.5.
		Samenvatting	<i>Vraag 12</i> De indieners vragen om te onderzoeken of meer horizontale opstelruimte kan worden gecreëerd voor uit de parkeergarage komende auto's en welk effect dat zal hebben op de milieuoverlast. De indieners verwachten namelijk dat een verbeterde opstelruimte de vereiste doorstroomcapaciteit tijdens spitsuren mogelijk zal maken en tevens de overlast kan verminderen.
		Beantwoording	Uit de uitgevoerde milieu- en verkeersonderzoeken volgt dat de verkeersafwikkeling tijdens de spitsuren aanvaardbaar is. Gelet hierop is het niet nodig meer horizontale opstelruimte te creëren.
		Samenvatting	<i>Vraag 13</i> De indieners vragen om te onderzoeken of de fietsstromen gescheiden kunnen worden van het autoverkeer zodat een veilige situatie bereikt wordt.
		Beantwoording	Fietsers en auto's zijn gescheiden door een eigen verkeersruimte bij doorgaande wegen, zoals vrij liggende fietspaden in aansluiting op bestaande fietspaden langs bijvoorbeeld de Ruys de Beerenbrouckstraat en kruisen elkaar bij het kruispunt met een verkeersregelininstallatie. Dit is een veilige situatie. De fietspaden en oversteken worden vormgegeven conform de landelijke richtlijnen van het CROW, die algemeen geaccepteerd zijn als veilige inrichting
		Samenvatting	<i>Vraag 14</i> De indieners vragen om te onderzoeken of door vormgeving en/of materiaalgebruik van de inrit vermindering van geluidsbelasting optreedt en, zo ja, in welke mate.
		Beantwoording	Het akoestisch onderzoek en de uitkomsten daarvan zijn toegelicht bij punt 1.4. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het akoestisch klimaat aanvaardbaar is en dat het plan geen onaanvaardbare

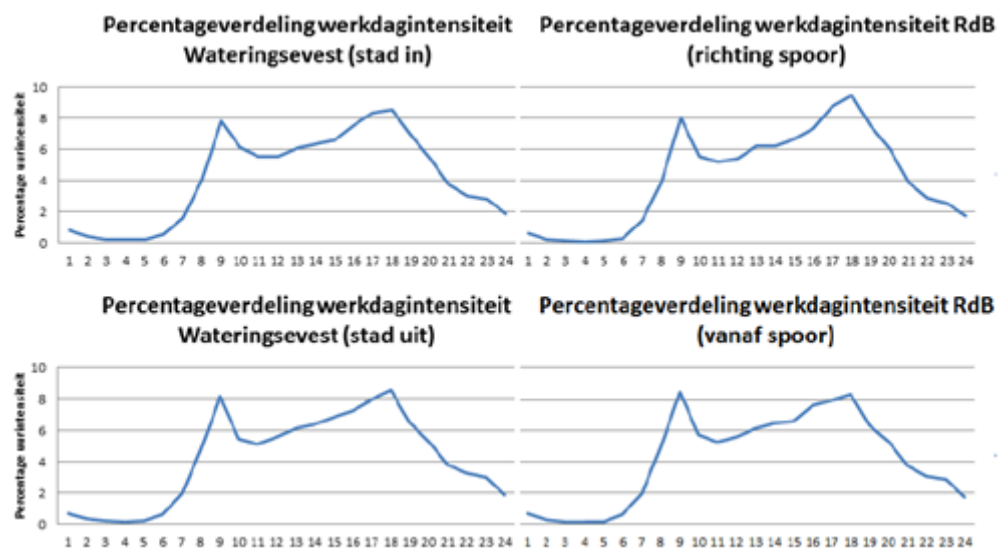
			gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. De geluidsbelasting op de woningen is vergelijkbaar met andere binnenstedelijke locaties en uitzonderlijk noch onaanvaardbaar hoog. De geluidbelasting in de nieuwe situatie voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder en is aanzienlijk lager dan de huidige situatie. Dit betekent dat het akoestisch klimaat in de uiteindelijke situatie aanvaardbaar is.
2.1	1605370	Samenvatting	De indiener van de zienswijze is eigenaar en gebruiker van het bedrijfspand met bovenliggende woningen aan de Spoorsingel 22, 23 en 23a. In het pand is een autobedrijf gevestigd. De vergroting van de parkeergarage in zuidelijke richting heeft tot gevolg dat het eindpunt verder richting de Hugo de Grootstraat komt te liggen, voorbij het (bedrijfs)pand. De indiener vreest dat de vergroting gevolgen heeft voor de bereikbaarheid tijdens de (zeer langdurige) bouw. De noodzakelijke ruimte om met auto's in en uit de werkplaats en showroom te kunnen rijden is volgens de indiener zodanig dat dit, met een bouwput tot voorbij de deur, voor grote problemen kan gaan zorgen. Verder is niet duidelijk of in de definitieve situatie en tijdens de bouw voldoende (parkeer)ruimte voor het bedrijfspand beschikbaar zal zijn. De indiener vraagt om te overwegen van de uitbreiding af te zien of een goede oplossing voor het aanleveren en het in- en uitrijden van auto's voor het autobedrijf mogelijk te maken, zowel tijdens als na het gereedkomen van de parkeergarage. Uit deze zienswijze zijn de volgende bezwaren af te leiden: 1. De indiener vreest hinder gedurende de bouwwerkzaamheden door verminderde bereikbaarheid van zijn (bedrijfs)pand. 2. De indiener vreest voor onvoldoende parkeergelegenheid na gereedkomen van de ondergrondse parkeergarage.
		Beantwoording	<u>Beantwoording bezwaar 1:</u> De bereikbaarheid van het pand in de definitieve situatie wordt door de vergroting van de ondergrondse garage niet beïnvloed. Bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden zal worden getracht de daarmee gepaard gaande hinder tot een minimum te beperken. Waar mogelijk zullen hierover afspraken op maat worden gemaakt met de ondernemer. Helaas valt niet te voorkomen dat tijdens de realisatie van het Spoorzoneproject overlast ontstaat. Door de vergroting van de parkeergarage komt het bouwwerk dichtbij het pand van de indiener te liggen. Omdat het realiseren van de spoortunnel en de nieuwe inrichting van de openbare ruimte, met inbegrip van een nieuwe singel al omvangrijk is, wordt niet verwacht dat de vergroting tot een

