

Raadsvoorstel

Aan de gemeenteraad

Van : college van B&W
Datum : 24 oktober 2017
Pfh. : Lennart Harpe
Steller : D.J.T. van Rees
tel.nr. : 06-20779292
e-mail : dvrees@delft.nl
Programma :
Registratie nr. : 3142331
BBV : 3142326

Onderwerp : vaststelling bestemmingsplan 'Reinier de Graafweg'

Gevraagde beslissing:

1. De indieners van de zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de zienswijzen niet tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Reinier de Graafweg met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0048-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0048-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Reinier de Graafweg vast te stellen.

Samenvatting

Voor de herinrichting van de Reinier de Graafweg is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan is opgesteld om het plan te kunnen realiseren.

1. Aanleiding

Om de westelijke ontsluiting van Delft en de bereikbaarheid van het ziekenhuis te verbeteren wordt de Reinier de Graafweg doorgetrokken naar de A4 in Midden-Delfland. Deze nieuwe ontsluitingsroute vervangt de huidige route die loopt via de kern van Den Hoorn. Deze ontwikkeling is opgenomen in het LVVP en het bestemmingsplan dat in 2008 voor het gebied is vastgesteld. Op basis van dat bestemmingsplan kan de weg worden gerealiseerd. Bij het ontwerpen van de weginrichting is – mede naar aanleiding van overleg met de omwonenden – er echter voor gekozen om de weg breder te maken dan mogelijk is op grond van het nu geldende bestemmingsplan. Dat maakt het mogelijk om de rijstroken op grotere afstand van de woningen te leggen. Dat is gunstig voor de geluidbelasting op de woningen. Aan de kant van het ziekenhuis komt de weg hierdoor ca. drie meter buiten de verkeersbestemming uit het geldende bestemmingsplan te liggen. Om de bredere weg te kunnen realiseren, 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 is het bestemmingsplan conform artikel 3.8 Wro in ontwerp ter inzage gelegd van 16 februari 2017 tot en met 29 maart 2017 met de mogelijkheid voor een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Er zijn acht zienswijzen ingediend.

B Vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Reinier de Graafweg wordt ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is geactualiseerd en op een aantal punten naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. Voor het overige is het bestemmingsplan niet gewijzigd.

4. Wat willen we bereiken? (Beoogd effect)

Het realiseren van de herinrichting van de Reinier de Graafweg

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 en op internet gepubliceerd. Dit wordt bekendgemaakt 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.BP0048-2001)
- Regels
- Nota Zienswijzen

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

J.M. van Blijsterveld-Vliegenthart

burgemeester.

mr. J. Krul,

secretaris.

Raadsbesluit

Datum : 30 november 2017
Registratie nr. : 3142331
BBV : 3142326

Onderwerp : vaststelling bestemmingsplan Reinier de Graafweg

De raad van de gemeente Delft;

Gelezen het voorstel van het college van 24 oktober 2017

BESLUIT:

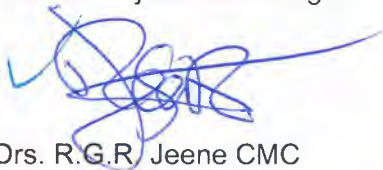
1. De indieners van de zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de zienswijzen niet tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Reinier de Graafweg met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0048-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0048-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Reinier de Graafweg vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 30 november 2017



,burgemeester.

J.M. van Bijsterveldt-Vliegenthart



,griffier.

Drs. R.G.R. Jeene CMC

Nota Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Reinier de Graafweg

Inleiding

Van 16 februari 2017 tot en met 29 maart 2017 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen bij de Publieksbalie van de gemeente. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd op de gemeentelijke website en op ruimtelijkeplannen.nl (de landelijke website). Dit is aangekondigd in de Stadskrant van 15 februari 2017.

Op 7 maart 2017 is een inloopavond gehouden. Tijdens de inloopavond waren deskundigen aanwezig voor het beantwoorden van vragen en het geven van nadere toelichting. Ook is daarbij gelegenheid geboden om een mondelinge zienswijze op het voorgenomen plan te geven. Van die gelegenheid is gebruik gemaakt.

De schriftelijke en mondelinge zienswijzen zijn hieronder weergegeven. De NAW-gegevens worden niet weergegeven omdat 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.

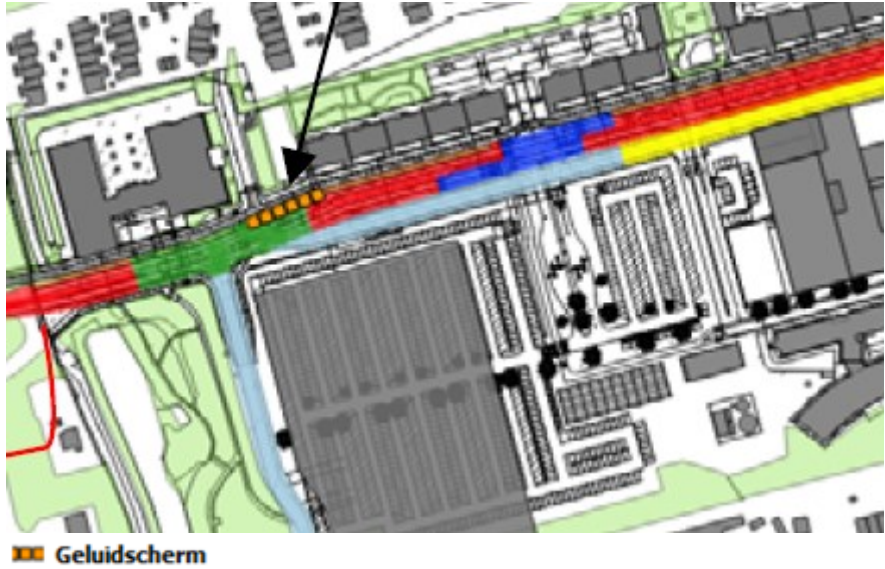
Nr.	Verseonnummer	
1	2984437	
2	2984424	
3	2998206	
4	2995727	
5	2998241	Rabobank Zuid-Holland Midden en Sophia Revalidatie
6	2999028	
7	2999403	
8	2998333	

Zienswijzen

In dit onderdeel zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. De reacties van natuurlijke personen zijn geanonimiseerd in verband met de betrokken privacybelangen (Wet bescherming persoonsgegevens). De gegevens van rechtspersonen zijn wel vermeld.

