

Raadsvoorstel

Aan de gemeenteraad

Van : college van B&W
Datum : 06-11-2018
Pfh. : Martina Huijsmans
Steller : D.J.T. van Rees
tel.nr. : 06-20779292
e-mail : dvrees@delft.nl
Registratie nr. : 3804151
BBV : 3804147
Griffiennr. : 1845348

Onderwerp : vaststelling bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden'

Gevraagde beslissing:

1. De indieners van de zienswijzen 1 tot en met 47 met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0055-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0055-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden 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 Nieuw Delft, zuidelijke velden gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dit ter inzage heeft gelegen. De wijzigingen betreffen:
 - A. Voor wat betreft de verbeelding de wijzigingen, zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte wijzigingenkaart. Het gaat om de volgende wijzigingen:
 1. De maximale bouwhoogten zijn aangepast.
 2. De begrenzing van de bestemmingsvlakken is gewijzigd.
 3. De hoogtescheidingslijn bij veld 8b is aangepast.
 4. Het bestemmingsvlak met de bestemming 'Gemengd' bij de velden 6 en 7 is gesplitst in twee bestemmingsvlakken. De gronden tussen veld 6 en 7 hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen.
 5. Op veld 6 is de aanduiding 'percentage hogere bouwhoogte (%)' toegevoegd. In de planregels is geregeld dat 30% van het aanduidingsvlak een hoogte van 22 meter mag hebben.
Deze aanpassingen zijn opgenomen naar aanleiding van de zienswijzen.
 - B. Voor wat betreft de regels de volgende wijzigingen:

1. In artikel 1.56 is "Besluit omgevingsvergunning" gewijzigd in "Besluit omgevingsrecht";
Dit is een tekstuele correctie.
2. In het bestemmingsplan is de regeling voor bedrijven aangepast. In de planregels zijn daarvoor de volgende wijzigingen doorgevoerd:
 - a. Artikel 1.16 is geschrapt. De daarna volgende begripsbepalingen zijn hernummerd.
De definitie is geschrapt omdat het begrip 'bedrijf geschikt voor functiemenging' niet meer in de planregels voorkomt.
 - b. Na artikel 1.59 is een nieuw artikel 1.60 toegevoegd dat luidt als volgt:
"1.60 LvB
de Lijst van Bedrijfstypen die onderdeel uitmaakt van deze regels".

De Lijst van Bedrijfstypen komt voor in de planregels en is daarom opgenomen in de begripsbepalingen.
 - c. De artikelen na artikel 1.60 zijn hernummerd;
 - d. In artikel 3.1f is "bedrijf geschikt voor functiemenging" gewijzigd in "bedrijf"
Dit betreft een redactionele wijziging.
 - e. In artikel 3 is een nieuw lid 3.4.4 toegevoegd met de volgende tekst:
"3.4.4 Milieucategorie
De in lid 3.1f genoemde bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voor zover zij behoren tot maximaal categorie 2 van de LvB."
 - f. In de regels is een nieuw lid 3.5.1 ingevoegd:
"a. *het bepaalde in lid 3.4.4 om functies uit categorie 3.1 van de LvB mogelijk te maken;*
b. *het bepaalde in lid 3.4.4 om functies toe te laten die niet genoemd worden in de LvB;*"
 - g. Aan artikel 3.5.2 is een nieuw sub a toegevoegd met de volgende tekst:

"Het bevoegd gezag kan de in lid 3.5.1, sub a en b bedoelde afwijkingsbevoegdheid toepassen indien deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden te behoren tot categorie 2 en indien de kwaliteit van leefomgeving niet onevenredig nadelig wordt beïnvloed."
3. De definitie van 'maatschappelijke voorzieningen' in artikel 1.62 (oud) is gewijzigd in de volgende tekst:

"het uitoefenen van activiteiten gericht op de sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening, jeugd/kinderopvang, religie, bibliotheken, openbare dienstverlening, sportvoorzieningen en verenigingsleven met uitsluiting van onderwijs, uitvaart/begraafplaatsen, gevangeniswezen, defensie/militaire zaken en zorgfuncties;"

In het plangebied is geen onderwijsfunctie meer voorzien. De functie is daarom uit de planregels geschrapt. Daarnaast vielen zorgfuncties onder 'maatschappelijke voorzieningen' in het ontwerpbestemmingsplan. Vanwege de leesbaarheid van de planregels is ervoor gekozen om zorgfuncties als aparte functie in de regels te noemen. Daarom is toegevoegd dat zorg niet onder dit

begrip valt.

4. De definities van 'dove gevel' en 'vliesgevel' zijn geschrapt uit artikel 1.
Deze begrippen komen in de planregels niet voor.
5. Na lid 3.1a is een nieuw lid b toegevoegd met de tekst "zorgfuncties". De nummering van de leden na het nieuwe artikel 3.1b is hierop aangepast.
Deze wijziging hangt samen met de wijziging bij punt 3.
6. In artikel 3.1 was een maximum brutovloeroppervlak opgenomen voor de functies die het bestemmingsplan toestaat en een maximum woningaantal.
Deze regeling is verplaatst naar lid 3.4 en gewijzigd in het volgende:

"3.4.1 Maximum gezamenlijk bruto vloeroppervlak (bvo)

a. het maximum bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied van de in lid 3.1a tot en met i genoemde functies samen bedraagt 125.000 m².

3.4.2 Maximum woningaantal

a. in het plangebied zijn maximaal 960 woningen toegestaan;
b. woningen die ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan rechtmatig in het plangebied aanwezig zijn of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gebouwd kunnen worden, worden bij de berekening van het in het vorige lid genoemde woningaantal niet meegeteld. Voorts blijven deze woningen buiten beschouwing bij de berekening het in lid 3.4.1a bedoelde gezamenlijke bruto vloeroppervlak (bvo).

3.4.3 Maximum bruto vloeroppervlak niet-woonfuncties per functie(groep)

Voor de in lid 3.1b tot en met i genoemde functies gelden, onverminderd het bepaalde in lid 3.4.1a, de volgende bepalingen:

a. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied voor de in lid 3.1b tot en met i genoemde functies bedraagt het volgende:

<i>functie</i>	<i>maximaal bruto vloeroppervlak</i>
<i>detailhandel</i>	<i>900 m²</i>
<i>kantoren</i>	<i>9.000 m²</i>
<i>horeca</i>	<i>1.000 m²</i>
<i>zorgfuncties</i>	<i>10.000 m²</i>
<i>alle overige functies genoemd in lid 3.1f tot en met i gezamenlijk</i>	<i>10.000 m²</i>

b. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied van alle in lid 3.1c tot en met i genoemde functies bedraagt samen 12.000 m²;

c. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) van detailhandel bedraagt per vestiging 300 m²."

7. In artikel 3.2 is een nieuw sub b toegevoegd dat luidt als volgt:

"in afwijking van het bepaalde in lid 3.2a mag 30% van het aanduidingsvlak ter plaatse van de aanduiding 'percentage hogere bouwhoogte (%)' een maximale bouwhoogte van 22 meter hebben;"

8. Na lid 3.2 is een nieuw lid 3.3 toegevoegd met de volgende tekst:

"3.3 Nadere eisen

- a. Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw met een hoogte van 30 meter of meer verleend kan worden, dient door de aanvrager een windhinderonderzoek te worden overgelegd. Dit onderzoek moet inzicht bieden in de mogelijke gevolgen van windhinder in de omgeving van het gebouw en de eventueel daaruit voortvloeiende te nemen maatregelen en/of aan te leggen voorzieningen.
- b. Het bevoegd gezag kan ter voorkoming van onevenredige windhinder en/of windgevaar nadere eisen stellen met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter ter voorkoming of beperking van windhinder indien het in het vorige lid bedoelde onderzoek daartoe aanleiding geeft.”
9. In artikel 3.4.6e is “meer dan 10.000 kg” geschrapt.
De opslag en verkoop van consumentenvuurwerk is in het plangebied niet toegestaan.
10. In artikel 4.1 is de nummering van de subleden gecorrigeerd. In de tekst stond abusievelijk tweemaal sub a.
11. Artikel 14 is gewijzigd in het volgende:

“Artikel 14 Algemene parkeerregels

14.1 Algemene parkeerregels

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van auto's op het eigen terrein en deze parkeerruimte in stand wordt gehouden.
- b. Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van fietsen op het eigen terrein en deze parkeerruimte in stand wordt gehouden.

14.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 14.1b geldt niet voor een gebouw voor een woonfunctie, niet-zijnde een woonfunctie voor studenten of een woonfunctie voor zorg.

14.3 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 14.1:

- a. Indien het voldoen aan het bepaalde in lid 14.1 door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; en/of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien en deze in stand wordt gehouden.

14.4 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 14.3 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de parkeersituatie in de openbare ruimte;
- b. de woon- en leefsituatie.

14.5 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past het bepaalde in lid 14.1, 14.3 en 14.4 toe met inachtneming van de beleidsregels uit de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt bij de toetsing uitgegaan van de nieuwe of gewijzigde beleidsregels, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning."

Deze bepaling is gewijzigd om aan te sluiten bij het op 31 mei 2018 vastgestelde bestemmingsplan 'Facetherziening Parkeren'. De parkeerregeling uit dat plan is in de planregels overgenomen.

12. Na artikel 14 is een nieuw artikel 15 opgenomen met de volgende tekst:

"Artikel 15 Laden en lossen van goederen

15.1 Laden en lossen van goederen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het laden en lossen van goederen op het eigen terrein en deze laad- en losruimte in stand wordt gehouden.

15.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.1:

- a. indien het voldoen aan het bepaalde in lid 1 door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; en/of*
- b. voor zover op andere wijze in de nodige laad- en losruimte wordt voorzien en deze in stand wordt gehouden.*

15.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken als bedoeld in lid 15.2 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de openbare ruimte;*
- b. de parkeersituatie;*
- c. de woon- en leefsituatie.*

15.4 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past het bepaalde in lid 15.1, 15.2 en 15.3 toe met inachtneming van de beleidsregels uit de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt bij de toetsing uitgegaan van de nieuwe of gewijzigde beleidsregels, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning."

Deze wijziging hangt samen met de wijziging bij punt 11.

13. In artikel 17.1a is de tekst "afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10% waarbij geldt dat de hoogtematen met maximaal 1 m mogen worden verhoogd" gewijzigd in "afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%, met uitzondering van hoogtematen"

C. Voor wat betreft de toelichting:

De toelichting is aangepast en 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 het zuidelijke deel van Nieuw Delft is een nieuw bestemmingsplan opgesteld (het plan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden'). Het nieuwe bestemmingsplan is opgesteld om het zuidelijke deel van Nieuw Delft te kunnen realiseren.

1. Aanleiding

In februari 2006 is voor het project het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is meer dan tien jaar oud en wordt geactualiseerd. Dat gebeurt in twee fasen. Voor het noordelijke deel van het gebied is in 2015 het bestemmingsplan 'Van Leeuwenhoekkwartier Noord' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk. Het nieuwe bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' heeft betrekking op het zuidelijke deel van Nieuw Delft. Beide bestemmingsplannen zijn gebaseerd op het Integraal Ontwikkelingsplan Nieuw Delft 2025 (IOP), dat in 2013 door de raad is vastgesteld.

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 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 met de mogelijkheid voor een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Er zijn 48 zienswijzen ingediend.

B Vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden wordt ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

De toelichting, de verbeelding en de regels van het ontwerpbestemmingsplan zijn op een aantal punten ambtshalve en naar aanleiding van de zienswijzen aangepast. De wijzigingen van de toelichting en de regels worden in het onderstaande opgesomd. Aanpassingen op de verbeelding zijn opgenomen op de wijzigingskaart behorend bij dit besluit.

4. Wat willen we bereiken? (Beoogd effect)

Realisering van Nieuw Delft.

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 de Stadskrant 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.

Op het besluit is Afdeling 2 van Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent onder meer dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Bijlagen:

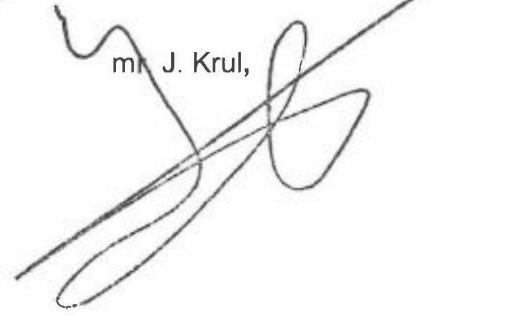
- Toelichting
- Verbeelding (identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0055-2001)
- Regels
- Nota Zienswijzen

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,


J.M. van Bijsterveldt-Vliegenthart,

burgemeester.


mr. J. Krul,

secretaris.

Raadsbesluit

Datum : 29 november 2018
BBV : 3804147
Griffienr. : 1845348

Onderwerp : Vaststelling bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden

De raad van de gemeente Delft;

Gelezen het voorstel van het college van 6 november 2018;

BESLUIT:

1. De indieners van de zienswijzen 1 tot en met 47 met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan in hun zienswijzen te ontvangen.
2. Aan de zienswijzen gedeeltelijk tegemoet te komen.
3. Het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden met identificatienummer NL.IMRO.0503.BP0055-2001 langs elektronische weg vast te stellen waarbij de GBKN-kaart met het nummer o_NL.IMRO.0503.BP0055-2001 als ondergrond is gebruikt.
4. De analoge verbeelding van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden 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 Nieuw Delft, zuidelijke velden gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dit ter inzage heeft gelegen. De wijzigingen betreffen:
 - A. Voor wat betreft de verbeelding de wijzigingen, zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte wijzigingenkaart. Het gaat om de volgende wijzigingen:
 1. De maximale bouwhoogten zijn aangepast.
 2. De begrenzing van de bestemmingsvlakken is gewijzigd.
 3. De hoogtescheidingslijn bij veld 8b is aangepast.
 4. Het bestemmingsvlak met de bestemming 'Gemengd' bij de velden 6 en 7 is gesplitst in twee bestemmingsvlakken. De gronden tussen veld 6 en 7 hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen.
 5. Op veld 6 is de aanduiding 'percentage hogere bouwhoogte (%)' toegevoegd. In de planregels is geregeld dat 30% van het aanduidingsvlak een hoogte van 22 meter mag hebben.

B. Voor wat betreft de regels de volgende wijzigingen:

1. In artikel 1.56 is "Besluit omgevingsvergunning" gewijzigd in "Besluit omgevingsrecht";
2. In het bestemmingsplan is de regeling voor bedrijven aangepast. In de planregels zijn daarvoor de volgende wijzigingen doorgevoerd:
 - a. Artikel 1.16 is geschrapt. De daarna volgende begripsbepalingen zijn hernummerd.
 - b. Na artikel 1.59 is een nieuw artikel 1.60 toegevoegd dat luidt als volgt:
*"1.60 LvB
de Lijst van Bedrijfstypen die onderdeel uitmaakt van deze regels".*

De Lijst van Bedrijfstypen komt voor in de planregels en is daarom opgenomen in de begripsbepalingen.
 - c. De artikelen na artikel 1.60 zijn hernummerd;
 - d. In artikel 3.1f is "bedrijf geschikt voor functiemenging" gewijzigd in "bedrijf"
Dit betreft een redactionele wijziging.
 - e. In artikel 3 is een nieuw lid 3.4.4 toegevoegd met de volgende tekst:
*"3.4.4 Milieucategorie
De in lid 3.1f genoemde bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voor zover zij behoren tot maximaal categorie 2 van de LvB."*
 - f. In de regels is een nieuw lid 3.5.1 ingevoegd:
*"a. het bepaalde in lid 3.4.4 om functies uit categorie 3.1 van de LvB mogelijk te maken;
b. het bepaalde in lid 3.4.4 om functies toe te laten die niet genoemd worden in de LvB;"*
 - g. Aan artikel 3.5.2 is een nieuw sub a toegevoegd met de volgende tekst:

"Het bevoegd gezag kan de in lid 3.5.1, sub a en b bedoelde afwijkingsbevoegdheid toepassen indien deze naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kunnen worden te behoren tot categorie 2 en indien de kwaliteit van leefomgeving niet onevenredig nadelig wordt beïnvloed."
3. De definitie van 'maatschappelijke voorzieningen' in artikel 1.62 (oud) is gewijzigd in de volgende tekst:

"het uitoefenen van activiteiten gericht op de sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening, jeugd/kinderopvang, religie, bibliotheken, openbare dienstverlening, sportvoorzieningen en verenigingsleven met uitsluiting van onderwijs, uitvaart/begraafplaatsen, gevangeniswezen, defensie/militaire zaken en zorgfuncties;"
4. De definities van 'dove gevel' en 'vliesgevel' zijn geschrapt uit artikel 1.
5. Na lid 3.1a is een nieuw lid b toegevoegd met de tekst "zorgfuncties". De nummering van de leden na het nieuwe artikel 3.1b is hierop aangepast.
6. In artikel 3.1 was een maximum brutovloeroppervlak opgenomen voor de functies die het bestemmingsplan toestaat en een maximum woningaantal. Deze regeling is verplaatst naar lid 3.4 en gewijzigd in het volgende:

"3.4.1 Maximum gezamenlijk bruto vloeroppervlak (bvo)

a. het maximum bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied van de in lid 3.1a tot en met i genoemde functies samen bedraagt 125.000 m².

3.4.2 Maximum woningaantal

a. in het plangebied zijn maximaal 960 woningen toegestaan;
b. woningen die ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan rechtmatig in het plangebied aanwezig zijn of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht gebouwd kunnen worden, worden bij de berekening van het in het vorige lid genoemde woningaantal niet meegeteld. Voorts blijven deze woningen buiten beschouwing bij de berekening het in lid 3.4.1a bedoelde gezamenlijke bruto vloeroppervlak (bvo).