			substantieel grotere overlast zal leiden bij het pand van de indiener. De parkeergarage wordt bijvoorbeeld als fundatie voor de kademuren benut. <u>Beantwoording bezwaar 2:</u> Ten aanzien van het onder 2 genoemde bezwaar wijst het college erop dat direct naast het bedrijfspand drie langsparkerplaatsen in de definitieve plannen zijn opgenomen. In overleg met de indiener kunnen deze parkeerplaatsen op bloktijden (openingstijden bedrijf) als kortparkeerplaats worden aangewezen. Hierdoor is er voor klanten altijd ruimte om kort te parkeren om een voertuig af te geven voor bijvoorbeeld onderhoud. Voor langparkeren is uiteraard de parkeergarage te gebruiken.
--	--	--	--

Bijlage 1 bij nota zienswijzen



figuur 1: indicatief dagpatroon CROW



figuur 2: meetgevens 2007

$$I_{\max} = \delta \times T$$

waarin:

$I_{\max}$ is de maatgevende intensiteit in personenauto's per uur per richting (aankomst of vertrek);

δ is de spitsfactor, in procenten (zie tabel B.1);

T is het totaal aantal parkeerplaatsen (meer dan 20).

Tabel B.1 — Spitsfactor van in-/uitritten in relatie tot de beschikbare parkeercapaciteit bij verschillende gebruiksfuncties van parkeergarages (in procenten)