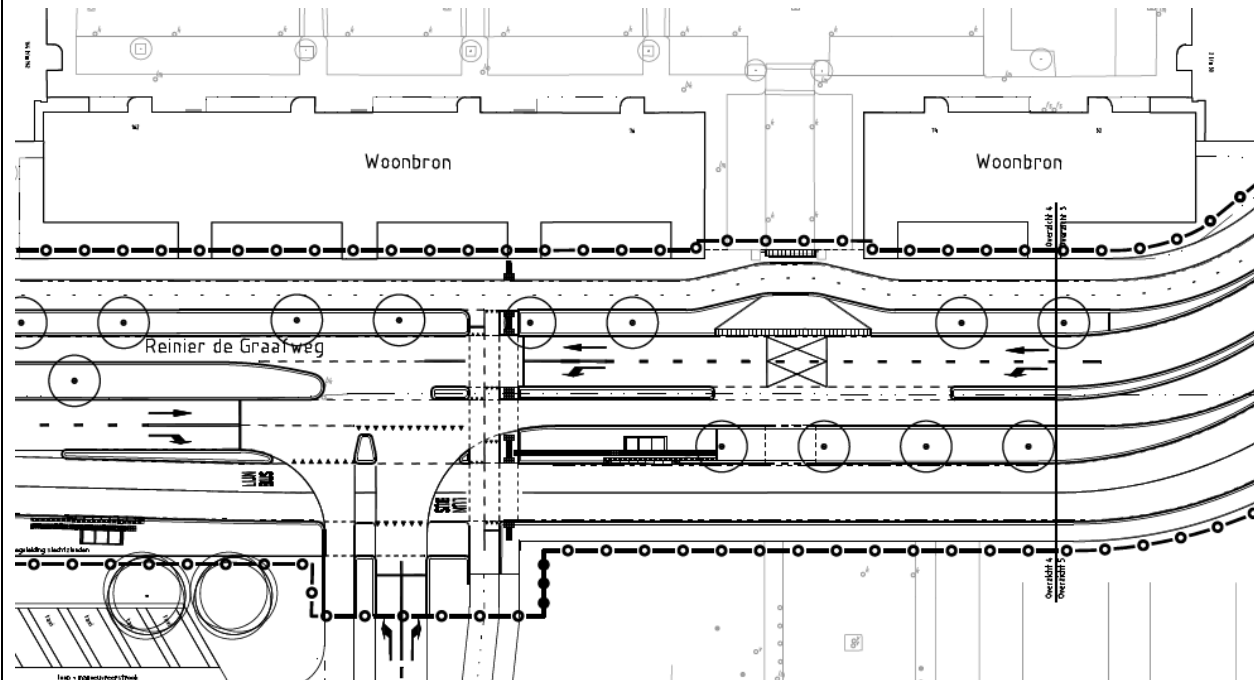
Nr.	Registratie-nummer		
1.	2984437	Samenvatting	De indiener bewoont een éénkamerappartement dat in de zomer erg warm kan worden. Gevreesd wordt dat de deuren en ramen gesloten moeten blijven vanwege geluidsoverlast. Nu is de deur van de fietsenstalling van het ziekenhuis met gesloten deuren al te horen. Verder wordt er hard gereden op de weg, wat gevolgen heeft voor de geluidbelasting en de veiligheid. De indiener vraagt zich ook af of rekening is gehouden met weerkaatsing van het geluid. De geplande verkeerslichten zijn goed voor de veiligheid maar niet voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. De indiener vindt dat nu al moet worden begonnen met snelheidsmetingen en niet pas als er overlast is.
		Beantwoording	De Reinier de Graafweg krijgt een andere inrichting om de weg geschikt te maken voor het verkeer en de nieuwe functie van de weg. De weg krijgt een ruime opzet met een vrijliggend fietspad, een aparte OV-baan, groene bermen en gescheiden rijbanen. Bij het ontwerp is – mede naar aanleiding van overleg met bewoners – gekozen voor de voor de bewoners meest gunstige inrichting: het fietspad, het voetpad en de groene berm komen aan de zijde van de woningen te liggen, de rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer en de OV-baan komen pas daarna. De afstand tussen de rijstroken en de woningen is daardoor groter dan in de huidige situatie. Daardoor – en door het toepassen van geluidarm asfalt - heeft de nieuwe functie van de weg geen grote gevolgen voor het geluid op de woningen. Uit het akoestisch onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat de toename van de geluidbelasting op de woningen langs de Reinier de Graafweg beperkt is tot 1 tot 2 dB ten opzichte van de huidige geluidbelasting. Bij de woning van de indiener is dat ook het geval. De geluidbelasting op het gebouw waar de indiener woont bedraagt maximaal 55 dB. Dat is een acceptabele geluidbelasting die op veel

			andere locaties in Delft voorkomt. Uit het milieuonderzoek blijkt verder dat de verkeerstoename niet tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen leidt. De concentraties blijven ruim onder de grenswaarden. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de toename van de concentraties zeer beperkt is. Luchtkwaliteit vormt daarom ook geen belemmering voor de nieuwe functie van de Reinier de Graafweg. Tenslotte is van belang dat bij het geluidonderzoek ook rekening is gehouden met weerkaatsing van geluid en de toegestane maximale rij snelheid. Door de inrichting van de weg – met relatief smalle rijstroken, een groene middenberm en verkeerslichten – zijn hoge snelheden niet te verwachten. Voor het uitvoeren van snelheidsmetingen – zoals de indiener verzoekt - bestaat daarom nu geen aanleiding. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.
		Aanpassing	Geen aanpassing
2.	2984424	Samenvatting	De indieners verzoeken om het geluidscherm dat aan het einde van de weg is voorzien te verhogen van 1 naar 2 meter.
		Beantwoording	Tussen het Stanislascollege en het eerste woonblok daarnaast wordt langs de weg een geluidscherm geplaatst met een hoogte van één meter en een lengte van 38 meter (zie afbeelding hieronder). Verhoging van het scherm tot twee meter zou betekenen dat er in de openbare ruimte een lange wand van twee meter hoog komt te staan. Vanuit het oogpunt van sociale en verkeersveiligheid en beeldkwaliteit is dat ongewenst. Voor de geluidbelasting is een hoger scherm bovendien niet nodig. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een scherm van één meter hoog voldoende effect heeft. Er bestaat daarom geen aanleiding om een hoger scherm te plaatsen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