3.4.3 Maximum bruto vloeroppervlak niet-woonfuncties per functie(groep)

Voor de in lid 3.1b tot en met i genoemde functies gelden, onverminderd het bepaalde in lid 3.4.1a, de volgende bepalingen:

a. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied voor de in lid 3.1b tot en met i genoemde functies bedraagt het volgende:

<i>functie</i>	<i>maximaal bruto vloeroppervlak</i>
<i>detailhandel</i>	<i>900 m²</i>
<i>kantoren</i>	<i>9.000 m²</i>
<i>horeca</i>	<i>1.000 m²</i>
<i>zorgfuncties</i>	<i>10.000 m²</i>
<i>alle overige functies genoemd in lid 3.1f tot en met i gezamenlijk</i>	<i>10.000 m²</i>

b. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) in het plangebied van alle in lid 3.1c tot en met i genoemde functies bedraagt samen 12.000 m²;

c. het maximale bruto vloeroppervlak (bvo) van detailhandel bedraagt per vestiging 300 m²."

7. In artikel 3.2 is een nieuw sub b toegevoegd dat luidt als volgt:

"in afwijking van het bepaalde in lid 3.2a mag 30% van het aanduidingsvlak ter plaatse van de aanduiding 'percentage hogere bouwhoogte (%)' een maximale bouwhoogte van 22 meter hebben;"

8. Na lid 3.2 is een nieuw lid 3.3 toegevoegd met de volgende tekst:

"3.3 Nadere eisen

a. Voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw met een hoogte van 30 meter of meer verleend kan worden, dient door de aanvrager een windhinderonderzoek te worden overgelegd. Dit onderzoek moet inzicht bieden in de mogelijke gevolgen van windhinder in de omgeving van het gebouw en de eventueel daaruit voortvloeiende te nemen maatregelen en/of aan te leggen voorzieningen.

b. Het bevoegd gezag kan ter voorkoming van onevenredige windhinder en/of windgevaar nadere eisen stellen met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter ter voorkoming of beperking van windhinder indien het in het vorige lid bedoelde onderzoek daartoe aanleiding

geeft.”

9. In artikel 3.4.6e is “meer dan 10.000 kg” geschrapt.
10. In artikel 4.1 is de nummering van de subleden gecorrigeerd. In de tekst stond abusievelijk tweemaal sub a.
11. Artikel 14 is gewijzigd in het volgende:

“Artikel 14 Algemene parkeerregels

14.1 Algemene parkeerregels

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van auto's op het eigen terrein en deze parkeerruimte in stand wordt gehouden.*
- b. Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van fietsen op het eigen terrein en deze parkeerruimte in stand wordt gehouden.*

14.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 14.1b geldt niet voor een gebouw voor een woonfunctie, niet-zijnde een woonfunctie voor studenten of een woonfunctie voor zorg.

14.3 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 14.1:

- a. Indien het voldoen aan het bepaalde in lid 14.1 door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; en/of*
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien en deze in stand wordt gehouden.*

14.4 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 14.3 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de parkeersituatie in de openbare ruimte;*
- b. de woon- en leefsituatie.*

14.5 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past het bepaalde in lid 14.1, 14.3 en 14.4 toe met inachtneming van de beleidsregels uit de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt bij de toetsing uitgegaan van de nieuwe of gewijzigde beleidsregels, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.”

12. Na artikel 14 is een nieuw artikel 15 opgenomen met de volgende tekst:

“Artikel 15 Laden en lossen van goederen

15.1 Laden en lossen van goederen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het laden en lossen van goederen op het eigen terrein en deze laad- en losruimte in stand wordt gehouden.

15.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 15.1:

- a. indien het voldoen aan het bepaalde in lid 1 door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; en/of*
- b. voor zover op andere wijze in de nodige laad- en losruimte wordt voorzien en deze in stand wordt gehouden.*

15.3 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken als bedoeld in lid 15.2 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de openbare ruimte;*
- b. de parkeersituatie;*
- c. de woon- en leefsituatie.*

15.4 Beleidsregels

Het bevoegd gezag past het bepaalde in lid 15.1, 15.2 en 15.3 toe met inachtneming van de beleidsregels uit de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt bij de toetsing uitgegaan van de nieuwe of gewijzigde beleidsregels, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning."

13. In artikel 17.1a is de tekst "afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10% waarbij geldt dat de hoogtematen met maximaal 1 m mogen worden verhoogd" gewijzigd in "afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%, met uitzondering van hoogtematen"

C. Voor wat betreft de toelichting:

De toelichting is aangepast en geactualiseerd.

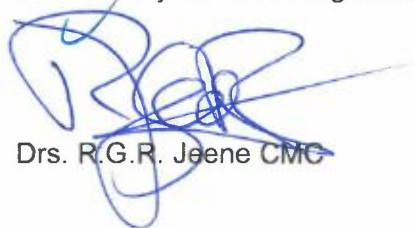
7. Aan burgemeester en wethouders te delegeren de bevoegdheid tot het vaststellen van een exploitatieplan en de bevoegdheid tot het afzien van het vaststellen van een exploitatieplan behorende bij een wijzigingsplan ex artikel 3.6, eerste lid, onder a, Wro.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 29 november 2018.



,burgemeester.

J.M. van Bijsterveldt-Vliegenthart



,griffier.

Drs. R.G.R. Jeene CMC



Motie 'Fiets en voetganger gelijkwaardig betrekken bij planvorming'

De gemeenteraad van Delft, bijeen op 29 november 2018 ter bespreking van het agendapunt Bestemmingsplan Zuidelijke Velden Spoorzone Delft.

Constateernde dat

- In de LVVP-investeringsagenda 2016-2019 de noodzaak voor kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen wordt benoemd m.b.t. de veranderende mobiliteit binnen Delft.¹
- Er bij het Bestemmingsplan Zuidelijke Velden Spoorzone Delft wel onderzoek is gedaan naar de wachttijden van het autoverkeer, maar niet naar de wachttijden van het fietsverkeer.

Overwegende dat

- Een hoger fietsgebruik een oplossing biedt voor de toenemende druk op de bereikbaarheid binnen Delft.
- Fietsen en wandelen gezond en milieuvriendelijk is.
- De huidige focus op de auto bij planontwikkeling in combinatie met het groeiende fietsgebruik in Delft tot onveilige en ongewenste verkeerssituaties leidt. Met name bij verkeerspunten waar rustig autoverkeer een drukke fietsstroom kruist, zoals bij de ontsluiting van de Zeeheldenbuurt en de te realiseren ontsluiting van de Zuidelijke Velden.

Verzoekt het college

- Bij toekomstige planvorming de effecten voor alle verkeersdeelnemers (fietsverkeer, motorvoertuigen, voetgangers en routes voor openbaar vervoer) gelijkwaardig te betrekken op het gebied van veiligheid en doorstroming.
- Bij het uiteindelijke ontwerp inzichtelijk te maken welke uitgangspunten en onderzoeken vanuit mobiliteit en andere vakdisciplines een rol hebben gespeeld bij de integrale afweging.

En gaat over tot de orde van de dag.

Matthijs Gouwerok
STIP Delft

Klaas Herrema
GroenLinks Delft

Goriska van Cooten
PvdA Delft

Coby de Koning
Stadsbelangen Delft

ChristenUnie Delft
Joelle Gooijer

D66 Delft
Sivan Maraf

¹ "De fiets kent in Delft al een zeer serieuze positie. [...] Deze positie is belangrijk voor zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van de stad. In de [Strategische Agenda Mobiliteit] wordt zowel aandacht gevraagd voor het verbeteren van de fietsparkeerlocaties bij bestemmingslocaties (Station en Binnenstad) als het verbeteren van de fietsverbindingen. Betere herkenbare en kwalitatief hoogwaardiger verbindingen ('snelfietsroute') zijn gewenst en directere routes zijn noodzakelijk." - [Nota LVVP-investeringsagenda 2016-2019](#)



PvdA ChristenUnie



stadsbelangen delft



DELFT

Motie "Alternatieve wijkontsluiting Delftzicht"

Aangenomen

De gemeenteraad van Delft, bijeen op 29 november 2018 ter bespreking van het agendapunt Bestemmingsplan Nieuw Delft - Zuidelijke Velden

Constaterende dat

- Volgens het voorliggende bestemmingsplan gemotoriseerd verkeer dat de wijk Delftzicht wil verlaten om de Nieuwe Gracht in de richting van het noorden op te rijden (of de omgekeerde route volgt om de wijk binnen te rijden), het fietspad in het verlengde van de Abtwoudseweg tweemaal moet kruisen binnen circa 100 meter;
- Hierbij fietsers op het fietspad op de ene kruising voorrang hebben op gemotoriseerd verkeer terwijl zij op de andere kruising juist voorrang moeten verlenen;
- De zichtlijnen voor gebruikers van het fietspad en automobilisten op beide kruispunten door de bestaande bebouwing en de geplande nieuwbouw (waaronder hoogbouw) niet optimaal zijn;
- Er tussen de gebouwen Veld 6 en Veld 7 een opening gepland is met de bestemming "Verkeer", maar dat in de huidige plannen niet de bedoeling is dat dit een (ontsluitings)weg wordt;
- Het Van Leeuwenhoekpark gepland staat tot tegen Veld 7 aan, met als bestemming "Groen";

Overwegende dat

- Het fietspad onderdeel is van een belangrijke oost-west-verbinding is tussen de westelijke wijken van Delft en de wijken TU en Schieoevers;
- Zowel het fietspad als de Nieuwe Gracht in de toekomst waarschijnlijk (veel) drukker zullen worden;
- Er op deze twee kruisingen een potentieel gevaarlijke situatie dreigt te ontstaan voor gebruikers van het fietspad, waar inwoners van Delftzicht zich zorgen over maken;
- Er weliswaar een mogelijkheid is opgenomen voor plaatsing van een VRI-installatie op het kruispunt waar gemotoriseerd verkeer voorrang heeft, maar dat een VRI-installatie op zichzelf de gevaarlijke situatie niet zal oplossen;
- Het aanleggen van een ontsluitingsweg van de Engelsestraat naar de Nieuwe Gracht tussen Veld 6 en Veld 7 gevolgen heeft voor het meest zuidelijke deel van het Leeuwenhoekpark dat op de tunnel ligt, maar technisch niet onmogelijk is;
- De bestemming van het Van Leeuwenhoekpark 'Groen' en de bestemming van de opening tussen Veld 6 en Veld 7 'Verkeer' het aanleggen van deze ontsluitingsweg vanaf de Engelsestraat mogelijk maakt zonder wijziging van het bestemmingsplan;

Verzoekt het College

- Bij de verdere planuitwerking, het definitieve ontwerp en de inrichting van het Leeuwenhoekpark rekening te houden met de mogelijke toekomstige aanleg van een ontsluitingsweg tussen de Engelsestraat en de Nieuwe Gracht tussen Veld 6 en Veld 7;
- De verkeerssituatie op de nu ontworpen ontsluiting te monitoren gedurende deze periode en de gemeenteraad te informeren indien er een gevaarlijke situatie wordt geconstateerd.

En gaat over tot de orde van de dag.

CDA

Gerrit Jan Valk

Groen Links

Klaas Herrema

PvdA

Goriska van Cooten

ChristenUnie

Joëlle Goorijer

SP

Lieke van Rossum

stadsbelangen Delft

Coby de Koning

VVD

Bart Smals

Onafhankelijk Delft

Sylvia Grobben

STIP

Matthijs Gouwerok

Nota Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden

Zienswijzen

Van 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen aan de Publieksbalie, Phoenixstraat 16, op de gemeentelijke website en op ruimtelijkeplannen.nl (de landelijke voorziening). Dit is aangekondigd in de Delftse Post van 20 december 2017. Tevens is er op 11 januari 2017 een inloopavond gehouden. Tijdens de inloopavond waren deskundigen aanwezig voor het beantwoorden van vragen en het geven van nadere toelichting. Ook is bij een zogenaamd inspraakloket gelegenheid geboden een mondelinge zienswijze op het voorgenomen plan te geven.

De schriftelijke 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	3610483	
2	3611520	
3	3612403	
4	3613597	
5	3613598	
6	3613604	
7	3613603	
8	3613604	
9	3613605	
10	3613609 en 3613606	
11	3613610	Buurtvereniging Delftzicht
12	3613611	
13	3613613	
14	3613614	
15	3614944	
16	3615069	
17	3615116	

18	3615117	
19	3616354	
20	3615119	
21	3615068	
22	3616351	
23	3616356	
24	3602538 en 3611518	
25	3603605	
26	3603616	
27	3603618	
28	3606831	
29	3607975	Bewoners Hooikade
30	3613607	
31	3611519	
32	3608160	
33	3612527	
34	3613600	
35	3613602	
36	3615115	ProRail
37	3616259	
38	3616357	
39	3615071	
40	3615070	
41	3616353	
42	3616294	
43	3616355 / 3616597	Vidomes
44	3615118	
45	3616297	VVE Essen Staete

46	3616739	
47	3617208	
48	3605020	

Zienswijzen

In deze nota 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 privacy.

Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen aan de orde. Daarom worden deze onderwerpen eerst gezamenlijk besproken in onderdeel A. Daarna volgt in onderdeel B de bespreking van de andere zienswijzen (voorzover daarin onderwerpen aan de orde komen die niet zijn besproken in onderdeel A).

Naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast. Het bezonnings- en ander onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd, is daarom geactualiseerd. De indieners zijn in de gelegenheid gesteld om op de nieuwe onderzoeksrapporten te reageren. De reacties worden besproken in onderdeel C.

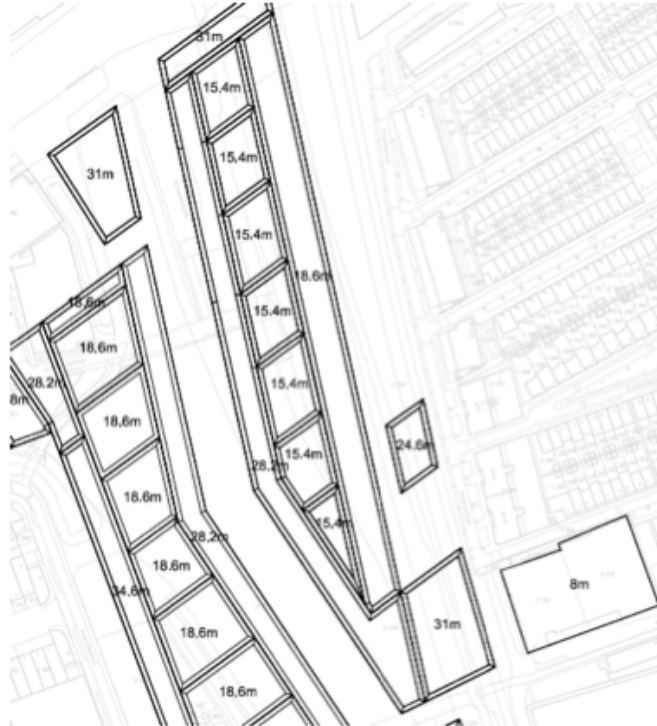
Onderdeel A: beantwoording per onderwerp

A.1		Samenvatting	Bouwhoogten en afstemming veld 6, 7 en 11 In de zienswijzen wordt bezwaar gemaakt tegen de bouwhoogten die het nieuwe bestemmingsplan toestaat op de velden bij het stadspark (veld 6, 7 en 11). De maximale bouwhoogte is volgens de zienswijzen aanzienlijk toegenomen ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. De toegenomen hoogte heeft een sterk negatieve invloed op de bezonning, windhinder, verkeersveiligheid, geluidsoverlast, uitzicht, daglicht, privacy, het leefklimaat en de waarde van de bestaande woningen. Volgens de indieners ontbreekt een goede reden voor de toegenomen bouwhoogte en is van afstemming van het bouwvolume op de bestaande bebouwing geen sprake. De gebouwen passen niet bij de bestaande omgeving met voornamelijk lage gebouwen. Er bestaat ook geen aanleiding voor de hogere hoeksteengebouwen. Het bestaande bestemmingsplan gaat al uit van hogere bebouwing aan de zuidzijde van het park. In het bestemmingsplan staat dat dit gebeurde om markante punten te accentueren. Hoogteaccenten waren er dus al en vormden al de begrenzing. Het is niet duidelijk waarom die hoogteaccenten nu ineens hoger moeten worden. De keuze lijkt slechts gemaakt te zijn om meer woningen en/of meer opbrengst te genereren. Niet alleen financiële belangen moeten meewegen maar ook het woonklimaat. Heroverweging van bouwhoogtes en -vormen is noodzakelijk. Dat het hoge gebouw nodig is als boekensteun aan een drukke weg is ook niet juist, omdat de Engelsestraat verkeersluw is en de aansluiting van de Engelsestraat naar de Schieweg enkelbaans is en dus geen hoofdverkeersader. Op veld 7 komt geen hoogteaccent maar een massief blok. Het bouwveld aan het einde van de Laan van Braat wordt helemaal dichtgebouwd. Veld 11 (de Haring-locatie) tegenover veld 7 mag ook veel hoger worden dan nu mogelijk is. Dit veld ligt recht tegenover woningen, die tegen aan enorme muur aan zullen kijken. De combinatie met de op veld 7 geplande bebouwing versterkt bovendien de nadelige effecten op de omgeving. Omdat veld 11 pas later is toegevoegd is in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de combinatie van bebouwing op veld 7 en 11. Het hoeksteengebouw op veld 7 wordt steeds apart getoond, terwijl juist de cumulatieve effecten van de vorm en hoogte van beide velden een negatief effect hebben op windhinder, bezonning, verkeersveiligheid en beleving. Er komen twee flatgebouwen tegenover elkaar te staan met slechts een smalle straat ertussen. Aan de zuidkant van het stadspark ontstaat een samenklontering
-----	--	--------------	--