Gebruiksfunctie	Inrit in h ⁻¹	Uitrit in h ⁻¹	Wisselstrook in h ⁻¹
Algemeen openbare gebruiksfunctie ^b			
— werkdag	30 t.m. 60	35 t.m. 65	
— piekdag	40 t.m. 70	40 t.m. 70	
Warenhuis	70	75	
Winkelcentrum ^c :			
— vrijdag	40 t.m. 60	40 t.m. 60	65 t.m. 110
— zaterdag	65 t.m. 90	65 t.m. 90	100 t.m. 160 ^a
Parkeergarage voor werknemers	tot 100	tot 100	
Evenementen:			
— sport	70 t.m. 80	140 t.m. 250	
— tentoonstelling	70	50	
— theater	90	100 t.m. 250	
Park + ride	45	50	
Woningen	25 t.m. 60	25 t.m. 60	
^a Een waarde meer dan 100 % geeft aan dat de beschikbare parkeerruimte in een tijdsbestek van minder dan 1 h vol of leeg komt te staan. ^b Lagere waarden voor grotere parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld in het stadscentrum. Hogere waarden voor kleinere parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld aan de rand van de stad. ^c Lage waarden voor grote winkelcentra (≥ 25 000 m ² vloeroppervlak). Hoge waarden voor kleinere winkelcentra (< 4 000 m ² vloeroppervlak).			
OPMERKING Bron: SN 640607a.			

figuur 3: NEN 2443:2013

Bijlage 2 bij nota zienswijzen

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

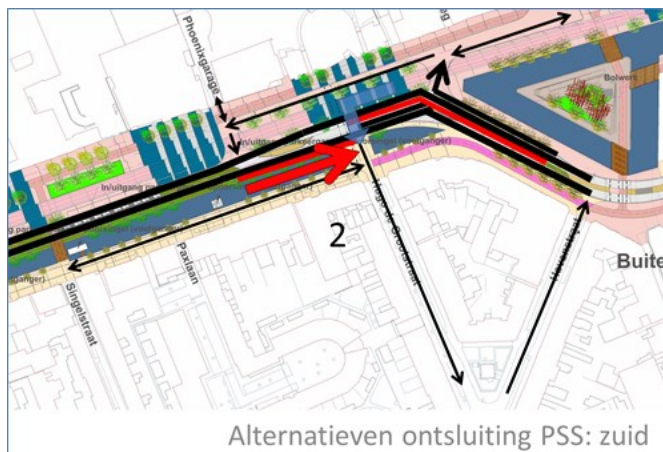
[illegible]

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.

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.

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

3



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.

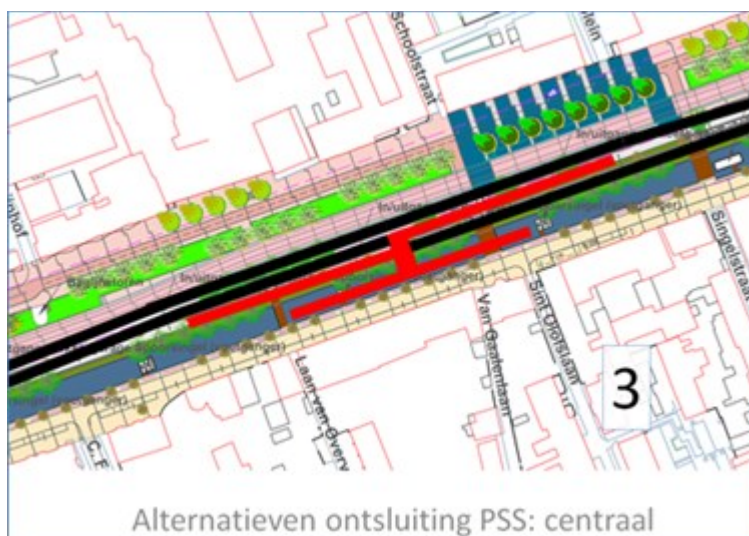
De (verlengde) Coenderstraat wordt de belangrijkste doorgaande route voor autoverkeer. Haaks daarop ligt de Hugo de Grootstraat (een eenrichtingsweg). Als de tweede in- en uitrit wordt gerealiseerd kan het uitrijdende verkeer alleen via de Hugo de Grootstraat rijden. Het verkeer kan niet terug naar de 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.