			  Geluidscherm
		Geen aanpassing/Aan passing	Geen aanpassing
3.	2998206	Samenvatting	De afgelopen maanden is er zwaar verkeer geweest vanwege de sloop van het ziekenhuis. Het zware verkeer veroorzaakt heftige trillingen en soms schokken. Dat heeft geleid tot schade aan de woning van de indiener van de zienswijze. Het aansluiten van de weg op de A4 zal tot gevolg hebben dat er permanent zwaar verkeer langs zal rijden. De flats aan de Reinier de Graafweg zijn daar niet tegen bestand. De intensiteit zou naar beneden kunnen worden gebracht door de knip op de Kristalweg op te heffen en het vrachtverkeer te laten rijden via de Kruithuisweg - Prinses Beatrixlaan. De indiener verzoekt om het bestemmingsplan niet vast te stellen of te wijzigen en de weg geen verbindingsweg naar de A4 te maken.
		Beantwoording	De nieuwe weg wordt voorzien van gesloten verharding (asfalt) zonder drempels of andere obstakels die

			schokken of trillingen kunnen veroorzaken. Gelet daarop en op de afstand tussen de woningen en de rijbaan is niet te verwachten dat het vrachtverkeer op de Reinier de Graafweg tot de door de indiener gevreesde trillingshinder en schade aan de woningen leidt. Het verkeer op de weg is ook niet vergelijkbaar met het sloop- en bouwverkeer voor de werkzaamheden op het Reinier de Graaf-terrein. Voor het beperken van het vrachtverkeer op de weg of het laten vervallen van de verbinding met de A4 bestaat dan ook geen aanleiding. Van belang is hierbij ook dat de verbinding met de A4 niet tot een forse toename van het vrachtverkeer op de westelijke ontsluitingsroute zal leiden. Het toekomstige gebruik van de weg is beoordeeld met behulp van het verkeersmodel Visum. Dit model maakt inzichtelijk welke routes het verkeer zal nemen en wat het effect van veranderingen in de infrastructuur zijn. Uit het model blijkt dat het verkeer dat nu op de bestaande westelijke ontsluitingsroute rijdt gebruik zal maken van de Reinier de Graafweg, inclusief het vrachtverkeer. Vrachtverkeer dat nu gebruik maakt van andere routes zal niet kiezen voor de Reinier de Graafweg omdat die route – gelet op de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer - niet sneller of aantrekkelijker is dan de bestaande routes. Het vrachtverkeer dat vanuit Rotterdam via de A4 naar de binnenstad van Delft rijdt, zal via de Kruithuisweg en Prinses Beatrixlaan blijven rijden. Vrachtverkeer vanaf het noordelijke deel van de A4 in de richting van de binnenstad zal van de A13 of de Prinses Beatrixlaan gebruik blijven maken. Vanaf de A4 naar de binnenstad is de route via de Reinier de Graafweg geen aantrekkelijke route omdat de reistijd langer is. Hetzelfde geldt voor het vrachtverkeer met bestemming De Hovenpassage. Tot een forse toename van het vrachtverkeer over de westelijke ontsluitingsroute leidt de doortrekking van de Reinier de Graafweg naar de A4 dus niet. Het vrachtverkeer op de Reinier de Graafweg is beperkt tot het vrachtverkeer dat nu op de huidige westelijke ontsluitingsroute rijdt. Uit het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd, blijkt dat de weg voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat het verkeer geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.
		Geen aanpassing/Aan	Geen aanpassing

		passing	
4.	2995727	Samenvatting	De indiener van de zienswijze vreest dat het moeilijker of zelfs onmogelijk wordt om de straat uit te komen. Bij de woning van de indiener ligt de afslag naar de parkeergarage van het ziekenhuis. Daar moeten auto's in één keer twee rijbanen en een dubbel fietspad passeren. Dat is bovendien alleen mogelijk als het doorgaande verkeer de kruising vrij houdt. De kans is groot dat het verkeer hier vaak stil staat. Dat heeft nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidbelasting. De was ophangen of tuinieren is niet meer mogelijk. De indiener is van mening dat onvoldoende rekening met de bewoners wordt gehouden. De indiener wijst erop dat zij astma heeft. Door de bouw en sloopwerkzaamheden bij het ziekenhuis en het toegenomen verkeer zijn de klachten toegenomen. Door het aansluiten van de weg op de A4 zal dit nog erger worden. Tenslotte wordt er geen rekening gehouden met de trillingen van het vrachtverkeer. Die zijn zo hevig dat er regelmatig spullen uit de kasten vallen.
		Beantwoording	Bij het ontwerp van de weg is rekening gehouden met de ontsluiting van de woonwijk langs de weg. Ter hoogte van de zijstraat die de indiener bedoelt voorziet het ontwerp in opstelruimte tussen het fietspad en de rijbaan. Daarom buigt het fietspad op deze locatie uit (zie afbeelding hieronder) zodat er voldoende wachtruimte is tussen het fietspad en de rijbaan. Bij het verlaten van de zijstraat worden twee rijstroken gekruist. Om te voorkomen dat het doorgaande verkeer de doorgang blokkeert, worden kruisen op de weg aangebracht.