		van hoge gebouwen. Het groen wordt teruggebracht tot een strook die door de ligging weinig zonlicht vangt en daardoor slechts een hangplek zal worden. De gevolgen die de nieuwe bebouwing heeft voor de bezonning van de bestaande gebouwen zijn volgens de zienswijzen niet aanvaardbaar. De gewijzigde hoogte en vorm van de bebouwing op veld 7, de toevoeging van hoge bebouwing op veld 11 en het feit dat er twee hoge gebouwen vlak bij elkaar komen te liggen, hebben tot gevolg dat aanzienlijk meer delen van de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat niet meer aan de lichte TNO-norm zullen voldoen. Voor de nieuwe bebouwing op veld 11 is de bezonning ronduit slecht. Deze bebouwing kan mogelijk niet worden gerealiseerd. Ook bij de woningen iets verderop in de wijk zoals aan de Laan van Braat en de Drukkerijlaan gaat de bezonning erop achteruit. Daarnaast zijn er negatieve gevolgen voor het stadspark. Als de toegestane bouwhoogte maximaal wordt benut zal het park op de belangrijkste momenten van de dag – bijvoorbeeld in de middag – voor grote delen in de schaduw komen te liggen. Voor het bestaande woonblok aan de Engelsestraat naast de Haringkavel wordt de bezonning op de onderste etages (die nu maximaal is) gedurende de gehele dag enorm verslechterd. Om dit te voorkomen moet de hoogte en vorm van de bebouwing worden aangepast. Eén van de indieners merkt op dat de beleidsnota Bouwhoogten Delft hierbij de leidraad zou moeten zijn. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de kans om de bezonning niet slechter maar beter te maken dan in het geldende bestemmingsplan. Woningen verder weg van het plangebied ondervinden zelf geen effecten op de bezonning, maar als de huizenprijzen rond de Engelsestraat dalen door de verminderde bezonning kan dit ook een effect hebben op de woningen in een groter gebied. In de bezonningsstudie en het bestemmingsplan worden de effecten op de bezonning volgens de indieners gebagatelliseerd. De indieners zijn het niet eens met de conclusie dat de situatie aanvaardbaar is in een stedelijk gebied en dat de gevolgen niet ingrijpend zijn. Bij het kopen van de woningen was dit niet te voorzien. Eén van de indieners beroept zich op het huidige bestemmingsplan. Dat plan is vastgesteld door de raad en goedgekeurd door gedeputeerde staten. De indiener is op basis van dit plan overgegaan tot koop van zijn woning. Nu wordt hij geconfronteerd met buitenproportionele hoogbouw pal naast en
--	--	--

			tegenover zijn appartement. Burgers mogen op de uitvoering van het vigerende bestemmingsplan vertrouwen, zeker omdat er geen legitieme reden is om hoger te bouwen. Een bestemmingsplan is niet vrijblijvend.
		Beantwoording	Het nieuwe bestemmingsplan gaat uit van andere bouwhoogten dan het vorige bestemmingsplan (het bestemmingsplan Spoorzone). Dat bestemmingsplan was gebaseerd op het stedenbouwkundig plan 'Plan Busquets'. Voor dit plan is het Integraal Ontwikkelingsplan "Nieuw Delft" 2025 (IOP) in de plaats gekomen. Het IOP is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. In het IOP zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor Nieuw Delft opgenomen. Het nieuwe bestemmingsplan is hierop gebaseerd. Het IOP voorziet in de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied met een hoge dichtheid en een mix van wonen, werken en andere functies. Daarbij is uitgegaan van een hoogteopbouw die passend is bij een dergelijk centrumgebied. Die hoogteopbouw verschilt van de hoogteopbouw uit het Plan Busquets en het bestemmingsplan Spoorzone. Dat betekent echter niet dat de nieuwe bebouwing niet in het gebied past of onvoldoende is afgestemd op de omgeving. Daarnaast blijkt uit de bezonningsstudie en het windklimaatonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd dat de bouwmogelijkheden geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat hebben. Een belangrijk onderdeel van de nieuwe stedenbouwkundige opzet is dat op belangrijke locaties hogere gebouwen komen (hoeksteengebouwen en hoogteaccenten). De hoeksteengebouwen vormen de begrenzing van de bebouwingsstroken. Daarnaast zijn drie van de hoeksteengebouwen hoogteaccenten die het stadssilhouet nader bepalen. De hogere gebouwen zijn belangrijke pijlers van de structuur van het gebied en verschillen daarom in massa en schaal van de overige gebouwen. Voor de velden 6 en 7 is in het IOP uitgegaan van hoeksteengebouwen aan de Ireneboulevard en de zuidkant van het park en een hoogteaccent op veld 7. In het ontwerpbestemmingsplan is van deze uitgangspunten uitgegaan. De nieuwe bouwhoogten verschillen van de hoogten waarvan het bestemmingsplan Spoorzone uitgaat. Op een aantal locaties neemt de maximale bouwhoogte toe, op andere locaties neemt de maximale hoogte af.

De maximale bouwhoogten uit het vigerende bestemmingsplan (Spoorzone) en de bouwhoogten die het ontwerpbestemmingsplan toestaat zijn te zien op de afbeeldingen hieronder.



Maximale bouwhoogten bestemmingsplan Spoorzone



Maximale bouwhoogten ontwerpbestemmingsplan

In het ontwerpbestemmingsplan is – conform het IOP – voor veld 6 (langs het park) uitgegaan van hogere hoeksteengebouwen met een hoogte van maximaal 28 meter op de koppen van het veld. De bebouwing daartussen mag 22 meter hoog zijn. Deze hoogteregeling verschilt van het huidige bestemmingsplan. Dat plan gaat uit van een hoogte van 18,6 meter aan de zijde van het park en 28,2

		meter aan de zijde van de Nieuwe Gracht. In het ontwerpbestemmingsplan wordt de hoogte aan de parkzijde dus hoger (22 in plaats van 18,6 meter) en aan de wegzijde lager (22 meter in plaats van 28,2 meter). Verder ging het bestemmingsplan Spoorzone uit van hogere bebouwing aan de Ireneboulevard en op veld 7 met een maximale hoogte van 31 meter. In het ontwerpbestemmingsplan is de hoogte aan de Ireneboulevard verlaagd naar 28 meter. De maximale hoogte op veld 7 is eveneens gewijzigd. Op 55% van veld 7 was een maximale hoogte van 31 meter toegestaan. De overige 45% mocht een hoogte van 24,6 meter hebben. De locatie van het 31 meter hoge deel lag niet vast. In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een maximale hoogte die trapsgewijs oploopt van 22 meter +NAP tot 40 meter +NAP. De maximale hoogte op veld 7 is in het ontwerpbestemmingplan dus zowel hoger als lager dan de hoogte die nu mogelijk is (24,6 en 31 meter). Tegenover veld 7 ligt veld 11 (de Haringkavel). Dit veld – waar nu nog een bedrijfsloods staat - is later aan het projectgebied toegevoegd en was niet opgenomen in het bestemmingsplan Spoorzone. In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van 22, 10 en 15 meter op dit veld. De hoogte aan de straatkant (22 m) komt overeen met de hoogte van de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat naast de Haringkavel. De hoogte daarachter is afgestemd op de bestaande bebouwing achter de Engelsestraat. Tenslotte is in het bestemmingsplan Spoorzone uitgegaan van een gebouw met een hoogte van 24,6 meter in het park. Dit gebouw is in het nieuwe bestemmingsplan geschrapt. <i>Bezonningsstudie</i> Om de effecten van de nieuwe bebouwing op de bezonning van de omgeving te beoordelen, heeft Royal HaskoningDHV een bezonningsstudie uitgevoerd. Uit de studie blijkt dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor de bezonning heeft. Voor de beoordeling van bezonning gelden geen landelijke normen. In het gemeentelijke beleid is ook geen lokale bezonningsnorm opgenomen. Om de bezonningssituatie te kunnen beoordelen, wordt in de praktijk vaak gebruik gemaakt van de 'lichte TNO-norm'. Bij het onderzoek is hierbij aangesloten. Een gebouw voldoet aan deze norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk
--	--	--

		is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. In het onderzoek is onderzocht of aan de TNO-norm wordt voldaan. Bij locaties waar dat niet het geval was, is nader onderzocht of de situatie acceptabel is. Deze deelstudies zijn opgenomen in de bijlage bij de bezonningsstudie. De norm van twee uur bezonning in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober wordt bij de bestaande bebouwing in de omgeving (ruimschoots) gehaald, behalve bij een aantal appartementen in een bestaand pand aan de Engelsestraat en acht appartementen aan de Papsouwselaan. Bij deze woningen is de bezonning eind februari en begin oktober minder dan twee uur. In de overige voor de lichte TNO-normen relevante maanden (maart tot en met september) is er wel twee uur of meer zon bij deze woningen. Uit het rapport blijkt verder dat bij de woningen aan de Engelsestraat geen verslechtering van de bezonning optreedt door de nieuwe bouwhoogten ten opzichte van het vorige bestemmingsplan (bestemmingsplan Spoorzone). Ook de bebouwingsmogelijkheden die dat bestemmingsplan toestond, hadden tot gevolg dat de lichte TNO-norm niet werd gehaald bij de woningen. Uit de bezonningstudie blijkt dat het nieuwe bestemmingsplan niet leidt tot meer verlies van direct zonlicht dan het bestemmingsplan Spoorzone. In het onderzoeksrapport constateert RHDHV dat de bezonningssituatie niet ongebruikelijk is in een stedelijk gebied en dat in een stedelijke omgeving minder hoge eisen aan de bezonning kunnen worden gesteld – zeker in de winterperiode - dan in andere gebieden. Hierbij is ook van belang dat de lichte TNO-norm alleen in de winterperiode bij de hiervoor genoemde woningen niet volledig wordt gehaald en niet in de zomerperiode. In een stedelijk gebied is deze bezonningssituatie aanvaardbaar. Verder wordt de TNO-norm slechts bij een beperkt aantal woningen niet gehaald. RHDHV constateert dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. Voor de kwaliteit van het woon- en leefklimaat is ook van belang dat de realisering van Nieuw Delft tot een aanzienlijke verbetering leidt en de kwaliteit van het gebied sterk verhoogt. Het treinverkeer en het spoorweglawaaï verdwijnen uit het gebied en worden vervangen door een nieuw stedelijk gebied en een stadspark. De nieuwe wijk is zorgvuldig ingepast in de omgeving en verbindt de bestaande wijken
--	--	--

met elkaar. Verder wordt de doorgaande weg bij de Engelsestraat gewijzigd in een weg voor bestemmingsverkeer. Gelet hierop voorziet het plan in een goed woon- en leefklimaat, ook voor de bestaande omgeving rondom het plangebied.

Gelet op het bovenstaande geeft de bezonningsstudie geen aanleiding voor de conclusie dat de bezonningseffecten zodanig zijn van de bouwhoogte moet worden afgezien. De zienswijzen hebben echter wel aanleiding gegeven om de bouw mogelijkheden opnieuw te bekijken. Beoordeeld is of en hoe aan de zienswijzen tegemoet kan worden gekomen zonder afbreuk te doen aan de uitgangspunten van het plan. Dat heeft geleid tot een aantal forse aanpassingen.

De aanpassingen bij de velden 6, 7 en 11 worden hieronder toegelicht.

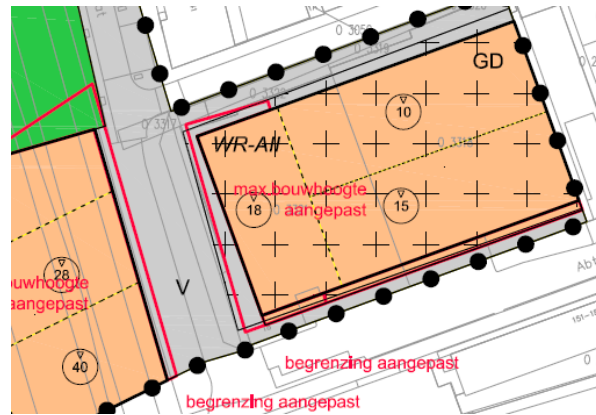
Aanpassingen veld 6 en 7



Afbeelding: aanpassing velden 6 en 7

In de zienswijzen is aangevoerd dat de bebouwing bij veld 7 te fors is en dat een samenklontering van

		gebouwen ontstaat. Daarnaast is aangevoerd dat er vanuit de Laan van Braat geen zicht op het park zal zijn. Om aan deze bezwaren tegemoet te komen zijn de bouwmogelijkheden bij veld 6 en 7 op de volgende manier aangepast. • In het ontwerpbestemmingsplan sloten de velden 6 en 7 op elkaar aan. Op deze locatie was aaneengesloten bebouwing toegestaan. Dit is aangepast. Tussen de velden 6 en 7 wordt de bebouwing onderbroken. • Daarnaast is veld 7 verkleind. • Het hoeksteengebouw op de zuidelijke kop van veld 6 is vervallen. De maximale hoogte is van 28 meter verlaagd naar 22 meter. • De hoogte van de bebouwing op veld 7 is aangepast. In het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van 22, 31 en 40 meter op veld 7. De hoogte van 31 meter is verlaagd naar 28 meter, vergelijkbaar met de hoeksteengebouwen aan de Ireneboulevard/Westlandseweg. <u>Aanpassing veld 11 (Haringkavel)</u> Ten aanzien van de combinatie van de bebouwing op veld 7 en 11 is aangevoerd dat aan beide zijden van de weg hoge bebouwing komt met een smalle weg ertussen. Aan dit bezwaar is tegemoet gekomen met de volgende aanpassingen. • De afstand tussen de velden 7 en 11 is vergroot tot ca. 20 meter • De afstand tussen de kop van veld 11 en de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat is vergroot. • De maximale bouwhoogte op de Haringkavel (veld 11) is verlaagd. Het ontwerpbestemmingsplan ging uit van een maximale hoogte van 22 meter aan de zijde van de Engelsestraat. Dit is gewijzigd in 18 meter.
--	--	---



Afbeelding: aanpassing veld 11 (Haringkavel)

Aanpassing veld 6

Op veld 6 was tussen de hoeksteengebouwen een hoogte mogelijk van 22 meter + NAP. De indieners hebben hier bezwaar tegen omdat hier aaneengesloten bebouwing met één hoogte kan ontstaan. Om daaraan tegemoet te komen, is het plan aangepast. De bouwhoogte in het middelste gedeelte van veld 6 - tussen de hoeksteengebouwen - was maximaal 22 meter. Aan de zijde van het park is deze hoogte verlaagd. Maximaal 30% van het rode gebied op de afbeelding hieronder mag een hoogte van 22 meter + NAP hebben. De overige 70% van deze zone mag niet hoger dan 20 meter + NAP zijn. Hiermee wordt bereikt dat de hogere hoogte slechts op een deel van het veld mogelijk is. Door dit met een percentage vast te leggen en niet met een vaste locatie, doet dit geen ingrijpende afbreuk aan de flexibiliteit van het plan.



Afbeelding: zone met maximale hoogte van 20 m +NAP (rode gebied). 30% van dit gebied mag een hoogte hebben van 22 m +NAP

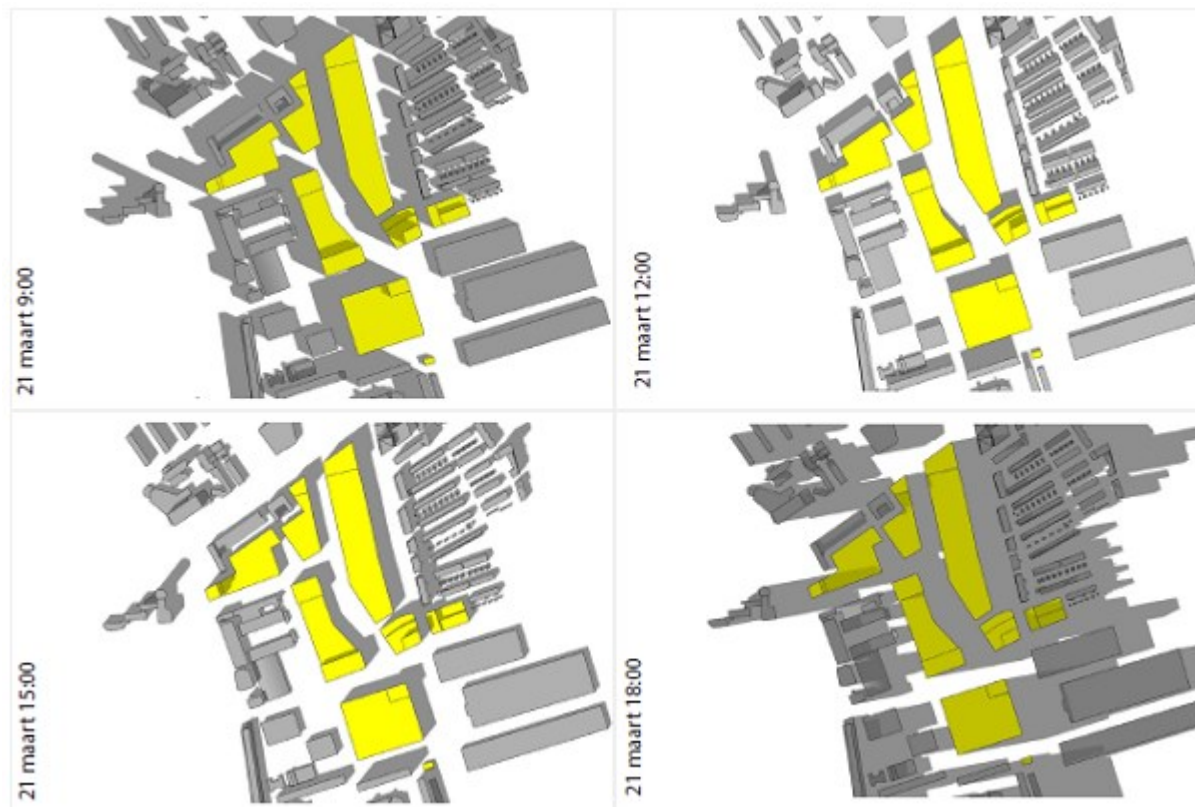
De bouwmogelijkheden waarin het aangepaste bestemmingsplan voorziet zijn aanvaardbaar. De bouwmogelijkheden binnen veld 6 zijn afgestemd op de toekomstige bebouwing op veld 2 en 3 en op de bestaande woonbebouwing langs de Engelsestraat. De hoogteopbouw is vergelijkbaar met die van veld 2 en 3 ten noorden van de Ireneboulevard, zodat er sprake is van een duidelijke continuïteit en samenhang. Aan de Ireneboulevard komt een hoeksteengebouw met een hoogte die is afgestemd op de hoogte van de hoeksteengebouwen aan de overzijde van de Ireneboulevard op veld 2 en 3. Daardoor kan langs de Ireneboulevard een samenhangend beeld ontstaan. Het hoeksteengebouw in veld 7 mag op het zuidelijkste deel in de as van het park 40 meter hoog worden.