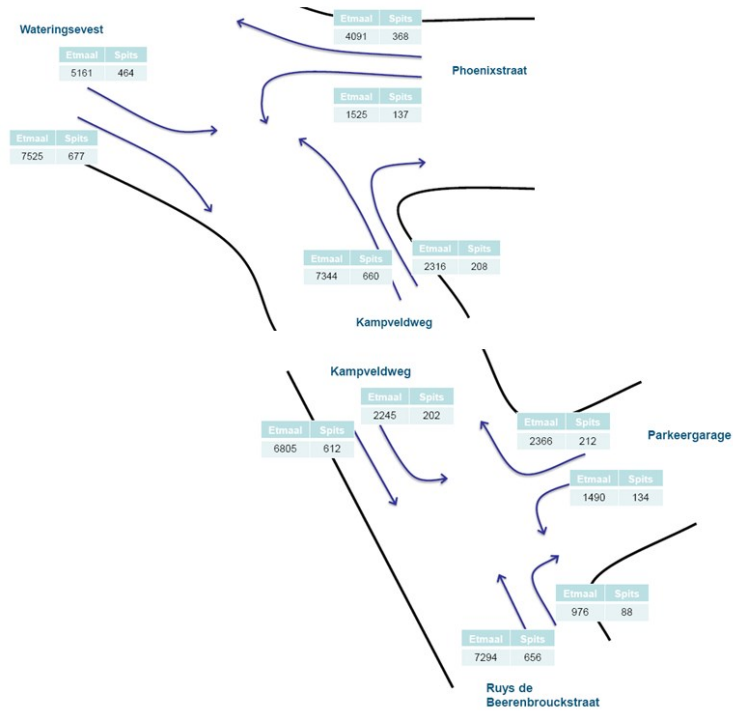
Het laten vervallen van de 200 extra parkeerplaatsen is geen realistisch alternatief. De parkeerplaatsen zijn noodzakelijk voor het Stads kantoor dat in aanbouw is. Het laten vervallen van de parkeerplaatsen betekent dat onvoldoende parkeerruimte beschikbaar is en dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden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