Afbeelding: wegontwerp

Het wegontwerp en de ontsluiting van de wijk zijn getest met behulp van een verkeerssimulatie. Het verslag daarvan is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Uit de simulatie blijkt dat het wegontwerp functioneert en dat de weg het verkeer op de Reinier de Graafweg in de toekomst (2025) tijdens spitsmomenten kan verwerken. Naar aanleiding van de zienswijze is de verkeersafwikkeling bij de zijstraat nogmaals met de simulatie beoordeeld. Uit de simulatie blijkt dat het verkeer van en naar de zijstraat goed kan worden afgewikkeld. De doorgaande verkeersstromen op de Reinier de Graafweg laten zien dat er voldoende gelegenheid is om de zijstraat te verlaten. De ruimte hiervoor ontstaat doordat de uitrit op vrij korte afstand van de met verkeerslichten geregelde kruising is gelegen. Hierdoor verlaat het verkeer geclusterd de geregelde kruising en rijdt het in groepjes langs het hofje. In de toelichting bij het bestemmingsplan is dit nader toegelicht. Het is niet te verwachten dat de door de indiener gevreesde stagnatie van het verkeer zal optreden. Uit de simulatie blijkt dat de wachttijd bij het

			in- en uitrijden van het hofje varieert van 0 tot 48 seconden. Uit het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat de wijziging van de weg niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat bij de woningen langs de weg leidt. Aan de maximale geluidsnormen wordt voldaan. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de wijziging van de weg niet tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen leidt. De concentraties nemen in zeer beperkte mate toe en blijven ruim onder de grenswaarden. Luchtkwaliteit vormt daarom ook geen belemmering voor de nieuwe functie van de Reinier de Graafweg. Naar aanleiding van de zienswijze is de toelichting bij het bestemmingsplan aangepast.
		Aanpassing	De plantoelichting is aangepast.
5.	2998241	Samenvatting	De Rabobank en Sophia Revalidatie constateren dat de busabri's op grotere afstand van de hoofdingang komen dan nu het geval is. Zij verwachten dat dit tot bezwaren bij de klanten en patiënten leidt en verzoeken om te bekijken of hiervoor een oplossing kan worden gevonden.
		Beantwoording	Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om de haltes nabij de Rabobank te handhaven. De dichtstbijzijnde haltes komen te liggen bij de bezoekersingang van het ziekenhuis. De afstand vanaf de bushalte naar de ingang van Sophia Revalidatie neemt daardoor toe van ca. 120 meter in de huidige situatie naar ca. 220 meter. De afstand tussen de halte en de Rabobank bedraagt ca. 300 meter. Landelijk wordt een straal van 400 meter aangehouden als acceptabele loopafstand. De nieuwe halte past dus ruim binnen deze landelijke richtlijn. Daarbij moet in de huidige situatie de verkeersstroom van de Reinier de Graafweg worden overgestoken. In de nieuwe situatie hoeft niet meer de rijbaan van het autoverkeer te worden overgestoken, omdat de busbaan/bushaltes langs de weg komen in plaats van in het midden van de weg (zoals nu het geval is). De looproute wordt dus ten opzichte van de huidige situatie veiliger.
		Aanpassing	Geen aanpassing
6.1	2999028	Samenvatting	De indiener wijst erop dat inmiddels gebleken is dat er meer verkeer over de A4 rijdt dan waarvan bij de vaststelling van het Tracébesluit voor de A4 is uitgegaan. Bij de verkeersprognose voor de Reinier de

			Graafweg is daarmee geen rekening gehouden omdat uitgegaan is van de intensiteiten in 2015. Het effect van de grotere verkeerstoename op de A4 op de Reinier de Graafweg is daardoor niet meegenomen. De indiener wijst erop dat Midden Delfland uitgegaan is van veel hogere intensiteiten. Verder verdwijnen er tussen de Jan Thoméelaan en het begin van Reinier de Graafweg 10.000 auto's.
		Beantwoording	Het is niet juist dat er inmiddels meer verkeer over de A4 rijdt dan waarvan bij het Tracébesluit voor de A4 is uitgegaan. Naar aanleiding van de zienswijze is dit nagevraagd bij Rijkswaterstaat. Daarbij is gebleken dat de intensiteiten waarvan het Tracébesluit uitgaat nog niet zijn bereikt. Dat de verkeersintensiteiten in het Tracébesluit zijn onderschat is dan ook niet juist. Van belang is echter ook dat de gemeente niet van het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het Tracébesluit is uitgegaan maar gebruik maakt van een eigen verkeersmodel (Visum). Dat verkeersmodel is gemodelleerd op stedelijke wegen en geijkt op meer dan honderd telpunten in Delft. Dit model is hierdoor niet te vergelijken met andere regionale modellen. Doordat het model geijkt is op Delft is het model in staat om goede voorspellingen te kunnen doen van verwachte verkeersintensiteiten op gemeentelijke wegen in Delft. Het effect van de nieuwe A4 tussen Delft en Schiedam is verwerkt in het model. Het model laat geen relevante verschillen zien ten opzichte van de huidige intensiteiten op de A4 en gaat dus uit van de juiste verkeersintensiteiten op de A4. Bovendien gaat het model voor de toekomstige situatie uit van een worst case-situatie omdat uitgegaan is van de fictieve situatie dat alle geplande gebiedsontwikkelingen in de omgeving volledig zijn gerealiseerd. De toekomstige verkeersintensiteiten in het model op de westelijke ontsluitingsroute zijn als gevolg van de gebiedsontwikkelingen dan ook aanzienlijk overschat. In de zienswijze is verder aangevoerd dat dat de gemeente Midden-Delfland bij het bestemmingsplan 'Zuidhoornseweg' (de weg tussen de Reinier de Graafweg en de A4) van fors hogere intensiteiten is uitgegaan en dat tussen de Jan Thoméelaan en het begin van de Reinier de Graafweg 10.000 auto's verdwijnen. Ook dat is niet juist. De intensiteiten komen overeen.
		Aanpassing	Geen aanpassing
6.2		Samenvatting	In de zienswijze is verder aangevoerd dat ten onrechte niet is gekeken naar de mogelijkheden om de verkeerintensiteit in het plangebied te verlagen, bijvoorbeeld door middel van een selectieve verkeersknip voor vrachtverkeer. Dat is mogelijk omdat Delft maar liefst zeven directe en indirecte verbindingen heeft