De tussengelegen bebouwing aan het park is maximaal vijf à zes lagen hoog, hetgeen aan de kant van het park overeenkomt met maximaal 18 meter ten opzichte van het maaiveld (20 meter + NAP). Over een beperkt deel van de gevellengte is een grotere hoogte van 20 meter (22 + NAP) toegestaan om verbijzonderingen in de vorm van bijvoorbeeld een appartementengebouw mogelijk te maken. Deze hoogte is afgestemd op de hoogte van de bestaande woonbebouwing langs de Engelsestraat. De afstand tussen de bebouwing is ruim en bedraagt ca. 53 meter. Gelet op deze afstand en de schaal van het gebied zijn de hoogten van 20, 22 en 28 meter passend. Hierbij is ook van belang dat deze bouwhoogte geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. Uit het bezonningsonderzoek – dat naar aanleiding van de aanpassingen opnieuw is uitgevoerd – blijkt dat de

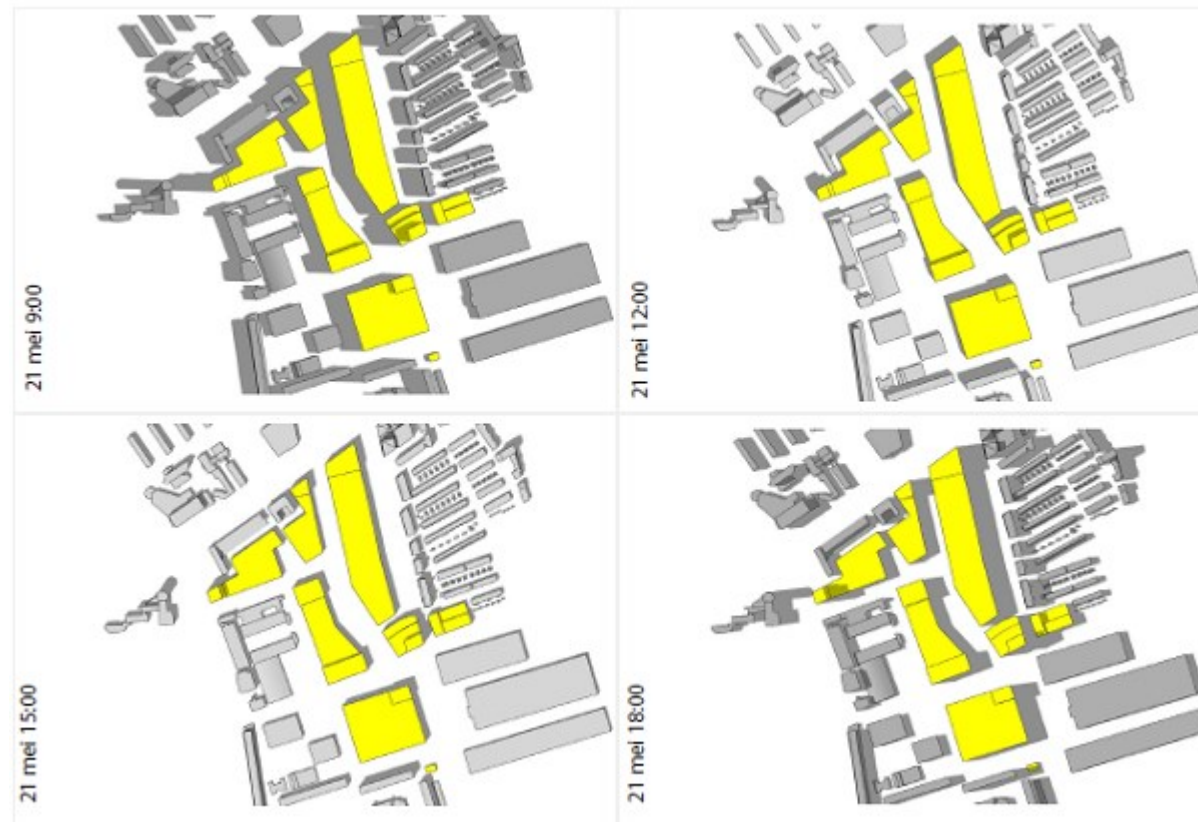
		hoogte door de afstand tussen veld 6 en de bestaande bebouwing niet tot een onaanvaardbare vermindering van de bezonning van de bestaande woningen leidt. Dat geldt ook voor de bezonning van het stadspark. Veld 7 ligt op een bijzondere locatie aan het einde van het Van Leeuwenhoekpark en op de kruising met de belangrijke oostwest-route voor fietsverkeer via de Abtswoudseweg/Mercuriusweg. De bebouwing zal voor een deel bovenop de spoortunnel worden gebouwd en is in het IOP aangewezen als locatie voor één van de hoogteaccenten. De hoogteaccenten zijn - zoals hiervoor al is opgemerkt - belangrijke pijlers van de stedenbouwkundige opzet en geven vorm aan het stadssilhouet. Om die functie te kunnen hebben, verschillen de hoogteaccenten in massa en schaal van de overige gebouwen. Op veld 7 is daarom gekozen voor een hoogte van maximaal 40 meter. De hoogteopbouw op veld 7 is op de omliggende toekomstige bebouwing en de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat en het gebied daarachter afgestemd en krijgt een lager gedeelte aan de zijde van het park, waarbij het gebouw op de tunnel in zuidelijke richting in hoogte kan oplopen van maximaal 22 tot maximaal 40 meter + NAP. Het maaiveld bij dit gebouw zal aan de zijde van het park op ongeveer 2 meter + NAP liggen. Ten opzichte van dit maaiveld zal het gebouw aan de kant van het park dus een maximale hoogte van 20 meter hebben, vergelijkbaar met de hoogte van de bebouwing in veld 6 langs het park. Bij de hoogteopbouw is ook rekening gehouden met de bouw mogelijkheden op de tunnel, waarbij de stabiliteit van de tunnel randvoorwaarde is. Het hoogteaccent van 40 meter ligt in de zichtas van het park en vormt daarmee een fraaie beëindiging van het langgerekte park. Het accent staat langs de belangrijke oostwestroute via de Abtswoudseweg-Mercuriusweg en markeert de locatie van het park in de stedelijke structuur. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de hoogte op veld 7 geen onaanvaardbare effecten op de bezonning heeft. Bij de bespreking van de bezonningstudie wordt dat hierna toegelicht. Bij de Haringkavel is bij het bepalen van de bouw mogelijkheden rekening gehouden met de nieuwbouw en de bestaande omgeving. Het is niet juist dat dit niet is gebeurd omdat dit veld pas na de vaststelling van het bestemmingsplan Spoorzone aan het project is toegevoegd en dat daardoor geen rekening is gehouden met het feit dat op veld 7 hogere bebouwing komt. Bij de bebouwingsmogelijkheden is
--	--	---

		aansluiting gezocht bij de woonbuurt Delftzicht, waarbij er langs de Engelsestraat appartementenblokken zijn gerealiseerd en daarachter laagbouw van eengezinswoningen. Daarnaast is rekening gehouden met de bouwhoogte op veld 7 en de afstand tussen de velden. De bestaande bebouwing naast de Haringkavel heeft een hoogte van 22 meter. Bij de bouwhoogte op veld 11 is daarbij aangesloten. Aan de zijde van de Engelsestraat is een hoogte toegestaan van 18 meter. Deze hoogte is langs de Engelsestraat passend. Daarnaast is de afstand tussen veld 7 en 11 voldoende ruim – ca. 20 meter – waardoor van een samenklontering van hoge gebouwen geen sprake is. De situatie is gebruikelijk in een stedelijk gebied. Door de ontwikkeling verandert het gebied in een stedelijke omgeving met bebouwing aan beide zijden van de weg. Dat betekent echter niet dat het plan daarom niet aanvaardbaar is en dat alleen lagere bebouwing passend is in het gebied. Dat het bestemmingsplan uitgaat van een andere hoogteopbouw dan het bestemmingsplan Spoorzone betekent niet dat niet van de uitgangspunten uit het IOP mag worden uitgegaan. <i>Aangepaste bezonningsstudie en windklimaatonderzoek</i> Uit het windklimaatonderzoek en het bezonningsonderzoek blijkt dat de combinatie van de gebouwen langs de weg geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. Realisering van de bouwhoogten leidt er niet toe dat tussen de gebouwen – zoals in de zienswijzen staat - ernstige windhinder en gevaarlijke situaties te verwachten zijn. Het toekomstige windklimaat is vergelijkbaar met het huidige windklimaat. Van een slecht windklimaat en gevaar is ook op deze locatie geen sprake. Dit wordt verder toegelicht bij punt A.2. Naar aanleiding van de aanpassingen is de bezonningsstudie geactualiseerd. Uit de nieuwe bezonningsstudie blijkt dat de aanpassingen gunstige effecten hebben op de bezonning. Dat geldt ook voor de woningen in het pand aan de Engelsestraat waar de TNO-norm niet gehaald wordt. Twee uur zon in de winterperiode is bij vijf appartementen in dit gebouw niet mogelijk, maar de aangepaste bouw mogelijkheden zorgen in de winterperiode voor een periode van ca. 1,5 uur bij deze woningen waarin zon mogelijk is. Dat komt door de lagere bouwhoogte en de onderbreking van de bebouwing tussen veld 6 en 7. Dit is een verbetering ten opzichte van het huidige bestemmingsplan Spoorzone en het ontwerpbestemmingsplan. Buiten de winterperiode wordt ook bij de vijf woningen ruimschoots aan de TNO-norm voldaan.
--	--	---

Uit de studie blijkt verder dat de nieuwbouw geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de bezonning van de laagbouwoningen in Delftzicht. De nieuwbouw heeft invloed op de bezonning van de laagbouwoningen achter het meest zuidelijke appartementengebouw aan de Engelsestraat. Voor de bezonning van de overige laagbouwoningen in Delftzicht zijn er geen significante effecten. Op de afbeeldingen hieronder is te zien dat de schaduw in dit gebied hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat. Dit gebied heeft en houdt een goede bezonningssituatie.



Afbeelding: bezonning maart

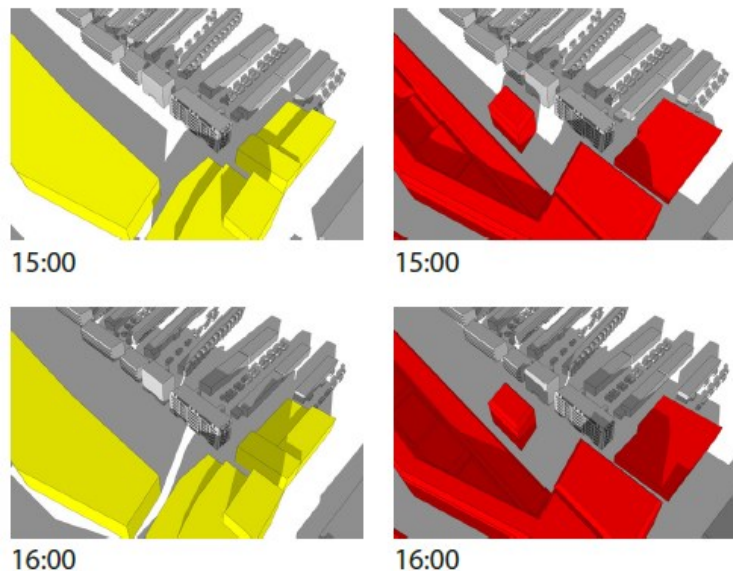


Afbeelding: bezonning mei

Effecten hoogteaccent veld 7

Verder is van belang dat het hoogteaccent van 40 meter op veld 7 geen onaanvaardbare gevolgen voor de bezonning heeft. Anders dan in de zienswijzen wordt verondersteld, is niet de hoogte maar de positie van de nieuwbouw op deze locatie bepalend voor de bezonning. De hoogte heeft daarop maar een beperkte invloed. Van belang is hierbij ook dat de betreffende woningen in de onderste bouwlagen van het gebouw zijn gelegen. Ook bij een lager gebouw tegenover het bestaande gebouw is de bezonningssituatie niet wezenlijk anders. Dat blijkt ook uit de bezonningsstudie, waarin een vergelijking

is gemaakt tussen het huidige bestemmingsplan Spoorzone en het nieuwe bestemmingsplan. Het huidige bestemmingsplan staat een hoogte van 31 meter toe, het nieuwe plan maximaal 40 meter. Uit de afbeeldingen hieronder blijkt dat de bezonningssituatie die bij een hoogte van 31 meter aan de orde is niet beter is dan de situatie die het nieuwe plan toestaat. De situatie die op grond van het huidige bestemmingsplan mogelijk is, is zelfs nog negatiever omdat het bestemmingsplan op veld 7 een hoogte van 31 meter toestaat. In het nieuwe bestemmingsplan is uitgegaan van een getrapt oplopende hoogte van 22, 28 en 40 meter. De hoogte van 40 m is niet bij de bestaande woningen mogelijk maar aan de Nieuwe Gracht / Engelsestraat. De hoogte dichtbij de bestaande woningen is lager dan het huidige bestemmingsplan toestaat (22 meter in plaats van 31 meter).

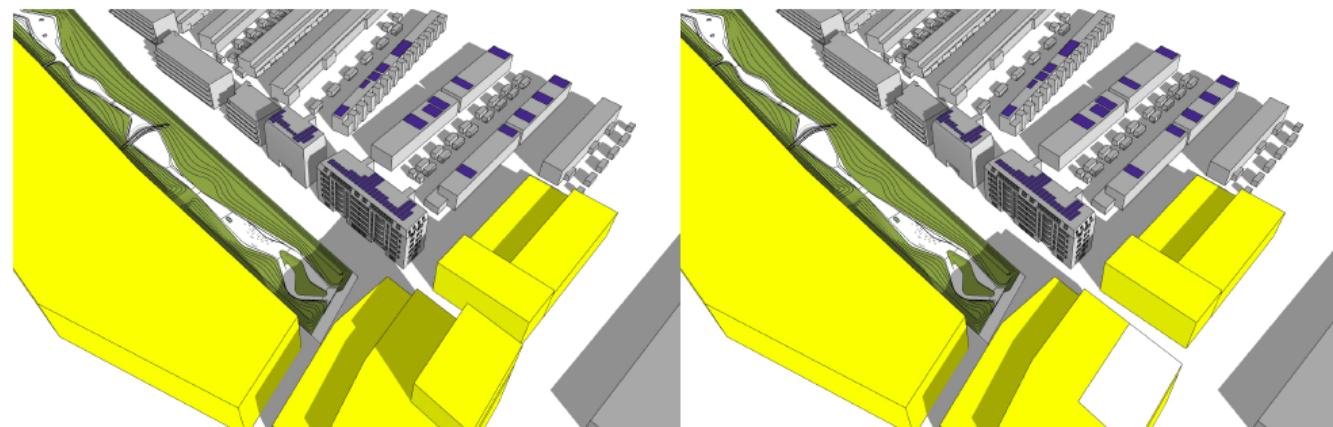


Afbeelding uit bezonningsstudie (nieuw bestemmingsplan (geel/links) en geldend bestemmingsplan (rood/rechts). Een grotere versie van deze afbeelding is opgenomen in [bijlage 1](#) bij deze nota zienswijzen.

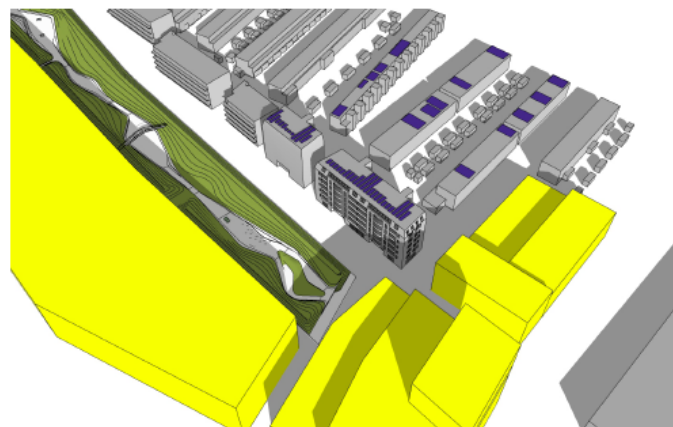
Met het bezonningsmodel is daarnaast in beeld gebracht wat het effect van het hoogteaccent is. Dat is te zien op de afbeeldingen hieronder. Op de afbeeldingen is de situatie met en zonder het hoogteaccent te zien. Ook hieruit blijkt dat het hoogteaccent beperkte invloed op de bezonning heeft. In

de maand februari is er een beperkt verschil te zien. Met hoogteaccent komt de schaduw ongeveer 35 minuten eerder over de onderste woningen in het bestaande gebouw te liggen dan zonder hoogteaccent. Het realiseren van het hoogteaccent heeft tot gevolg dat de vijf woningen in de wintermaanden ongeveer 35 minuten langer schaduw hebben in februari. Door de relatief beperkte omvang van het hoogteaccent en de positie ten opzichte van het bestaande pand ligt de schaduw maar beperkte tijd op de voorgevel. Op de afbeelding van 14:00 uur is te zien dat het hoogteaccent nog schaduw toevoegt. Op de afbeelding van 15:00 uur ligt de schaduw niet meer over de voorgevel en is er geen verschil meer tussen de situatie met en zonder accent. Het model laat verder zien dat de extra schaduw van het hoogteaccent beperkt is tot de wintermaanden. In de maanden maart tot september heeft het hoogteaccent geen relevante invloed op de bezonning van het pand.