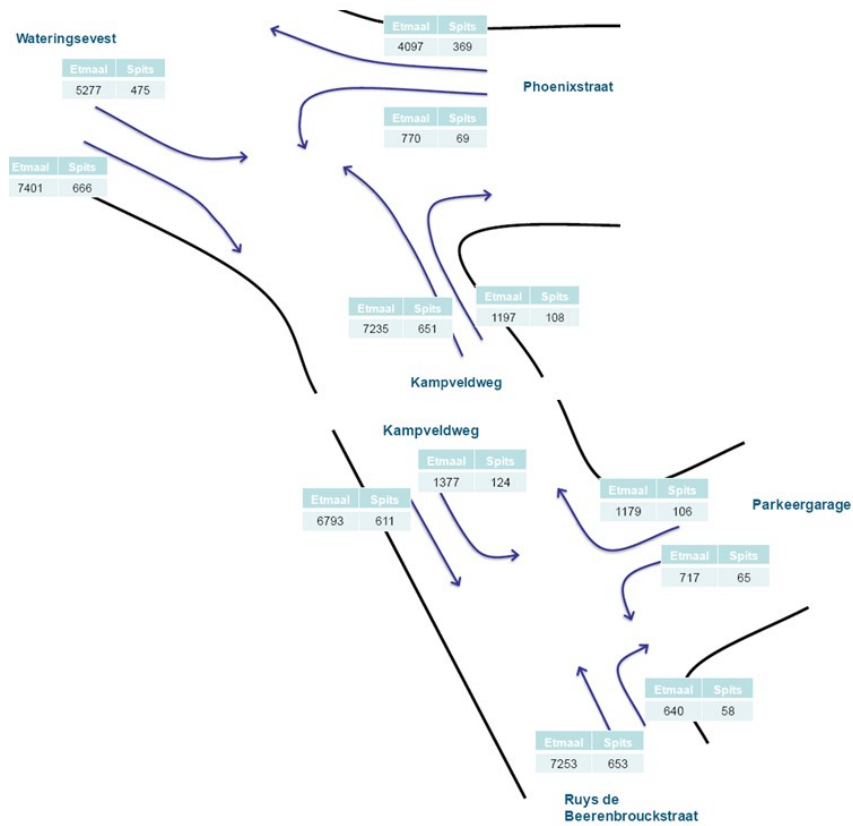
4.1 Voordelen tweede in- en uitrit

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

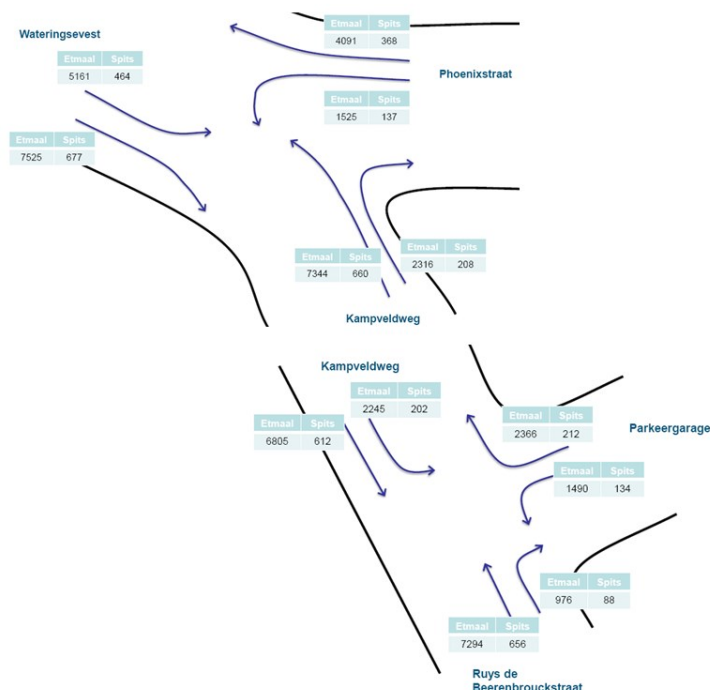
Door het adviesbureau Rho is onderzocht welke milieugevolgen de verkeersverdeling heeft voor de woningen bij de in- en uitrit aan de Kampveldweg. De notitie van Rho ('Beantwoorden zienswijzen bestemmingsplan Parkeergarage Spoorsingel m.b.t. milieu', Rho, 26 augustus 2014) is als bijlage 4 bij de toelichting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

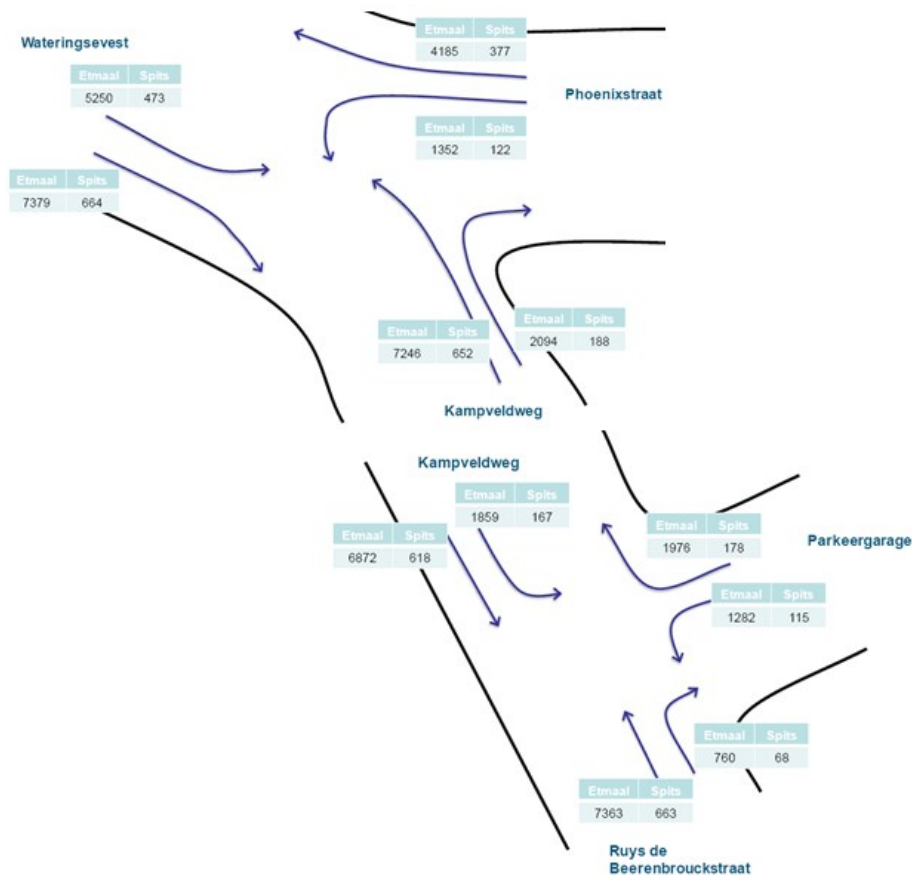
Ten aanzien van de geluidsbelasting constateert Rho dat de lagere verkeersintensiteit leidt tot een reductie van ca. 3 dB. De geluidsbelasting bij één toegang tot de parkeergarage bedraagt ten gevolge van de in-/uitrit maximaal 57 dB aan de gevels van de omliggende woningen. Als gevolg van het realiseren 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:

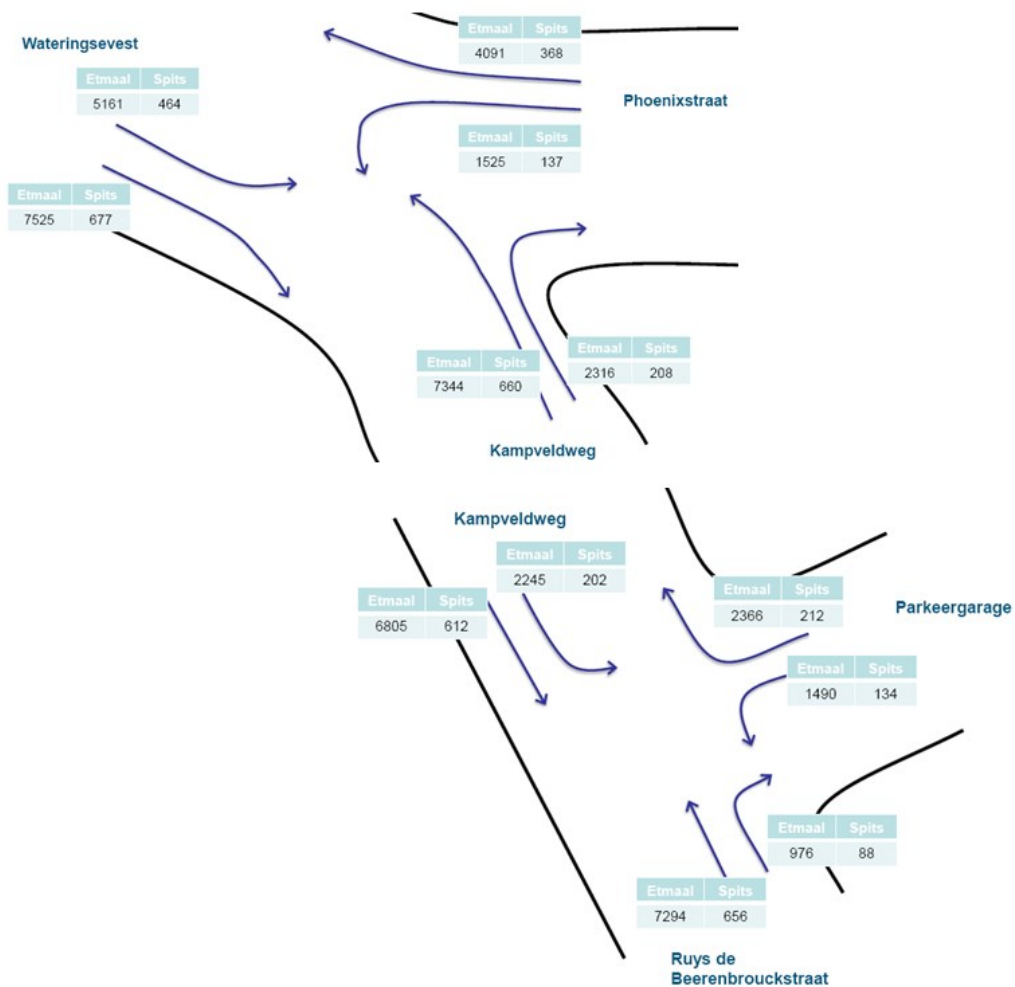
“Een alternatieve locatie voor het beoogde parkeerareaal van 200 parkeerplaatsen, leidt niet tot een significante verbetering van het akoestisch klimaat als gevolg van de wegen rondom de Parkeergarage Spoorsingel (Kampveldweg, Ruys de Beerenbrouckstraat, Phoenixstraat). De verkeersintensiteit op deze 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.