			met de nabijgelegen autosnelwegen.
		Beantwoording	De Reinier de Graafweg behoort tot de hoofdverkeersstructuur van Delft en neemt de functie van westelijke ontsluitingsroute die nu loopt via de Woudseweg, Hoornseweg en de kern van Den Hoorn over. Het verlagen van de verkeersintensiteiten past daar niet bij en betekent dat de weg onvoldoende kan functioneren. Bovendien is het beperken van de verkeersomvang niet nodig. Zoals hierboven is toegelicht, heeft de weg voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken en leidt de verkeerstoename niet tot onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Gelet hierop is er geen reden om de verkeersintensiteiten te beperken.
		Aanpassing	Geen aanpassing
6.3		Samenvatting	De indiener merkt verder op dat er in het luchtkwaliteitsonderzoek vanuit is gegaan dat de uitstoot van de voertuigen die gebruik maken van de weg binnen de wettelijke norm blijft. Er is geen rekening mee gehouden dat fabrikanten met meetgegevens hebben gefraudeerd. Zolang de juiste gegevens niet bekend zijn, kan het effect op de luchtkwaliteit niet worden berekend.
		Beantwoording	Het is niet juist dat bij het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan van onjuiste emissies omdat geen rekening is gehouden met 'sjoemelsoftware' van autofabrikanten. De uitgangspunten die moeten worden gehanteerd bij luchtkwaliteitsonderzoek zijn voorgeschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De emissiefactoren die daarbij worden toegepast worden jaarlijks door TNO geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten, waaronder metingen. Hogere of lagere praktijkemissies dan de norm zijn in de data verwerkt. Dat bij het onderzoek van te lage emissies is uitgegaan, is dan ook niet juist.
		Aanpassing	Geen aanpassing
6.4		Samenvatting	De indiener wijst erop dat de aansluiting op de A4 hoe dan ook ten koste gaat van de leefbaarheid en het woongenot. Dat is ook het geval als er maatregelen worden getroffen. Volgens de indiener blijkt uit in een 'The Lancet' gepubliceerd onderzoek dat bewoners die langs drukke wegen wonen een met 7% verhoogde kans op hart- en long ziektes hebben en op dementie en alzheimer.

		Beantwoording	Uit het milieuonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat de verbinding van de Reinier de Graafweg met de A4 geen grote gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. Hierboven is dat uitgebreid toegelicht (bij zienswijze 1). Mede door de grotere afstand tussen de rijstroken en de woningen en de toepassing van geluidsarme wegverharding is de toename van de geluidbelasting op de woningen beperkt tot 1 tot 2 dB ten opzichte van de bestaande geluidbelasting. De geluidsbelasting op de woningen voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder en is vergelijkbaar met de geluidbelasting op veel andere locaties in Delft. Ook het luchtkwaliteitsonderzoek laat zien dat de verandering van de weg geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. De concentraties blijven ruim onder de grenswaarden en nemen in zeer beperkte mate toe. De toename van het verkeer leidt niet tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Gelet hierop is het niet juist dat de nieuwe functie van de weg onaanvaardbare gevolgen heeft voor de leefbaarheid en het woongenot.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.1	2999403	Samenvatting	De indiener is bezorgd over de toename van het aantal verkeersbewegingen op de Brahmslaan. Na het in gebruik nemen van de nieuwe Reinier de Graafweg zal er nog meer verkeer door deze straat gaan rijden. Dat geldt met name voor verkeersdeelnemers die bekend zijn in de omgeving en de verkeerslichten op de Reinier de Graafweg en de Buitenhofdreef willen vermijden. De indiener verwacht dat automobilisten de eventuele extra wachttijd bij de verkeerslichten bij de Jan Thoméelaan accepteren en liever kiezen voor een (langzamere) route met zo min mogelijk verkeerslichten.
		Beantwoording	Met het verkeersmodel Visum is op macroscopisch niveau doorgerekend wat het doortrekken van de Reinier de Graafweg voor effect heeft op het aantal verkeersbewegingen door de buurt Buitenhof noordzijde en de routekeuze. Het gebied dat beschouwd is wordt ontsloten door de straten Jan Thoméelaan, Griegstraat, Chopinlaan, Bachsingel, Van der Slootsingel en het Zwembadpad. Uit de modelmatige berekeningen blijkt dat de doortrekking van de Reinier de Graafweg geen relevant effect heeft op het totaal aantal verkeersbewegingen in deze buurt en niet tot een andere routekeuze van het doorgaande verkeer leidt. Uit de microsimulatie die voor het plan is uitgevoerd, blijkt dat het verkeersvolume op de Reinier de Graafweg kan worden verwerkt. De weg heeft voldoende capaciteit. Ook op de drukste momenten

			ontstaat er geen filevorming op de Reinier de Graafweg. Daarnaast hebben de Brahmslaan en de Griegstraat niet een ontwerp van een snelle alternatieve route. De route is voorzien van drempels en as-verspringingen, er wordt gefietst op de rijbaan en er zijn, door de aanwezigheid van veel parkeervakken, de nodige parkeerbewegingen op deze route te verwachten. Gelet hierop is het niet te verwachten dat verkeer de Brahmslaan zal gebruiken als alternatieve route voor de Reinier de Graafweg. De doorstroming op de Reinier de Graafweg geeft geen aanleiding om een alternatieve route te kiezen. Daarnaast biedt de route via de Brahmslaan onvoldoende voordelen. Gelet op het bovenstaande is het niet te verwachten dat de Brahmslaan een sluiproute wordt. Dat zal echter worden gemonitord. De Jan Thoméelaan zal worden voorzien van tellussen. Hiermee wordt bijgehouden of de werkelijke aantallen overeen zullen komen met de prognoses. Indien noodzakelijk kunnen aanvullende maatregelen, zoals drempels en beïnvloeden van de verkeersregelininstallatie, getroffen worden als de verkeersintensiteiten door de wijk teveel toenemen.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.2		Samenvatting	De indiener verwacht verder dat er meer bezoekers van het Reinier de Graafgasthuis in de Brahmslaan zullen gaan parkeren. Op dit moment zijn alle parkeerplaatsen tussen Brahmslaan 2 en 40 overdag al bijna continue bezet. Dat kan verder toenemen omdat bezoekers uit de richting van Den Hoorn nu nog moeten omrijden om de Brahmslaan te bereiken. In de toekomst is dat niet meer nodig en zullen meer bezoekers de parkeergarage van het ziekenhuis vermijden en in de Brahmslaan parkeren.
		Beantwoording	De gemeente zal dit monitoren. Als het uitwijkgedrag substantieel toeneemt en dit ongewenste effecten op de parkeerdruk heeft, zijn maatregelen mogelijk om dit tegen te gaan. Daarbij kan worden gedacht aan het invoeren van parkeerregulering en maatregelen om het gebruik van de parkeergarage te stimuleren.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.3		Samenvatting	Volgens de indiener is verder ten onrechte geen rekening gehouden met de ontwikkeling bij de Lidl. Dat zal tot gevolg hebben dat verkeer vanuit Den Hoorn via de Brahmslaan naar de Lidl zal rijden om