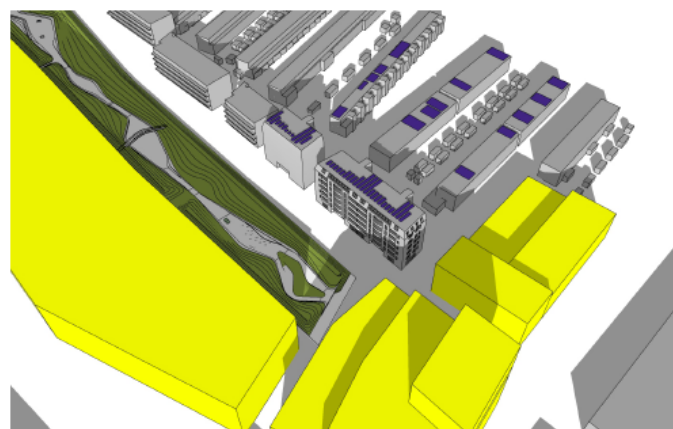
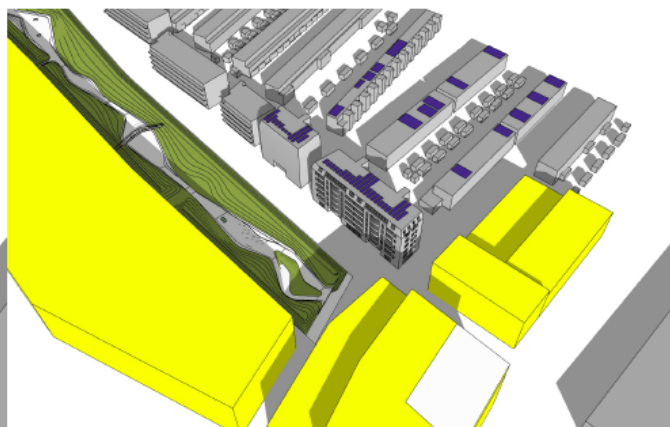
Hieronder zijn de afbeeldingen te zien van februari – waarop het verschil is te zien – en maart. Op de afbeeldingen van maart is te zien dat de hoogte van 40 meter geen invloed meer heeft op de schaduw op de vijf woningen. Een grotere versie van deze afbeeldingen is opgenomen in bijlage 2 bij deze nota.



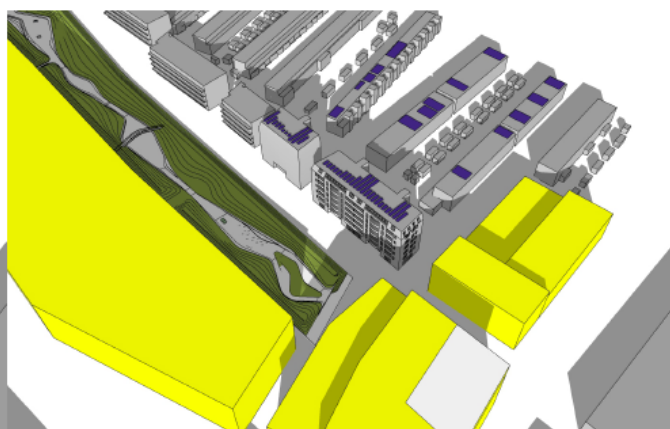
19 feb 13:00 uur

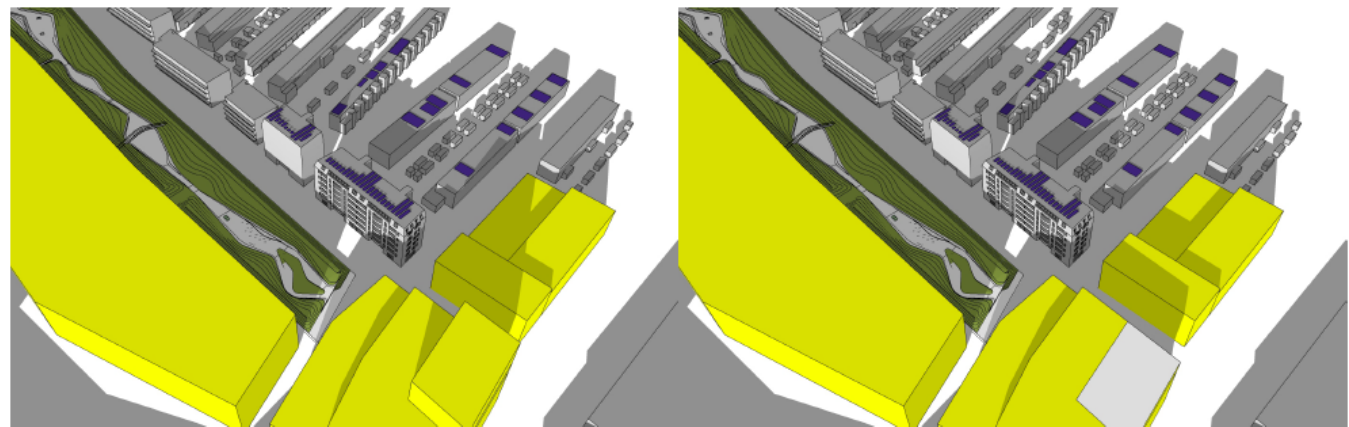


19 februari 14:00 uur

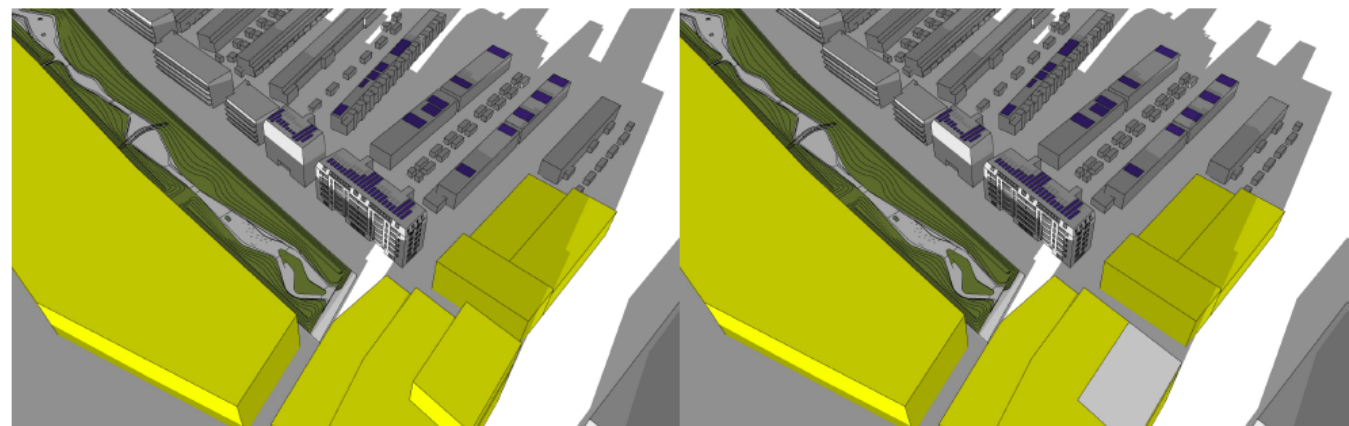


19 februari 15:00 uur

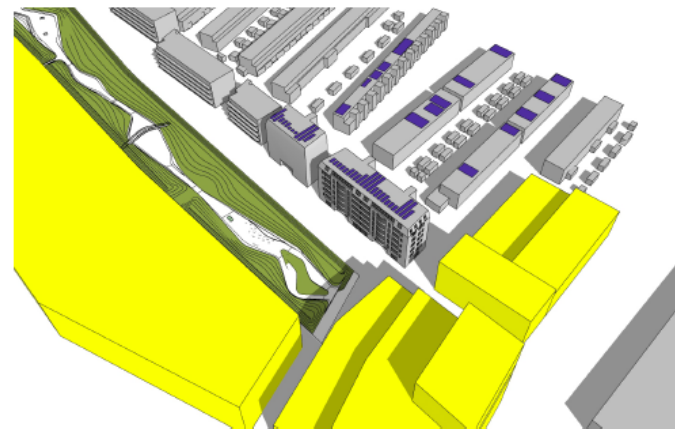




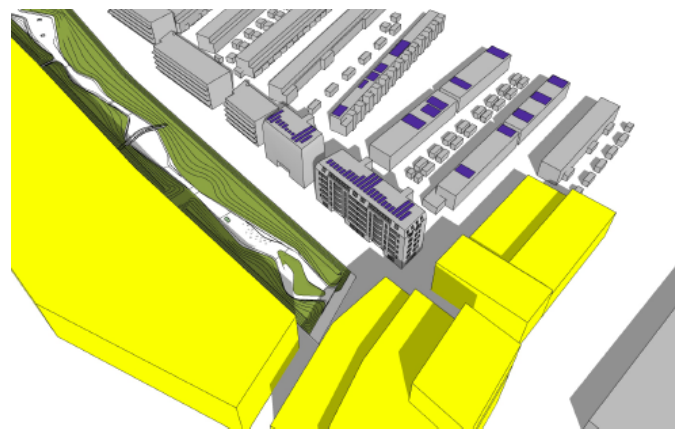
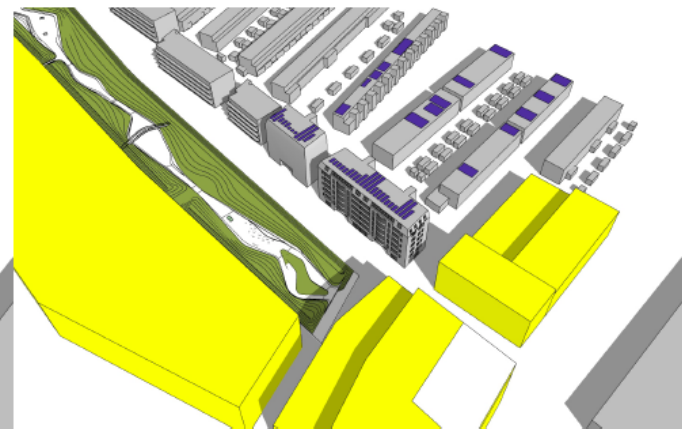
19 februari 16:00 uur



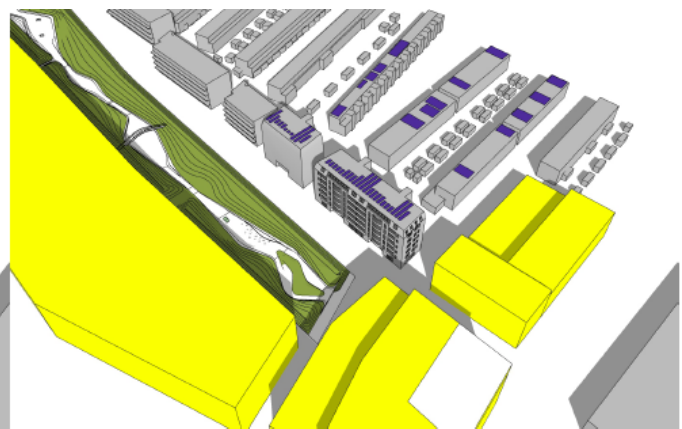
19 februari 17:00 uur

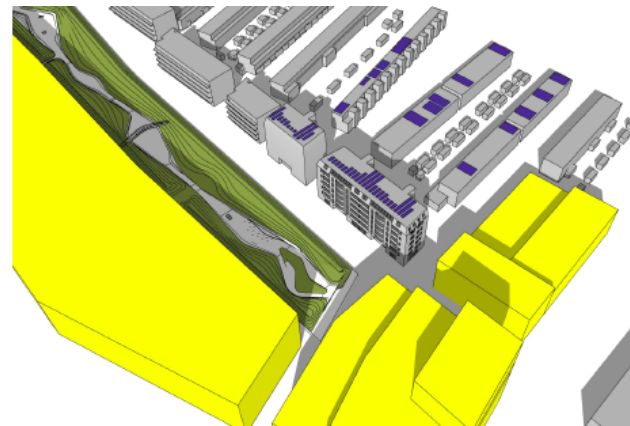


21 maart 13:00 uur

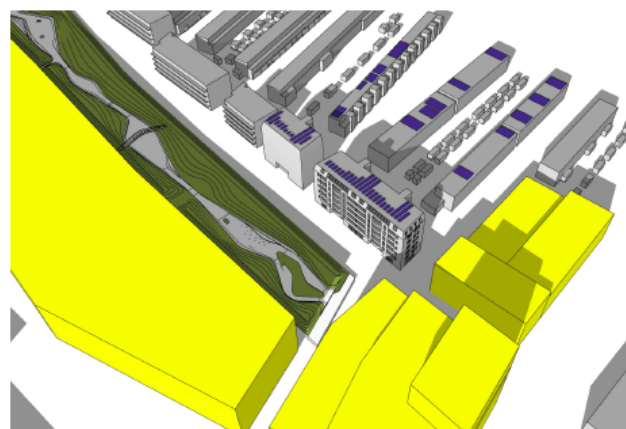
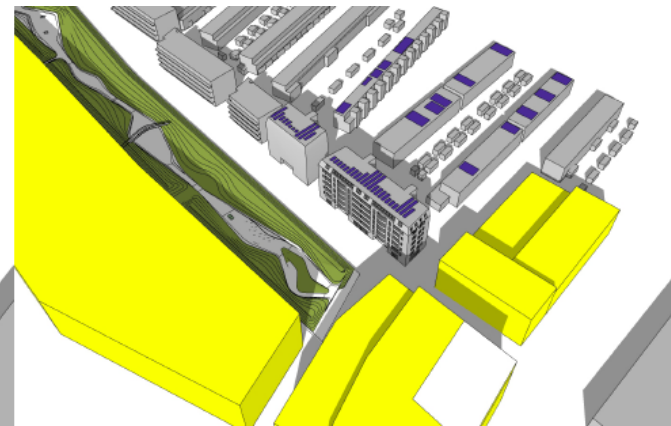


21 maart 14:00 uur

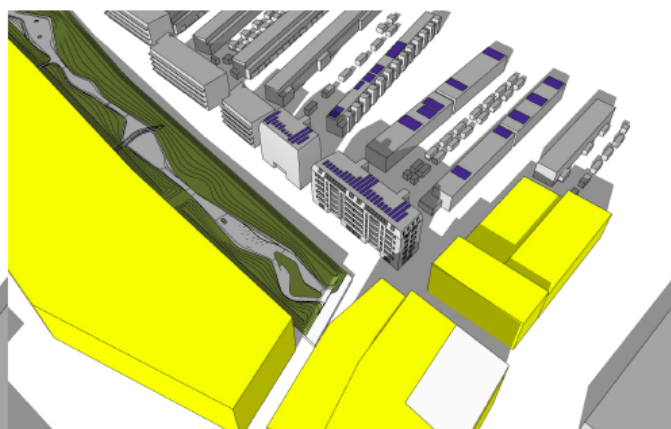


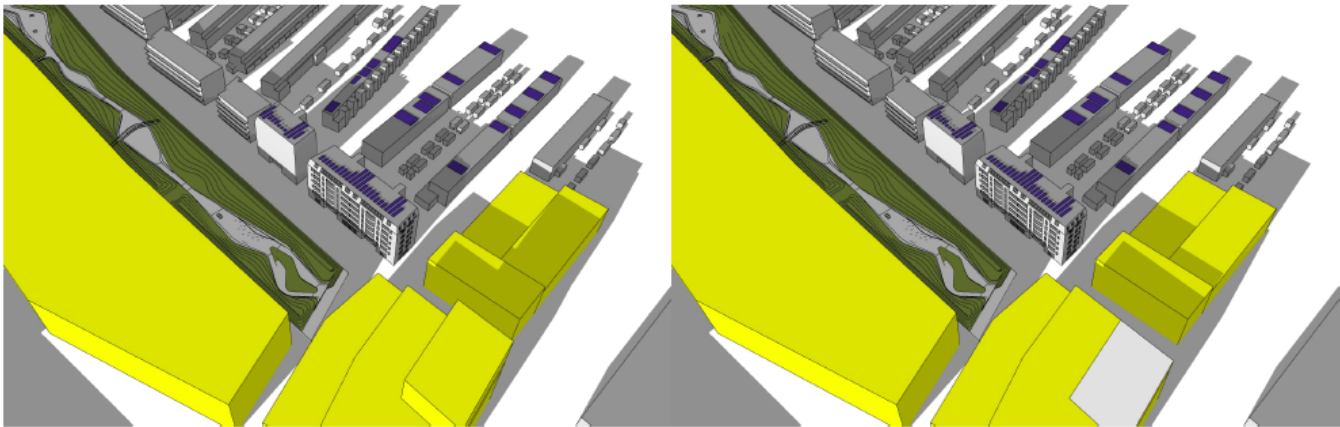


21 maart 15:00 uur



21 maart 16:00 uur



			 21 maart 17:00 uur Uit het bovenstaande blijkt dat voor de schaduwwerking op de vijf woningen de positie van de bebouwing bepalend is en in veel mindere mate de bouwhoogte. Door de locatie van de bebouwing en het feit dat de bestaande woningen zich in de onderste lagen bevinden, is bij een lager gebouw op veld 7 al sprake van een vergelijkbare schaduwwerking in de maanden maart tot september. In die maanden heeft het hoogteaccent geen significante effecten op de bezonning van de woningen. In de wintermaanden is de schaduwperiode langer als gevolg van het hoogteaccent. De tijdsduur daarvan is echter beperkt – ca. 35 minuten. Dit nadeel is niet zodanig dat aanleiding bestaat om af te zien van het realiseren van het hoogteaccent. Zoals hiervoor is toegelicht, is het accent een belangrijk onderdeel van het stedenbouwkundig plan. Het weglaten van het hoogteaccent heeft tot gevolg dat een belangrijk deel van de stedenbouwkundige opzet niet kan worden gerealiseerd. Gelet op het feit dat de extra hoogte beperkte effecten voor de bezonning heeft, dit effect beperkt is tot de wintermaanden en de bezonningssituatie in de lente en zomer goed is, zijn wij van oordeel dat het effect van de hoogte geen aanleiding geeft om af te zien van de hoogte van 40 meter.
		Aanpassing	Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de bouwmogelijkheden aangepast. Hierboven is dat toegelicht.
A.2		Samenvatting	Windhinder De hoge bebouwing aan beide zijden van de Engelsestraat veroorzaakt volgens de zienswijzen flinke