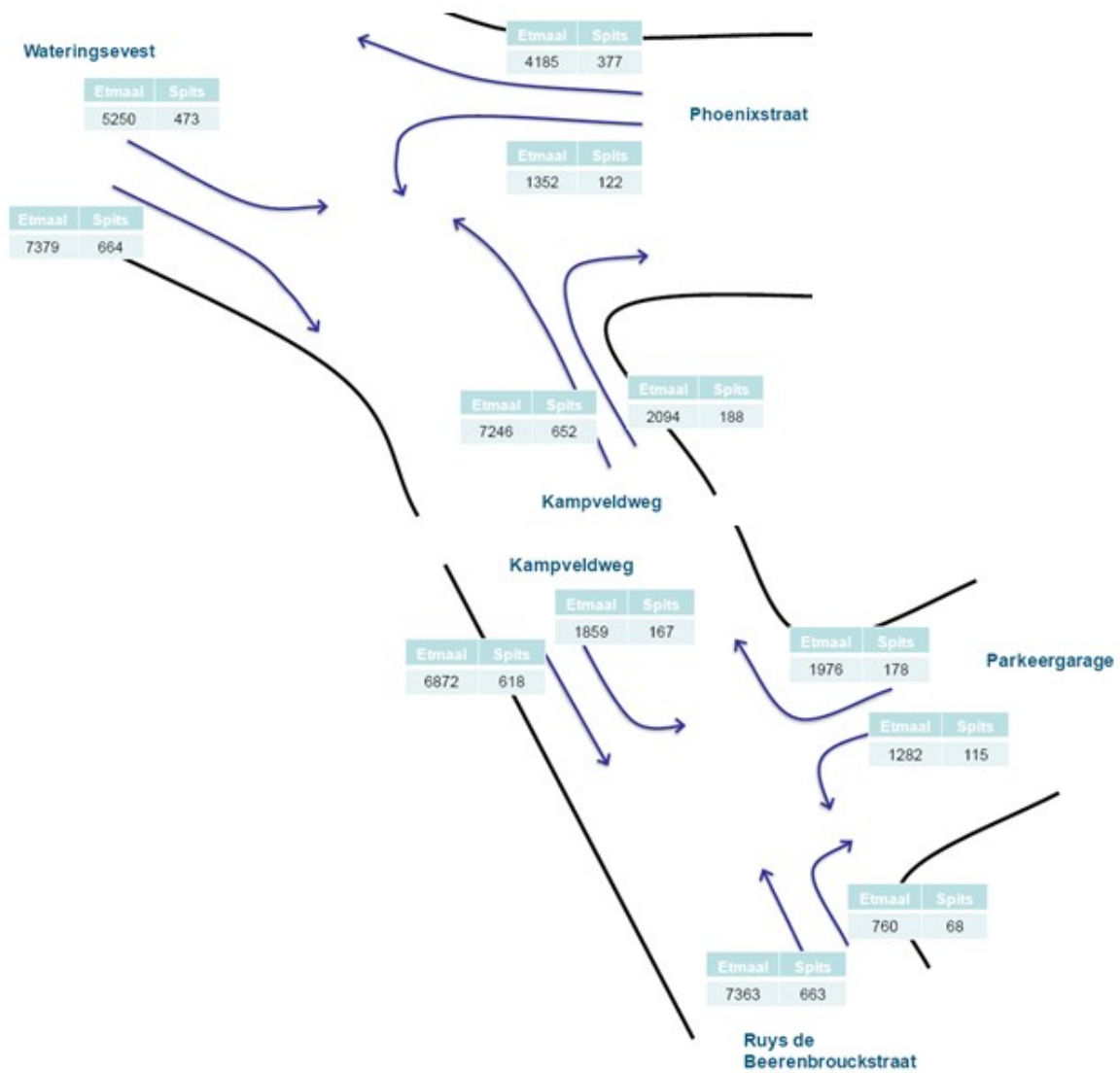
5 Conclusie

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.

Bijlage 3 bij nota zienswijzen



Figuur 1: intensiteiten parkeergarage met 650 plaatsen



Figuur 8: intensiteiten parkeergarage met 450 plaatsen