			boodschappen te doen. In de onderzoeken lijkt geen rekening te zijn gehouden met de ontwikkeling van de Lidl en de daarmee samenhangende verkeersaantrekkende werking.
		Beantwoording	De ontwikkeling van de Lidl zelf leidt tot een dusdanig beperkte toename van het verkeer, dat dit, ten opzichte van de rest van de hoeveelheid verkeer in de wijk, niet waarneembaar zal zijn. Met de ontwikkeling van de Lidl is op een openingsdag een toename van 109 verkeersbewegingen te verwachten. Zonder doortrekking van de Reinier de Graafweg is de verwachting dat dit verkeer allemaal ontsloten zal worden via de Griegstraat en Buitenhofdreef. Met de doortrekking van de Reinier de Graafweg zal een deel van de bezoekers van de Lidl kiezen voor een route via de Brahmslaan en de Jan Thoméelaan. Dit zal voor hen de kortste route worden. Uit het verkeersmodel blijkt, op basis van herkomst- en bestemmingslocaties, dat naar verwachting 75% van de bezoekers via de Griegstraat zal blijven rijden en 25% van de bezoekers een route via de Brahmslaan en Jan Thoméelaan zal nemen. Op basis van 109 verkeersbewegingen betekent dit dat de ontwikkeling van Lidl in combinatie met het doortrekken van de Reinier de Graafweg leidt tot 27 extra verkeersbewegingen per dag op de Brahmslaan. Dit is een dusdanig beperkte toename dat er geen aanleiding is om het plan hierop aan te passen.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.4		Samenvatting	De indiener vindt het vreemd dat in zowel het geluidsrapport als het luchtkwaliteitsrapport gekeken wordt naar de situatie over 10 jaar, terwijl de reconstructie in 2018 gerealiseerd moet zijn. Waarom zijn er geen berekeningen uitgevoerd voor 2018/2019 en/of over 5 jaar? De indiener wil graag inzicht hebben in de gevolgen op korte termijn.
		Beantwoording	Bij het onderzoek is uitgegaan van de voorgeschreven en landelijk gehanteerde onderzoeksmethoden. De onderzoeken gaan daarom uit van de huidige situatie en de situatie tien jaar na openstelling van de weg. Het valt niet in te zien waarom het voor de beoordeling van het bestemmingsplan noodzakelijk is om ook onderzoek uit te voeren voor andere jaren. Uit de zienswijze blijkt dat niet.
		Aanpassing	Geen aanpassing

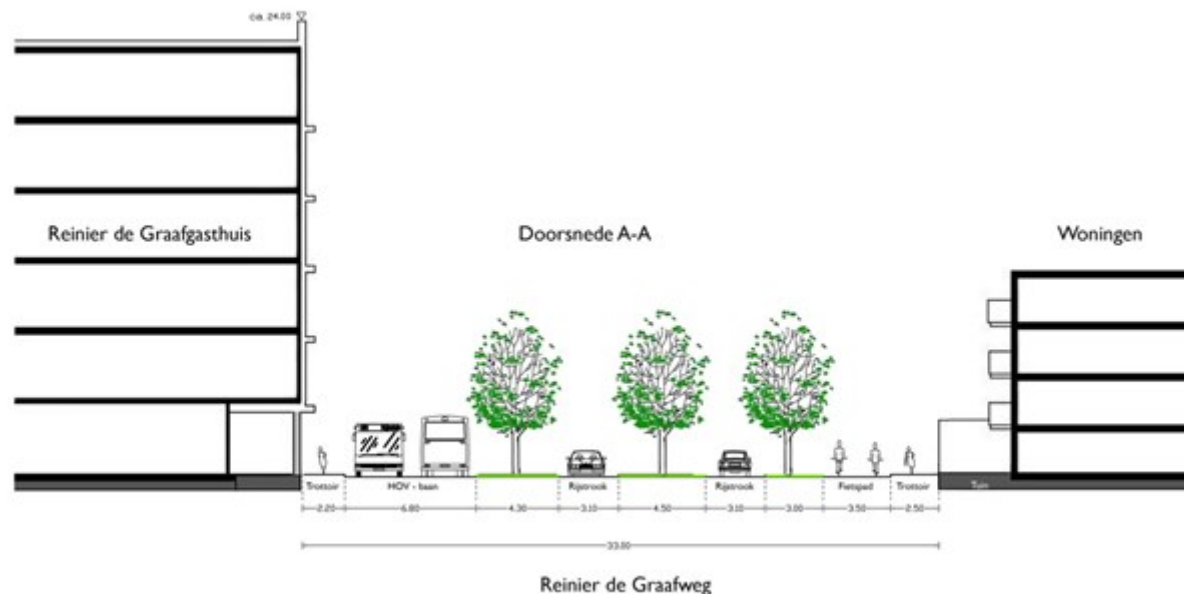
7.5		Samenvatting	De indiener vraagt zich af of er bij het plan voor het doortrekken van de Reinier de Graafweg en de uitgevoerde onderzoeken voldoende aandacht is geweest voor de gevolgen voor de Jan Thoméelaan en de Brahmslaan. Op basis van eigen tellingen komt de indiener op 1424 verkeersbewegingen per etmaal op de Brahmslaan, terwijl de bijlage bij het onderzoek 648 bewegingen noemt. De indiener gaat er daarom vanuit dat de in het geluids- en luchtkwaliteitsrapport gebruikte verkeersgegevens onjuist zijn. Daarnaast worden eventuele problemen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit 'bedekt' door de maximumsnelheid te verlagen, zoals op de Jan Thoméelaan. De indiener verzoekt daarom de gevolgen, met name voor geluid en luchtkwaliteit, voor de Jan Thoméelaan en de Brahmslaan beter in kaart te brengen en representatieve verkeerstellingen uit te voeren op deze wegen.
		Beantwoording	Voor het bestemmingsplan zijn de gevolgen van de wijziging van de Reinier de Graafweg voor de omgeving – waar de Brahmslaan en de Jan Thoméelaan onderdeel van zijn - onderzocht. Het is niet juist dat daarbij gebruik is gemaakt van onjuiste verkeersgegevens of dat de gevolgen voor de Brahmslaan en Jan Thoméelaan onvoldoende in beeld zijn gebracht. Hieronder wordt dat toegelicht. <i>Akoestisch onderzoek</i> Met het akoestisch onderzoek moet onderzocht worden of de verandering van de Reinier de Graafweg leidt tot reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dat is het geval als de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer ten opzichte van de geldende grenswaarde. Hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd en welke wegen daarbij moeten worden betrokken, is vastgelegd in de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het onderzoek moet betrekking hebben op de weg waar de verandering plaatsvindt. In dit geval is dat de Reinier de Graafweg. Daarnaast moeten de wegen waar door de wijziging van de Reinier de Graafweg een geluidtoename van 2 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde kan optreden worden onderzocht. In het onderzoeksrapport van DPA is vastgesteld dat het in dit geval gaat het om de Reinier de Graafweg zelf en de aansluitende wegvakken op de Jan Thoméelaan, de Westlandseweg en de Buitenhofdreef. Daarbuiten neemt het geluid niet met 2 dB of meer toe en is dus geen sprake van reconstructie. Dat betekent dat de wegen die moeten worden onderzocht bestaan uit de hiervoor genoemde (delen van) wegen en dat de daarbuiten gelegen wegen niet bij de te onderzoeken wegen horen. De Brahmslaan is één van die wegen.