		windhinder. Er kan zelfs een gevaarlijke <i>venture</i> ontstaan die grote invloed kan hebben op het verkeer, met name de fietsers op de fietsroute tussen Delft Zuid en de TU-campus. Zij kunnen bij de opening naar de Engelsestraat geconfronteerd worden met sterke windvlagen. Verder zullen de bestaande woningen langs de Engelsestraat en de nieuwe woningen op de Haringkavel hinder ondervinden. Het windhinderonderzoek gaat uit van onjuiste gegevens omdat de Haringkavel hier niet in is meegenomen en het onderzoek niet uitgaat van de bouwhoogten uit het bestemmingsplan voor veld 7 en 11. Juist door deze hoge wand zal het windhinderklimaat nog veel slechter worden en zal de windsnelheid worden verhoogd. Door het langwerpige karakter van het park kan windhinder in combinatie met schaduw het park tot een onprettige plek maken. Uit het onderzoek blijkt dat bij het knooppunt Abtswoudseweg nader onderzoek nodig is omdat het windklimaat matig is. In het onderzoeksrapport wordt geadviseerd om de hoogbouwplannen aan te passen. Volgens de indieners is nieuw onderzoek op basis van de juiste gegevens nodig. Als daaruit blijkt dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan, zullen de hoogte en vorm van de bebouwing op de velden 7 en 11 moeten worden aangepast.
		Beantwoording Het windklimaatonderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan was gebaseerd op een stedenbouwkundige uitwerking en niet op de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan en de bouwmogelijkheden op de Haringkavel. In de zienswijzen wordt daar terecht op gewezen. Naar aanleiding van de zienswijzen is daarom een aanvullend windklimaatonderzoek uitgevoerd door het bureau Peutz. Dit onderzoek gaat uit van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Uit het onderzoek blijkt dat de te verwachten hinderkans rondom de geplande bebouwing beperkt blijft tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat in de bestaande omgeving. Nergens in het onderzoeksgebied is het windklimaat voor doorlopen slecht. Dat is ook niet het geval tussen de velden 7 en 11, waar aan beide zijden van de Engelsestraat bebouwing komt. Volgens de zienswijzen kan hier ernstige windhinder optreden en kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Uit het onderzoek blijkt dat dit

			niet te verwachten is. Tussen de nieuwbouw op de velden 7 en 11 is het windklimaat voor doorlopen matig. Van een slecht windklimaat is ook op deze locatie geen sprake. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat het windklimaat niet tot gevaarlijke situaties leidt. Het gevaarcriterium wordt niet overschreden. Uit het rapport blijkt dat het windklimaat acceptabel is. In het rapport wordt wel aanbevolen om bij het uiteindelijke ontwerp van de hogere bebouwing op veld 7 rekening te houden met het windklimaat omdat bouwkundige maatregelen mogelijk tot een verbetering van het windklimaat kunnen leiden. Die aanbeveling is overgenomen. In de planregels is opgenomen dat bij de hogere gebouwen een aanvullend windklimaatonderzoek wordt uitgevoerd. Op basis van de uitkomst van dat onderzoek kunnen bij de vergunningverlening nadere eisen aan het bouwplan worden gesteld. In het rapport wordt verder geadviseerd om bij de nieuwe gebouwen rekening te houden met windgevoelige onderdelen zoals gebouwentrees. Voor dergelijke functies gelden strengere criteria. In het rapport wordt geadviseerd om hiermee rekening te houden door de entrees bijvoorbeeld terugliggend te realiseren. Daarnaast kan boombeplanting in de openbare ruimte een positief effect hebben. In het onderzoek is met de positieve effecten van boombeplanting geen rekening gehouden. Dat geldt ook voor de bestaande bomen in de stad. Uit het bezonnings- en windonderzoek blijkt tenslotte dat het windklimaat en de bezonning in het stadspark goed zijn. Een maximale invulling van de bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan heeft geen onaanvaardbare gevolgen voor het windklimaat, de bezonning en het functioneren van het park.
		Aanpassing	In het bestemmingsplan is de verplichting opgenomen om bij bouwplannen met een hoogte van meer dan 30 meter een aanvullend windonderzoek uit te voeren en de mogelijkheid om bij die plannen bij de verlening van de omgevingsvergunning nadere eisen te stellen met het oog op het windklimaat.
A.3		Samenvatting	Overige gevolgen In de zienswijzen is aangevoerd dat de toegenomen hoogte een sterk negatieve invloed heeft op geluidsoverlast, uitzicht, privacy en de waarde van de bestaande woningen.

		Beantwoording Uitzicht en privacy De ontwikkeling van Nieuw Delft betekent dat de omgeving verandert en dat het uitzicht wijzigt. Omdat de gronden nu nog onbebouwd zijn heeft dit gevolgen voor het uitzicht en privacy. Dat betekent echter niet dat de bouwmogelijkheden daarom niet aanvaardbaar zijn. Tussen de nieuwbouw en de bestaande gebouwen aan de Engelsestraat blijft een ruime afstand bestaan. De afstand tot veld 7 bedraagt ca. 20 meter. Het betreft hierbij een gebruikelijke situatie waar bebouwing met de voorgevel tegenover elkaar staat. De afstand tussen veld 11 (de Haringkavel) en het naastgelegen pand bedraagt ca. 14 meter. Gelet op deze afstanden tussen en oriëntatie van de gebouwen is van een onaanvaardbare invloed op het uitzicht en privacy geen sprake. Van belang is hierbij ook dat het niet gaat om een nieuwe ontwikkeling. Bij de bouw van de bestaande woningen aan de Engelsestraat was bekend dat tegenover de bestaande gebouwen andere gebouwen zouden worden gebouwd en dat het uitzicht zou veranderen. Ook in het vigerende bestemmingsplan is er vanuit gegaan dat op dit veld bebouwing zou worden ontwikkeld. De bebouwing kon een hoogte hebben van maximaal 31 meter. Het nieuwe bestemmingsplan – waarin de hoogte op een deel van veld 7 aanzienlijk wordt verlaagd - leidt niet tot een verdere beperking van het uitzicht over veld 7 en de privacy. De ontwikkeling van veld 11 (de Haringkavel) is wel een nieuwe ontwikkeling omdat dit veld pas later aan Nieuw Delft is toegevoegd. Het uitzicht over de Haringkavel vanuit het naastgelegen pand wijzigt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan dat uitgaat van een maximale bouwhoogte van 8 meter op een afstand van ongeveer 12 meter. Het nieuwe bestemmingsplan staat een maximale bouwhoogte van 18 meter toe op een afstand van ruim 14 meter. Deze afstand is in een stedelijk gebied gebruikelijk. In de Engelsestraat komen ook vergelijkbare afstanden tussen de bebouwing voor. De afstand tussen de bestaande panden naast de Haringkavel (met een hoogte van 22 meter) bedraagt ca. 10 meter. Gelet hierop is van een te kleine afstand en onaanvaardbare invloed op het uitzicht en privacy geen sprake. Waarde van de woningen Het is niet te verwachten dat de gewijzigde bouwhoogten tot een zodanige waardedaling van de
--	--	--

			bestaande woningen zullen leiden dat aanleiding bestaat om af te zien van de nieuwe bouwhoogten. In de zienswijzen is dat ook niet onderbouwd. Van belang is hierbij dat het huidige bestemmingsplan Spoorzone ook al uitgaat van de gebiedsontwikkeling en bebouwing van de bouwvelden. Uit de bezonningsstudie blijkt – zoals hiervoor is toegelicht – dat de nieuwe bouwhoogten niet tot een verslechtering leiden in vergelijking met de bebouwing die op grond van het huidige bestemmingsplan mogelijk is. Gelet hierop is niet aannemelijk dat het bestemmingsplan tot een zodanige waardedaling leidt dat van de nieuwe bouwhoogten moet worden afgezien. Geluidbelasting Naar aanleiding van de zienswijzen heeft Rho een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Engelsestraat en de Abtswoudseweg. Daaruit blijkt dat het effect van de nieuwbouw te verwaarlozen is. Voor het merendeel van de waarneempunten treedt geen geluidstoename op die waarneembaar voor het menselijke gehoor. Door de Abtswoudseweg is dat bij een aantal waarneempunten wel het geval. De geluidbelasting blijft echter nog steeds ruim beneden de richtwaarde van 48 dB. De cumulatieve geluidbelasting van alle bronnen samen – waaronder ook de Westlandseweg/Ireneboulevard en de Nieuwe Gracht – neemt af omdat de nieuwbouw een geluidafschermdende werking ten opzichte van deze wegen heeft. Rho constateert dat ook met de toekomstige bebouwing sprake is van een goed woon - en leefklimaat voor de bestaande woningen in de omgeving.
		Aanpassing	De afstand tussen de bebouwing is vergroot.
A.4		Samenvatting	Strijd met IOP De indieners zijn verder van mening dat het bestemmingsplan afwijkt van het IOP. In het Plan Palmbout en het IOP wordt ook uitgegaan van een grotere hoogte dan in het vorige bestemmingsplan, maar in die stukken is uitgegaan van een gevarieerde bouwhoogte. In het nieuwe bestemmingsplan is de hoogte op een aantal velden nog verder vergroot. Dit wijkt af van de stedenbouwkundige en kwalitatieve uitgangspunten uit het IOP, terwijl de gemeente het IOP zelf als richtinggevend document ziet. Daarnaast wijkt de bouwhoogte af van de uitgangspunten van het Plan Palmbout.

		Hoewel het IOP voorziet in een 'accent in de bebouwing' op veld 7, is de invulling die het bestemmingsplan daaraan geeft niet met de bindende essentiële kaart en het richtinggevend referentieplan uit het IOP in overeenstemming. De indieners baseren dat op het volgende: • Een hoeksteengebouw grenst niet aan een park • In de bindende essentiële kaart wordt uitgegaan van maximaal 4-5 lagen (ca. 16m) en geen 22 meter. • De toegestane bouwmassa wordt eerder een massief blok dan een accent • Zelfs de bijzondere bebouwing is opgehoogd van 12 lagen naar 40 meter Verder is de bebouwing op veld 6 niet met het IOP in overeenstemming. In de bindende essentiële kaart wordt uitgegaan van 'bescheiden woonstraten' langs het park (max 4-5 lagen, ca. 16 m). De forse hoeksteengebouwen zijn in het referentieplan 6-8 lagen hoog. Verder is de hoogte op de velden 6 en 7 in strijd met het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone (BSD). De indieners verzoeken om de ophoging van de bebouwing ten opzichte van het huidige bestemmingplan en de beleidsdocumenten te onderbouwen. De indieners wijzen erop dat zij bij de koop van hun woning aan de Laan van Braat in 2016 uit zijn gegaan van het vigerende bestemmingsplan en het IOP. Nu wordt het hoogbouw aan een donker park en lijkt het nog weinig op de mooie plaatjes uit het IOP. Dat komt het woongenot niet ten goede en is tevens van invloed op de waarde van alle woningen in de omgeving. De indieners verzoeken daarom om de hoogte, plaatsing en vorm van de bebouwing op veld 6 en 7 te heroverwegen. Volgens de zienswijze wijkt het bestemmingsplan af van de bindende essentiële kaart uit het IOP. Volgens de essentiële kaart mag in het Van Leeuwenhoekkwartier de hoogte oplopen tot 8 lagen en langs het park maximaal 5 lagen. De indiener verzoekt om de bouwhoogte te verlagen conform de essentiële kaart. Verder zijn de hoeksteengebouwen in strijd met de essentiële kaart. Volgens de essentiële kaart vormt een hoeksteengebouw de begrenzing van rijen individuele woonhuizen en andere tussengelegen gebouwen. Het zijn robuuste gebouwen die een duidelijke begrenzing vormen voor de rijen huizen. In
--	--	---

		het bestemmingsplan staat echter op veld 7 een hoeksteengebouw. Veld 7 vormt voor een deel geen begrenzing van bebouwing en is geen kop van de bebouwing. Veld 7 is de begrenzing van het stadspark. De bouwhoogte moet daarom worden verlaagd tot maximaal vijf lagen langs het park en acht bouwlagen op de kop van de bebouwingsstrook. Op de essentiële kaart zijn locaties aangeduid met 'accent in de bebouwing'. De essentiële kaart en de toelichting daarbij geven geen invulling aan dit begrip. Het accent kan ook een markant laag gebouw zijn in een bijzondere steensoort, ontwerp of kleur. De conclusie in het bestemmingsplan dat een accent in de bebouwing in de essentiële kaart staat voor een gebouw van twaalf lagen is onjuist. De essentiële kaart geeft als maximale hoogte in het Van Leeuwenhoekkwartier 8 lagen aan en langs het park 5 lagen. Op deze plekken kunnen dus geen hoge gebouwen komen. Volgens de essentiële kaart kan er op enkele plaatsen ruimte zijn voor bijzondere gebouwen van twaalf lagen. De essentiële kaart en de toelichting daarbij leiden tot de conclusie dat dit alleen maar in de Abtswoudse Hof zijn. Verzocht om het bestemmingsplan hiermee in overeenstemming te brengen. Op deze manier kan overlast door overmatige schaduwwerking, windhinder en andere overlast worden voorkomen. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken watergangen (rond veld 9) die wel in de bindende essentiële kaart zijn opgenomen. De conclusie in paragraaf 4.11 van het ontwerpbestemmingsplan dat de watergang langs de Industriestraat optioneel is, deelt de indiener niet. De essentiële kaart is bindend. Daar mag dus niet vanaf worden geweken. De watergang moet alsnog worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
		Beantwoording Het is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met het IOP en afwijkt van de daarin opgenomen stedenbouwkundige en kwalitatieve uitgangspunten. De uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling zijn opgenomen in de paragraaf 'Essentiële kaart Nieuw Delft' (IOP, p. 40-43). Daarbij is expliciet aangegeven dat de in deze paragraaf genoemde bouwhoogten indicatief zijn en dat in het IOP geen maximale bouwhoogten zijn vastgelegd. Het IOP gaat er vanuit dat de definitieve hoogten bij de uitwerking van het plan worden bepaald. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is dat gebeurd. De daarin opgenomen bouwhoogten zijn niet in strijd met de uitgangspunten van het IOP maar daar juist

		mee in overeenstemming. Het is verder niet juist dat het IOP uitgaat van gevarieerde bouwhoogten en dat het bestemmingsplan daar ook vanuit had moeten gaan. De eis dat de bouwhoogte gevarieerd moet zijn is geen randvoorwaarde uit het IOP. Met het IOP is beoogd om een flexibel kader te bieden waarbinnen verschillende invullingen en bouwvormen mogelijk zijn. Om die reden zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden die in de paragraaf 'Essentiekaart Nieuw Delft' zijn vastgelegd beperkt tot de hoofdlijnen en de essentiële randvoorwaarden die voor iedere bouwvorm gelden. In het IOP is aangegeven dat ervoor is gekozen om de invulling van het gebied niet tot in de details vast te leggen en ruimte te bieden om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden en de vraag naar matwerk. Daarom zijn alleen de hoofdlijnen van de ontwikkeling vastgelegd. De eis dat de bouwhoogte binnen de velden moet variëren is niet als randvoorwaarde in het IOP opgenomen. Het bestemmingsplan is daar dan ook niet mee in strijd. Om aan het bezwaar van de indieners tegemoet te komen, is het bestemmingsplan echter aangepast. De bouwhoogte in het middelste gedeelte van veld 6 - tussen de hoeksteengebouwen - was maximaal 22 meter. Aan de zijde van het park is deze hoogte verlaagd. Maximaal 30% van het op de verbeelding aangegeven gebied mag een hoogte van 22 meter + NAP hebben. De overige 70% mag niet hoger dan 20 meter + NAP zijn. Hiermee wordt bereikt dat de hogere hoogte slechts op een deel van het veld mogelijk is. Naast de bindende essentiekaart is in het IOP een stedenbouwkundig referentieplan opgenomen. Dit is een voorbeelduitwerking die een mogelijke stedenbouwkundige invulling van de uitgangspunten uit de paragraaf 'Essentiekaart Nieuw Delft' laat zien. Het referentieplan is geen bindend kader maar dient als een enthousiasmerend en inspirerend voorbeeld. Dat het bestemmingsplan van andere bouwhoogten uitgaat dan de hoogten die in de voorbeelduitwerking zijn gebruikt, betekent niet dat het bestemmingsplan in strijd met het IOP is en dat van de hoogten uit het referentieplan moet worden uitgegaan. Zoals hiervoor is opgemerkt, zijn in het IOP alleen indicatieve hoogten genoemd. Het IOP gaat er vanuit dat de definitieve hoogten bij het bestemmingsplan worden bepaald. Volgens de indieners is het bestemmingsplan verder in strijd omdat het IOP niet uitgaat van een hoeksteengebouw op veld 7. Dat is niet juist. Op de Essentiekaart op pagina 40 en 41 van het IOP is
--	--	---

		veld 7 aangeduid met “locatie hoeksteengebouw” en “accent in de bebouwing”. Dat het IOP op deze locatie uitgaat van lage bebouwing is dan ook niet juist. Het is verder niet juist dat er in het bestemmingsplan ten onrechte vanuit is gegaan dat met een “accent in de bebouwing” een hoogteaccent is bedoeld. Volgens de indieners kan dit ook een laag markant gebouw zijn. In het IOP staat over de accenten het volgende: <i>“In de structuur van Nieuw Delft vormen de verschillende hoeksteengebouwen belangrijke pijlers. Het betreft robuuste stadsgebouwen op de koppen van de lange bebouwingsstroken en enkele belangrijke locaties. Deze hoeksteengebouwen vormen een duidelijke begrenzing voor de rijen individuele woonhuizen en andere tussengelegen gebouwen. <u>Ze verschillen in massa en schaal van de overige gebouwen. Op enkele plaatsen vormen deze hoeksteengebouwen een accent in de stedelijke structuur.</u> (...) op enkele plaatsen is ruimte voor bijzondere gebouwen met ongeveer twaalf lagen”</i> Hieruit blijkt dat met de accenten – anders dan de indieners stellen – hoogteaccenten zijn bedoeld. In het bestemmingsplan is daar dan ook terecht vanuit gegaan. Daarnaast is het niet juist dat de watergang bij veld 9 ten onrechte niet in het bestemmingsplan is opgenomen. Op de Essentiekaart is deze watergang aangeduid met “mogelijk uitbreiding waterstructuur”. Het realiseren van een watergang op deze locatie is niet als bindend uitgangspunt in het IOP vastgelegd. Omdat in overleg met het Hoogheemraadschap voor een andere oplossing is gekozen, wordt de watergang niet gerealiseerd. In het IOP is met die mogelijkheid rekening gehouden. Daarom staat de watergang als mogelijke uitbreiding op de kaart. Het bestemmingsplan is hier niet mee in strijd. Tenslotte is in de zienswijzen opgemerkt dat het bestemmingsplan in strijd is met het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone. Dit beeldkwaliteitsplan is echter niet meer van toepassing op de gebiedsontwikkeling en ingetrokken.
	Aanpassing	De bouwmogelijkheden zijn aangepast.