			In het akoestisch onderzoek moet vervolgens worden onderzocht wat de geluidbelasting wordt in de zone(s) rond de relevante wegen. De woningen langs de Brahmslaan en de Jan Thomeelaan liggen binnen die zone(s). Het effect op die woningen moet dus worden onderzocht. In het onderzoek van DPA is dat ook gebeurd. Uit het onderzoek blijkt dat bij de woning van de indiener geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB optreedt. De geluidbelasting blijft ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde. De wijziging van de Reinier de Graafweg heeft dan ook geen onaanvaardbare gevolgen voor de geluidbelasting op de woning van de indiener. Het onderzoek is conform de wettelijk voorgeschreven methode uitgevoerd en heeft betrekking op de wegen en woningen die op grond van die methode moeten worden onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde bij de woning van de indiener niet wordt overschreden. Dat de gevolgen voor de Brahmslaan e.o. onvoldoende zijn onderzocht, is dan ook niet juist. <i>Intensiteiten Brahmslaan</i> De verkeersintensiteiten die voor het onderzoek nodig waren, zijn berekend met het verkeersmodel Visum. Het verkeersmodel is ontworpen om inzicht te geven in de intensiteiten op de ontsluitingswegen en is gekalibreerd op meer dan honderd telpunten. Daardoor geeft het model een betrouwbare prognose van de verkeersintensiteiten op de wegen die voor het onderzoek relevant zijn. De resultaten van de berekening van de intensiteiten zijn te zien op de afbeeldingen in de bijlagen bij het reconstructieonderzoek. Naast de intensiteiten die voor het onderzoek relevant zijn, zijn op de afbeeldingen ook intensiteiten te zien op de woonstraten binnen de wijk. De indiener van de zienswijze gaat er daarom vanuit dat het reconstructieonderzoek ook op die wegen betrekking heeft. Dat is echter niet het geval. Bij het reconstructieonderzoek gaat het om de geluidbelasting van de voor het onderzoek relevante (hiervoor genoemde) wegen. De modelberekening was dan ook niet gericht op het gedetailleerd in beeld brengen van de verdeling van het verkeer over de woonstraten binnen de wijk maar op het berekenen van de intensiteiten op de voor het onderzoek relevante wegen. De verdeling van het verkeer over de woonstraten binnen de wijk die op de afbeeldingen te zien is kan dus afwijken van de werkelijke verdeling. In de zienswijze wordt daar ook op gewezen.
--	--	--	---

		Hoewel de intensiteiten op de Brahmslaan geen onderdeel zijn van de input voor het reconstructieonderzoek, is voor de volledigheid wel onderzocht wat de intensiteiten op de Brahmslaan zijn. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de intensiteiten met een tellus geteld. De resultaten zijn als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Daaruit blijkt dat er ca. 1495 voertuigbewegingen per etmaal op de Brahmslaan zijn, wat redelijk overeen komt met de tellingen van de indiener (1424 voertuigen). Voor het reconstructieonderzoek is dat echter niet relevant omdat het bij het reconstructieonderzoek niet gaat om het verkeer op de Brahmslaan maar om het verkeer op de Reinier de Graafweg en de aansluitende wegvakken van de Jan Thoméelaan, de Westlandseweg en de Buitenhofdreef en de gevolgen die dat verkeer heeft voor de geluidbelasting op de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. <i>Luchtkwaliteitsonderzoek</i> Het is ook niet juist dat het luchtkwaliteitsonderzoek een onjuist of onvolledig beeld geeft van de gevolgen ter plaatse van de Jan Thoméelaan en de Brahmslaan. Met dit onderzoek moet worden onderzocht of de nieuwe functie van de weg tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen leidt. De manier waarop de gevolgen voor de luchtkwaliteit berekend moeten worden is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Het onderzoek heeft betrekking op de Reinier de Graafweg zelf en de belangrijkste ontsluitingswegen. Deze wegen zijn maatgevend voor de invloed van de verkeerstoename op de luchtkwaliteit. Het onderzoek geeft daardoor inzicht in de maximale effecten die de verkeerstoename kan hebben. Bij het onderzoek is bovendien uitgegaan van een negatievere situatie dan nodig is op grond van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Een deel van de rekenpunten is op kortere afstand van wegen gelegen dan de minimale afstand die volgt uit de Rbl 2007. Daardoor wordt inzicht gegeven in de maximaal te verwachten concentraties binnen en in de omgeving van het plangebied (waaronder de Brahmslaan en de Thoméelaan). Uit het onderzoek blijkt dat ook bij deze worst case-benadering geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen optreedt. De concentraties blijven ruim onder de grenswaarden. De toename van de concentraties tengevolge van de verkeerstoename is zeer beperkt. <i>30 kilometer</i> Tenslotte is het niet juist dat de gevolgen zijn 'bedekt' door de Jan Thoméelaan te beschouwen als een 30 kilometer-weg. Na de reconstructie wordt de maximumsnelheid op deze weg 30 kilometer. In het
--	--	--