A.5		Samenvatting	Nota Bouwhoogten Volgens de zienswijzen wijkt het bouwvolume af van de nog steeds actuele Nota Bouwhoogten, waarin een ranke toren wordt bepleit. De bebouwing die het huidige bestemmingsplan Spoorzone toestaat is wel in overeenstemming met de nota. Voor het nieuwe bestemmingsplan geldt dat niet. Dat geldt ook voor de vorm van de bebouwing op veld 7. De nota geeft aan dat het mogelijk is om op veld 7 naast de tunnelbuis een slanke toren te bouwen, met in de plint lagere grondgebonden bebouwing. Eén van de indieners merkt hierbij op dat deze slanke toren hoger mag zijn dan de nu opgenomen maximale hoogte van 40 meter. Stedenbouwkundig gezien is veld 7 het eindpunt van een zichtas (het Van Leeuwenhoekpark). In het noorden staat dan de Vermeertoren, in het zuiden de Van Leeuwenhoektoren. In het ontwerpbestemmingsplan staat dat de Spoorzone is aangemerkt als initiatiefgebied. Dat klopt niet. Het plangebied is groter dan het Spoorzonegebied en is in de nota gedeeltelijk aangeduid als consolidatiegebied en verbeeldend gebied met maximale bouwhoogten die lager zijn dan de maximale bouwhoogten in het ontwerpbestemmingsplan. Het gebouw op veld 7 (het deel dat op de spoortunnel staat) en veld 11 staan volgens de indieners in het consolidatiegebied. In consolidatiegebieden is hoogbouw volgens de nota niet wenselijk is en moet de bouwhoogte afgestemd zijn op de bestaande ruimtelijke structuur en de (gemiddelde) bouwhoogte in de omgeving. Nieuwe bebouwing is in deze gebieden maximaal 25 meter hoog, in de groengebieden maximaal 18 meter (de hoogte van een gemiddelde, volgroeide boom). De maximale bebouwing aan het park mag hiermee niet hoger zijn dan ook in de essentiële kaart is opgenomen.. De indiener wijst er verder op dat in de nota een aantal gebieden genoemd wordt waar de mogelijkheden voor nieuwe hoogbouw worden onderzocht en vastgelegd. Dit is volgens de indiener een uitputtende opsomming waarin het plangebied niet is opgenomen. In de zienswijze wordt verzocht om de maximale bouwhoogten in het ontwerpbestemmingsplan te verlagen De doelstelling van de nota is behoud en versterking van het silhouet van Delft inclusief de Binnenstad. Dit betekent niet dat wegen rondom de stad moeten worden ingepakt met hoogbouw. Verder moet worden aangesloten op de ruimtelijke kwaliteit op wijkniveau en de Gebiedstypen. Volgens de nota mag hoogbouw geen waardevolle zichten blokkeren en er niet toe leiden dat bestaande gebouwen
-----	--	---------------------	--

			permanent in de schaduw staan. Hoogbouw mag geen zicht- en windhinder opleveren noch parkeeroverlast. In de nota wordt verder uitgegaan van een hoogte in de Spoorzone van 25-30 meter nabij het centrum. Afhankelijk van de gevoeligheid van de omliggende wijk en de nabijheid van het historische centrum geldt een absolute maximumhoogte van 30 meter. Bij de uitwerking van initiatiefgebied 14 (waaronder het plangebied valt) staat dat de omgeving Mercuriusweg een overgangszone is tussen het historische centrum en het nieuwe centrum. Vanwege de nabijheid van het historische centrum en de geringere betekenis van dit gebied ten opzichte van het centrum van naoorlogs Delft (ter hoogte van de Martinus Nijhoflaan en het Delflandplein) is de bouwhoogte hier beperkt tot maximaal 25 meter.
		Beantwoording	Het is niet juist dat de maximale bouwhoogten die het bestemmingsplan toestaat en de vorm van het hoogteaccent in strijd zijn met de Beleidsnota Bouwhoogten Delft. De nota is bedoeld als leidraad om bij projecten een goede afweging te kunnen maken over bouwhoogte en schaal. Als hulpmiddel is daarvoor in de nota een onderzoeksmethode opgenomen (de top-down en bottom up-benadering). In de Beleidsnota Bouwhoogten staat hierover het volgende (paragraaf 3.4): <i>“De top down- en de bottom up-benadering leveren een aantal bouwstenen op voor het op een bewuste wijze omgaan met het bouwhoogten- en schaal-vraagstuk in Delft. Echter, beide benaderingen leveren (bewust) geen kant en klare receptuur op voor de toe te passen bouwhoogte voor een bepaald gebied. Daarvoor is een stad als Delft, met zijn vele bouwinitiatieven, een te dynamisch en complex geheel. Het doel van de bouwhoogtennota is op een verantwoorde wijze keuzes kunnen maken aangaande de bouwhoogte en de schaal van bouwinitiatieven in Delft.”</i> De nota gaat er vanuit dat voor concrete projecten een studie wordt gemaakt waarbij de nota als hulpmiddel wordt gebruikt. Voor Nieuw Delft is dat gebeurd. Dat heeft geleid tot het Integraal Ontwikkelingsplan (IOP) en het bestemmingsplan. Het is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met de Beleidsnota Bouwhoogten Delft. In de toelichting bij het bestemmingsplan is hierop ingegaan.
		Aanpassing	In de plantoelichting is de bespreking van de Nota Bouwhoogten aangepast.

A.6		Samenvatting	Kwaliteitsborging In de zienswijzen wordt erop gewezen dat de beloofde beeldkwaliteit – een gevarieerde bouwhoogte - onvoldoende is geborgd. Langs het park is een bouwhoogte mogelijk van 22 meter. Als die hoogte overall maximaal wordt ingevuld, kan dat ertoe leiden dat de gevarieerde bouwhoogte er niet komt. Dat geldt ook voor de hoeken waar grotere partijen hogere gebouwen mogen ontwikkelen. Op die locaties zal de prikkel om de maximale bouwhoogte maximaal in te vullen groot zijn. Dat wijkt af van de beeldkwaliteit van het Plan Palmbout en het IOP. Omwonenden hebben hun aankoop echter mede gebaseerd op de beloofde beeldkwaliteit. In het Plan Palmbout en het hierop gebaseerde IOP wordt een geheel ander beeld geschetst van de bouwhoogtes op veld 6. Hier zou een gevarieerd beeld ontstaan van rond de 15 meter tussen de hogere eindgebouwen. De gemeente is van plan om op beeldkwaliteit en het bereiken van een gevarieerde bebouwing te sturen via de gronduitgifte. Voordat de kavels in de verkoop gaan wordt een bouwenvelop opgesteld door bureau Palmbout, OBS en de gemeente. Het kavelpaspoort is onderdeel van de privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer. De goedkeuringsprocedure voor bouwplannen verloopt onder meer via de Kwaliteitskamer. Als een partij zich niet aan de gestelde kaders houdt of het ontwerp later alsnog wijzigt, wordt de grond niet verkocht. Voor belanghebbenden is deze procedure niet controleerbaar en inzichtelijk. Bewoners hebben geen inzicht in de kwaliteitsborging tijdens dit proces maar kunnen alleen een reactie geven op het kader dat het bestemmingsplan biedt. Dit doet geen recht aan het belang dat omwonenden hebben bij de kwaliteit van de aangrenzende buurt. Er kan onvoldoende worden beoordeeld of dit belang in het proces van kwaliteitsborging wordt meegewogen. Dat met een vergelijkbaar proces een hoge kwaliteit bij veld 3 kan worden gerealiseerd betekent niet dat dit ook zal gebeuren in het zuidelijke plangebied. Zo kunnen de economische omstandigheden zich wijzigen en financiële druk kan ertoe leiden dat van de voorgenomen gevarieerde beeldkwaliteit wordt afgeweken. De bouwhoogten kunnen dan alsnog volledig worden benut, mogelijk zelfs in combinatie met een verdere vergroting van de volumes. In de procedure van planuitwerking is geen enkel officieel en openbaar criterium opgenomen om te waarborgen dat niet alle bebouwing de toegestane maximale hoogte krijgt. Daardoor bestaat de vrees
-----	--	---------------------	---

			dat de in eerdere plannen beloofde kwaliteit niet wordt gehaald. Daarnaast is er geen garantie dat de marge tussen de maximale bouwhoogte uit de bouwvelop en de maximale hoogte uit het bestemmingplan toch niet geheel wordt gebruikt. Dit kan leiden tot willekeur, rechtsongelijkheid voor de initiatiefnemers en verlies van rechtszekerheid voor de omgeving. De procedure kan de rechtszekerheid van belanghebbenden aantasten. In de zienswijzen wordt verzocht om voor de kwaliteitsborging te kiezen voor een werkwijze die een goede kwaliteit waarborgt in plaats van deze alleen mogelijk te maken. De procedure moet openstaan voor zienswijzen van belanghebbenden. In een aantal zienswijzen wordt gevraagd om de procedure in het bestemmingsplan vast te leggen. Verder wordt gevraagd om de toegestane volumes en hoogten te verkleinen zodat de gevolgen beperkt zijn als gewijzigde omstandigheden ertoe leiden dat de bouwmogelijkheden alsnog volledig worden benut.
		Beantwoording	In het IOP is uitgegaan van een flexibel kader om bij de concrete invulling van het plangebied ruimte te bieden bij de uitvoering. In het IOP zijn in de paragraaf “Essentiekaart Nieuw Delft” de randvoorwaarden vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling moet plaatsvinden. Die randvoorwaarden zijn overgenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt een flexibel kader met de grenzen waarbinnen de ontwikkeling kan plaatsvinden. In de praktijk is te zien – bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de bouwplannen voor het noordelijke deel van Nieuw Delft – dat dit tot een grote variatie in bouwplannen leidt. Een gevarieerde bouwhoogte is echter geen randvoorwaarde uit het IOP. Dat geldt ook voor de door de indieners genoemde maximale bouwhoogte van 15 meter. Een hoogte van 15 meter is geen uitgangspunt van het IOP. Dat deze eisen niet in het bestemmingplan zijn opgenomen, betekent niet dat het plan een andere uitvoering mogelijk maakt dan waarvan bij de randvoorwaarden in de paragraaf “Essentiekaart Nieuw Delft” is uitgegaan. Het realiseren van een gevarieerde bouwhoogte en een hoogte van 15 meter is mogelijk maar dat betekent niet dat andere bouwvormen zijn uitgesloten. Het bestemmingsplan vormt het planologische toetsingskader voor onder andere bouwplannen in het kader van de omgevingsvergunning. Omdat de toekomstige bouwplannen nu nog niet bekend zijn, is het ongewenst om een gevarieerde bouwhoogte langs bijvoorbeeld het park in het bestemmingsplan te

		regelen. Met het bestemmingsplan en het IOP is beoogd om een flexibel kader te bieden waarbinnen verschillende oplossingen en bouwvormen mogelijk zijn. Zoals hiervoor al is toegelicht, zijn de bouw mogelijkheden naar aanleiding van de zienswijzen opnieuw bekeken en is bezien of aan de zienswijzen tegemoet kan worden gekomen zonder afbreuk te doen aan de uitgangspunten van het plan. Daarbij is ook gekeken naar de wens om een gevarieerde bouwhoogte te realiseren. In het plan heeft dat geleid tot de volgende aanpassing. De bouwhoogte van de bebouwing langs het park (veld 6) is verlaagd van 22 naar 20 meter (5 lagen) met de mogelijkheid om over 30% van de gevellengte bebouwing van 22 meter toe te laten (6 lagen). Het wordt niet wenselijk en doelmatig geacht vast te leggen waar dit precies moet. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens om een gevarieerde bouwhoogte te realiseren. Door de wijze waarop dit is vastgelegd, blijft het plan flexibel. De variatie ligt vast, de locatie niet. Naast het bestemmingsplan, waarvan de bebouwingsmogelijkheden ruimtelijk aanvaardbaar worden geacht, worden plannen ontwikkeld aan de hand van een planproces dat los staat van het bestemmingsplan (de zogenaamde kwaliteitsketen). In de werkwijze worden op basis van nader spelregels op tal van onderwerpen neergelegd in een kavelpaspoort partijen uitgenodigd plannen voor de toekomstige gebruikers van het gebied te maken. Deze methode wordt op meerdere plaatsen in het land met succes toegepast. Pas als een plan aan de eisen van het kavelpaspoort voldoet, wordt overgegaan tot gronduitgifte ten behoeve van het realiseren van vastgoed. Het kavelpaspoort is openbaar en wordt op de website van Nieuw Delft geplaatst. De ruimtelijke bouwvelop die onderdeel uitmaakt van het kavelpaspoort wordt in concept aan de Kwaliteitskamer voor advies voorgelegd. De behandeling (alsmede de agenda en het verslag) is openbaar en daarmee voldoende transparant. De eisen uit het kavelpaspoort worden juridisch bij de gronduitgifte privaatrechtelijk doorgelegd om de gemaakte afspraken duurzaam vast te leggen. Dit staat los van de toets aan het bestemmingsplan en de publiekrechtelijke beoordeling van de omgevingsvergunning. In de praktijk levert deze werkwijze gevarieerde, hoogwaardige en duurzame nieuwbouw op.
--	--	---

		Aanpassing	De bouwhoogten zijn aangepast.
A.7		Samenvatting	Onderwijs Het ontwerpbestemmingsplan maakt een onderwijsfunctie van maximaal 10.000 m2 mogelijk. Met het oog op de toch al hoge verkeersdruk (fietsers), geluidsoverlast en mogelijke vervuiling van de omgeving (het park als hangplek voor scholieren) is het onwenselijk de velden 7 en 11 een onderwijsfunctie te geven. Een goede bereikbaarheid ontbreekt. Verder is er geen ruimte voor de vereiste buitenruimte voor een middelbare school. De supervisor vindt dat ook. De buitenruimte kan alleen ten koste gaan van het Van Leeuwenhoekpark. Van een schoolfunctie op veld 7 of veld 11 is op spijstijden een grote verkeersdruk te verwachten van massa's fietsende scholieren, die slecht in de geplande beperkte verkeersruimte zullen passen. Dit in combinatie met een soortgelijk verkeersbeeld dat de massaal naar de TU fietsende studenten zullen doen ontstaan, op diezelfde ogenblikken. De beide velden 7 en 11 liggen naast een toch al onoverzichtelijke kruising, die essentieel is voor de wijkontsluiting. Daarom zullen de talloze jonge fietsers met een bij hun leeftijd horend verkeersgedrag, op een beperkte verkeersruimte, resulteren in een grote overlast voor de vele bewoners van Delftzicht die op diezelfde uren de wijk per auto zullen willen verlaten. Dat zijn immers de momenten waarop kinderen naar school worden gebracht of van school opgehaald en de rit naar of van het werk plaatsvindt. De te verwachten stevige verkeersconflicten maken veld 6, 7 en veld 11 ongeschikt voor een onderwijsfunctie. Daarnaast geven de bestaande scholen en de TU al genoeg overlast. In de zienswijzen wordt verwezen naar de Structuurvisie Ontmoetingen met Delft 2030, waarin staat dat openbare voorzieningen zoals onderwijs bij voorkeur langs de boulevards wordt gerealiseerd. Verder is onvoldoende onderbouwd waarom 10.000 m2 onderwijs op deze locatie nodig is. Uit verschillende stukken blijkt dat er al genoeg ruimte en locaties zijn voor onderwijs. In de zienswijzen wordt gewezen op de leerlingprognose van de Dienst Uitvoering Onderwijs van 1 oktober 2016, die voor het voortgezet onderwijs een daling van het leerlingaantal in Delft laat zien. In het Integraal Huisvestingsplan voortgezet onderwijs 2012-2021 van de gemeente staat zelfs dat er een overschot aan onderwijsruimte aanwezig is in het VO. Het Integraal Huisvestingsplan BO, SBO en V(SO) 2014-