			onderzoek is daar dan ook terecht vanuit gegaan.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.6		Samenvatting	De indiener wijst erop dat de geluidsbelasting ter hoogte van Brahmslaan 38 55-60 dB is op de 'geluidskaart, geluidsbelasting wegverkeerslawaaï per etmaal'. Als dit bepaald is op basis van 648 bewegingen per etmaal, is de werkelijke geluidsbelasting waarschijnlijk hoger.
		Beantwoording	De indiener verwijst naar een kaart uit het Actieplan Geluid (2013). Die kaart geeft een globale indruk van het wegverkeerslawaaï in Delft. De kaart heeft geen betrekking op de reconstructie van de Reinier de Graafweg en is ook niet geschikt om het effect daarvan op de geluidbelasting te beoordelen. Om dat wel te kunnen doen, is voor het bestemmingsplan akoestisch onderzoek uitgevoerd door DPA. Met dit onderzoek zijn de gevolgen van de wijziging van de Reinier de Graafweg voor het geluid op de woningen beoordeeld. Daarbij gaat het om de geluidbelasting van het verkeer op de Reinier de Graafweg en de aansluitende wegvakken. Zoals hierboven bij 7.5 is toegelicht, zijn daarom niet de verkeersintensiteiten van de Brahmslaan van belang maar de intensiteiten van de Reinier de Graafweg en de aansluitende wegvakken. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijziging van de weg bij de woning van de indiener niet tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB leidt en dat bij de woning geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
		Aanpassing	Geen aanpassing
7.7		Samenvatting	De indiener vraagt om aan te geven op welke manier het verkeer van de nieuw te bouwen woningen op het ziekenhuisterrein wordt afgewikkeld. Als dit op de Jan Thoméelaan is nemen de verkeersbewegingen op de Brahmslaan nog verder toe. De indiener verzoekt de gemeente om het aantal verkeersbewegingen op en rond de Brahmslaan niet verder te laten stijgen.
		Beantwoording	Er zijn nog geen concrete woningbouwplannen voor het ziekenhuisterrein bekend. Als die plannen worden ontwikkeld, zal daarvoor een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen met de daarbij horende bezwaar- en beroepsmogelijkheden.

		Aanpassing	Geen aanpassing
8		Samenvatting	De indiener heeft bezwaar tegen het plan en is van mening dat ten onrechte alleen naar de weg en de bereikbaarheid is gekeken. Het doel van het plan moet het ontwerpen van een integrale woonomgeving zijn en het vinden van oplossingen voor het woonklimaat. Nu is het uitgangspunt 'als het je niet bevalt, dan doe je de ramen en deuren maar dicht'.
		Beantwoording	Bij de voorbereiding van het plan is uitgegaan van een zorgvuldige inpassing van de weg in de woonomgeving. Dat bij het plan alleen naar de weg is gekeken en niet naar de woonomgeving, is dan ook niet juist. Het wegontwerp is daar juist op afgestemd. Dat is ook de reden waarom het nieuwe bestemmingsplan nodig is. In het huidige bestemmingsplan is al uitgegaan van de nieuwe functie van de weg. Bij het ontwerp van de weg is er echter voor gekozen om de weg breder te maken dan mogelijk is op grond van het huidige bestemmingsplan. Op grond van het bestemmingsplan is een weg mogelijk met een breedte van ca. 30 meter. De ruimte tussen het ziekenhuis en de woonbebouwing is echter groter: ca. 33 meter. Bij het wegontwerp is ervoor gekozen om deze ruimte volledig te benutten. De ruimte tussen het ziekenhuis en de woonbebouwing is voldoende ruim om de weg en de nieuwe functie daarvan op een goede manier te kunnen inpassen. De verbreding maakt het mogelijk om een ruimere afstand aan te houden tussen de rijstroken en de woningen langs de weg. Dat is gunstig voor de geluidbelasting op de gevels en de beleving van de weg vanuit de woningen. De weg krijgt een ruime opzet met een vrijliggend fietspad, een aparte OV-baan, groene bermen en gescheiden rijstroken. Vanwege de aanwezigheid van de woningen langs de weg, is ervoor gekozen om het fietspad, het voetpad en een groene berm aan de zijde van de woningen te leggen. Daardoor kan een ruime afstand tussen de woningen en de rijstroken worden aangehouden. Die afstand is ruimer dan de huidige afstand. Verder zorgen de drie ruime groene bermen met bomen voor een zo groen mogelijk straatbeeld. De bomenrijen werken ook als een visuele buffer voor het verkeer gezien vanuit de woningen.



Afbeelding: weginrichting

Door de nieuwe functie van de weg neemt het verkeer toe. Uit het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd blijkt dat dit geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. Mede door de grotere afstand tussen de rijstroken en de woningen en de toepassing van geluidsarme wegverharding is de toename van de geluidbelasting op de woningen beperkt. De toename is 1 tot 2 dB ten opzichte van de bestaande geluidbelasting. De geluidsbelasting op de woningen voldoet aan de normen uit de Wet geluidhinder en is vergelijkbaar met veel andere locaties in Delft.

Gelet op het bovenstaande is het niet juist dat bij de voorbereiding van het plan alleen naar de bereikbaarheid is gekeken en niet naar de woonomgeving langs de weg. Het wegontwerp is daar juist op afgestemd.

		Aanpassing	Geen aanpassing
--	--	------------	-----------------