			2024 geeft verder geen onderbouwing van de behoefte aan 10.000 m2 voor basis of special (voortgezet) onderwijs. In wijk 7 (wijk van het plangebied) is zelfs sprake van leegstand. Tenslotte wordt erop gewezen dat de TU al diverse nieuwe onderwijslocaties bouwt en dat de Haagse Hogeschool net een nieuw pand in gebruik genomen heeft. Dat gebouw kan eenvoudig worden uitgebreid met een extra vleugel Bij het ontwerp en de bouw is daar al rekening mee gehouden.
		Beantwoording	In het plangebied is geen onderwijsfunctie meer voorzien. Deze functie is daarom niet meer opgenomen in het bestemmingsplan. Gelet hierop behoefte deze zienswijze geen verdere bespreking.
		Aanpassing	De onderwijsfunctie is uit het bestemmingsplan geschrapt.
A.8		Samenvatting	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid knooppunt Abtswoudseweg-Engelsestraat-Nieuwe Gracht In de zienswijzen is aangevoerd dat het knooppunt Abtswoudseweg-Engelsestraat-Nieuwe Gracht erg onoverzichtelijk is. De hoofdontsluitingsweg Nieuwe Gracht maakt hier een scherpe S-bocht, vertoont hoogteverschillen en kruist de hoofdfietsroute van de TU-campus naar de Voorhof en de Buitenhof. De Engelsestraat – de belangrijkste ontsluiting van Delftzicht – kruist de fietsroute nog voordat deze aansluit op de S-bocht. Het kruispunt is nu nog vrij van bebouwing. Door de voorgenomen bebouwing op veld 7 en 11 wordt het zicht ernstig belemmerd. Fietzers en automobilisten zien elkaar niet aankomen. Automobilisten moeten bovendien al goed letten op het verkeer op de scherpe S-bocht, dat door de hoogteverschillen al niet goed zichtbaar is. Omdat de fietsroute voorrang heeft ontstaan opstoppen, lange wachttijden, geluid- en stankoverlast en risicovol gedrag van alle verkeersdeelnemers. Dit geldt nog sterker als op veld 7 of 11 een school komt te staan. Nu is al sprake van een onophoudelijke stroom (brom)fietsers. De verkeershinder en verkeersdruk zullen door de nieuwe grote bouwvolumes alleen maar toenemen. Dat geldt zeker als aan veld 7 een onderwijsbestemming wordt gegeven. Volgens één van de indieners zijn er al vijf ongelukken gebeurd. Mede door de windintensiteit zal dit alleen maar toenemen. De situatie is ook niet in overeenstemming met het Fietsactieplan II, dat staat voor verbetering van de fietstevredenheid, veilige routes voor kinderen en verkeersveiligheid.

			Het ontwerpbestemmingsplan biedt onvoldoende ruimte voor aanpassingen en alternatieven, zoals het ontsluiten van de wijk Delftzicht met een rechtstreekse verbinding voor veld 7 langs met de Nieuwe Gracht. In het ontwerpbestemmingsplan moet de ruimte hiervoor worden opgenomen. Een andere optie is om een volwaardige aansluiting van de Engelsestraat op de Ireneboulevard te realiseren. Als dit om goede redenen niet mogelijk is, moet de bebouwing bij het knooppunt zo worden beperkt dat het knooppunt overzichtelijk en veiliger wordt. Via de buurtvereniging Delftzicht zijn in het verleden ook alternatieven aangedragen waarbij de Nieuwe Gracht de fietsroute slechts eenmaal kruist en waarbij de Engelsestraat direct aansluit op de Nieuwe Gracht zonder de fietsroute te kruisen. Een heroverweging en afweging op basis van een reëel inzicht in de te verwachten verkeersstromen is noodzakelijk. Zonder aanpassing van het bestemmingsplan dreigt de aanleg van een gevaarlijke verkeerskruising. Die situatie zou later met veel moeite en lapmiddelen moeten worden rechtgebreid. Met de bebouwing die er dan staat wordt dat uitermate lastig. Het onnodig laten kruisen van verkeersstromen moet worden voorkomen. Dat geldt ook voor het laten nemen van trappen door voetgangers. Zorg voor veiligheid en logica zodat er geen <i>wenspaadjes</i> (niet-bedoelde verkeersroutes die mensen nemen omdat die het meest direct zijn) hoeven te ontstaan. Aan de andere kant van de Engelsestraat (aansluiting op de Ireneboulevard) is een halve aansluiting gepland. Het risico bestaat dat de Engelsestraat als sluiproute gebruikt zal worden voor het verkeer dat de gevaarlijke kruising Engelsestraat-Nieuwe Gracht (de S-bocht) wil vermijden. Dat leidt tot overlast. Ook daarom is het van belang dat de kruising Abtswoudseweg-Engelsestraat-Nieuwe Gracht zodat die route voldoende aantrekkelijk is en de Engelsestraat geen sluiproute wordt. Om dat te voorkomen zou de halve aansluiting op de Ireneboulevard mogelijk ook kunnen vervallen. Dat voorkomt ook dat een sluiproute ontstaat.
		Beantwoording	De doorgaande route voor het gemotoriseerd verkeer wordt gevormd door de route Nieuwe Gracht-Engelsestraat. Deze route kent twee scherpe bochten en kruist het fietspad en voetpad Mercuriusweg-Abtswoudseweg, waarbij het fietsverkeer en de voetgangers voorrang moeten verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. De afstand tussen de rooilijn van veld 7 en de rijbaan van de Nieuwe Gracht en

			de afstand tussen de rooilijn van veld 7 en het fietspad en voetpad zorgt voor ruime zichtlijnen vanuit alle verkeersdeelnemers. Het CROW¹ hanteert als richtlijn dat binnen de bebouwde kom fietsers die voorrang moeten verlenen op de kruisende hoofdrijbaan binnen een meter van de kruising het zicht moeten hebben op het kruisende verkeer met een oprijzicht van 100 meter. Deze 100 meter mag minder zijn als de snelheid van het kruisende verkeer lager is dan 50 kilometer per uur. In het ontwerp is er voor fietsers al sprake van een zicht van ruim 100 meter op 5 meter van de kruising. Hiermee voldoet de kruising zelfs aan de strengere CROW² richtlijnen voor oprijzicht bij kruisingen met gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Gezien de ligging binnen de bebouwde kom wordt derhalve ruimschoots aan de richtlijnen van het CROW ten aanzien van oprijzicht voldaan. De ligging van de oversteek nabij de bocht heeft daarbij als positief effect dat de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de oversteek lager dan 50 kilometer per uur zal liggen. Automobilisten op de voorrangsweg hebben voldoende zicht op fietsers en voetgangers die de kruising naderen. In combinatie met het feit dat fietsers en voetgangers voorrang dienen te verlenen, zorgt dit er voor dat de automobilist de aandacht voor de rijtaak op een overzichtelijke manier kan verdelen. Bij de toegang naar de wijk ligt het fietspad op een uitritconstructie in een overgang naar een 30 km/u-zone. In deze situatie past het binnen het verwachtingspatroon dat de fietser voorrang heeft. Tussen het fietspad en de Engelsestraat/Nieuwe Gracht is voldoende opstelruimte gecreëerd, zodat motorvoertuigen zich eerst kunnen concentreren op het kruisen van het fietspad en daarna op het oprijden van de rijbaan. Ook hier is daarmee sprake van een overzichtelijke rijtaak. Het is niet de verwachting dat lange wachttijden zullen ontstaan voor verkeer vanuit de wijk. Voor de route naar de TU is de ochtendspits het maatgevende moment, waarbij de meeste fietsers gelijktijdig richting de campus zullen fietsen. Het fietsverkeer vanuit de campus in de middag en avondspits kent een grotere spreiding in tijd dan in de ochtendspits. De fietsstroom van en naar het station via het Zuideinde naar de TU Campus is iets kleiner dan de fietsstroom via de Abtswoudseweg richting de TU-campus. Er zullen zich tussen de (groepjes) fietsers voldoende hiaten voordoen om te zorgen dat
--	--	--	---

¹ Ontwerpwijzer Fietsverkeer: "Het benodigde oprijzicht wordt berekend vanaf 1 m vanaf de kant van de hoofdrijbaan, dus vanaf het punt waar de fietser ongeveer staat opgesteld."

² Wegontwerp bubeko met HWO\Handboek wegontwerp 2013 – Gebiedsontsluitingswegen: "Het oprijzicht moet op minimaal 5,00 meter voor de kantstreep of de kant van de verharding van de hoofdweg aanwezig zijn (figuur 6.15)."

			automobilisten zonder lange wachttijden het fietspad kunnen kruisen en zich kunnen opstellen op de T-splitsing met de Engelsestraat. Het feit dat fietsers bij de oversteek op de Nieuwe Gracht geen voorrang hebben, draagt extra bij aan het creëren van deze hiaten. Om te toetsen of motorvoertuigen in de definitieve situatie bij het inrijden of verlaten van de wijk het fietspad Abtswoudseweg kunnen kruisen zonder lange wachttijden, is een telling uitgevoerd in de ochtend- en de avondspits. De telling bevestigt het bovenstaande. Uit de telling blijkt dat de ochtendspits maatgevend is (498 fietsers, 29 auto's in het drukste kwartier) ten opzichte van drukste kwartier in de avondspits (255, 29 auto's). De telling is uitgevoerd in blokken van vijf minuten, waarna het drukste kwartier voor fietsers en het drukste kwartier voor auto's met vier is vermenigvuldigd om een uurspits te krijgen. Met het programma OMNI-X is vervolgens de wachttijd c.q. de doorstroming berekend. Uit deze berekening blijkt dat de gemiddelde wachttijd voor auto's vier seconden bedraagt. De verhouding tussen de intensiteit van het kruispunt en de capaciteit van het kruispunt (I/C verhouding) is 0,10. Tot een I/C verhouding van 0,7 is er niet of nauwelijks sprake van congestie. Indien het toekomstig autoverkeer van veld 5, Panjo-Broos en Haring wordt meegerekend, neemt de wachttijd om de wijk te verlaten toe naar vijf seconden. De I/C verhouding is dan 0,21. Uit de berekening blijkt dat zich in de toekomst geen problemen zullen voordoen ten aanzien van de oversteekbaarheid van het fietspad door motorvoertuigen. De verwachting is dat in werkelijkheid de wachttijden lager zullen zijn, omdat: • de berekende spitsintensiteit hoger is dan de werkelijke spits, omdat is gerekend met 4x het drukste kwartier in plaats van de optelsom van de vier drukste kwartieren; de intensiteit in de andere drie kwartieren van het spitsuur is in werkelijkheid lager dan het drukste kwartier • uit de telcijfers blijkt dat het spitsuur voor het fietsverkeer en het spitsuur voor het autoverkeer in werkelijkheid niet in hetzelfde uur valt. Op het drukste uur voor het fietsverkeer is het aantal auto's dat de wijk wil verlaten dus lager dan in de berekening als uitgangspunt is gehanteerd en tijdens het spitsuur voor de motorvoertuigen is het aantal fietsers kleiner.
--	--	--	--

			De gekozen ontsluiting geeft een voldoende overzichtelijke en verkeersveilige verkeerssituatie. Wij zien daarom geen noodzaak om een extra verkeersroute op te nemen ten noorden van het bouwblok (veld 7). Daarbij is ook van belang dat een ontsluiting via deze route verkeerstechnisch moeilijk is in te passen en daarmee op voorhand niet wenselijk is. Het doorsnijden van het park met een auto-ontsluiting vanaf de Engelsestraat naar de Nieuwe Gracht is ruimtelijk en functioneel ongewenst. Hierdoor kan er vanuit veld 7 geen goede relatie met het park worden gelegd. Daarnaast vormt de hoogte van het park mede door de noodzakelijke grondbelasting op de tunnel een obstakel voor de verbinding. De verbinding zou een helling van maximaal 1:20 moeten hebben. Een verlaagde weg is niet mogelijk en ook niet gewenst gelet op de gewenste relatie tussen het park en de bebouwing op veld 6 en 7. Een ruimtereservering in het bestemmingsplan is ook niet nodig omdat de huidige oplossing voldoende optimalisatiemogelijkheden biedt als in de toekomst blijkt dat het fiets en-/of autoverkeer dusdanig groeit dat wel maatregelen gewenst zijn om de doorstroming op het kruispunt te bevorderen. Zo is bijvoorbeeld toepassing van een verkeerslichtenregeling mogelijk die het fietsverkeer stilzet om de doorstroming van auto's te bevorderen. Binnen de ruimte die nu voor verkeer is gereserveerd, is er voldoende ruimte om andere oplossingen te realiseren. Aanpassing van het bestemmingsplan is hier niet voor nodig. Onderzocht is tevens om het fietspad ten zuiden van de rijbaan te leggen ter hoogte van de Engelsestraat-Abtswoudseweg-Nieuwe Gracht. Dit levert een aanzienlijke verslechtering van de verkeersveiligheid op ten opzichte van de huidige geplande noordelijke ligging. Verkeer op de Engelsestraat in noordelijke richting heeft geen zicht op fietsverkeer komend vanaf de Abtswoudseweg richting Voorhof. Fietsverkeer rijdend richting Voorhof heeft bij naderen van de oversteek met de Engelsestraat vlak voor de oversteek onvoldoende oprijzicht op aankomend verkeer, alleen bij volledige stilstand binnen een meter van de oversteek is er oprijzicht op de aankomende automobilisten vanuit het Zuiden. De ruimte is hier door de bestaande bebouwing en door de spoortunnelmond te krap om beter zicht te creëren. In de huidige geplande ligging van het fietspad ten noorden van de rijbaan is er ruim voor de oversteek wel voldoende zicht tussen fietsers en automobilisten. Dit zicht is essentieel voor de verkeersveiligheid, veiligheidsbeleving en bevordert de doorstroming.
--	--	--	---

			Tenslotte is aangevoerd dat de halve aansluiting Engelsestraat-Ireneboulevard als sluiproute gebruikt zou kunnen worden om de S-bocht te vermijden. Mede door de halve aansluiting (alleen rechts afslaan mogelijk), het verlenen van voorrang aan fietsers en de lagere rijsnelheid (30 km-zone) met drempelplateau's bij iedere kruising van de Engelsestraat achten wij het niet aannemelijk dat een route door de wijk een logischer of een sneller alternatief vormt dan de doorgaande route Engelsestraat-Nieuwe Gracht. De halve aansluiting zorgt daarentegen voor een extra ontsluitingsmogelijkheid voor de wijk en spreiding van verkeer. Het opheffen van deze aansluiting zal juist zorgen voor extra verkeer via de aansluiting Engelsestraat-Nieuwe Gracht. Mocht er tegen de verwachting in toch onevenredig veel overlastgevend sluipverkeer ontstaan, dan kan een afsluiting alsnog overwogen worden.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
A.9		Samenvatting	Parkeren Tijdens de informatie- en inloopavonden is aangegeven dat Nieuw Delft een eigen vergunningengebied wordt. De toelichting bij het bestemmingsplan geeft echter de indruk dat het oostelijk deel van de bouwvelden wordt toegevoegd aan vergunningsgebied F van Delftzicht. Met het oog op een nog grotere parkeerdruk in Delftzicht is dat niet acceptabel. In het nieuwe plangebied zelf moet voldoende ruimte worden gecreëerd voor bestemmings- en bezoekersparkeren. Verzocht wordt om dit in de toelichting te verduidelijken. Door het Spoorzoneproject is de buurt veel parkeerplaatsen kwijtgeraakt. In het ontwerpbestemmingsplan zijn vrij weinig nieuwe parkeerplekken te zien. Hierdoor is er onvoldoende parkeerruimte. Het parkeervergunningensysteem kan dat niet oplossen. In paragraaf 4.3 van de toelichting staat dat het Van Leeuwenhoekkwartier aansluit op de buurt Delftzicht en onderdeel gaat uitmaken van parkeergebied F. Dit is niet in overeenstemming met de communicatie van de gemeente Delft tot nu toe op dit punt. Volgens de gemeente Delft staat het parkeren in het plangebied geheel los van parkeergebied F. Dat blijkt uit een presentatie van een medewerker van de gemeente op 30 november 2017, de "Parkeerstrategie Nieuw Delft" en de

			"Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft". Nieuw Delft moet "eigen" parkeergebied worden, bijvoorbeeld gebied S (Spoorzone). Zo krijgt het gebied zijn eigen regulering. Het uitgangspunt blijft dat de omgeving wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. De parkeerstrategie Nieuw Delft/Kaders voor Integrale benadering Parkeren Nieuw Delft van 7 oktober 2015 stelt dat gebruik maken van de bestaande parkeerplekken in Delftzicht onwenselijk is. De indiener verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen en het plangebied uit te sluiten van parkeergebied F.
		Beantwoording	De plantoelichting is op dit punt aangepast. Uitgegaan wordt – zoals de indiener opmerkt - van verschillende parkeergebieden voor Delftzicht en Nieuw Delft. Binnen Nieuw Delft kan voldoende parkeercapaciteit worden gerealiseerd (op eigen terrein of in de openbare ruimte) om in de parkeerbehoefte voor de gebruikers en de bezoekers te kunnen voorzien. De ontwikkeling van Nieuw Delft heeft geen negatief effect op de parkeersituatie in Delftzicht (en andere aangrenzende delen van de stad).
		Aanpassing	Geen aanpassing.

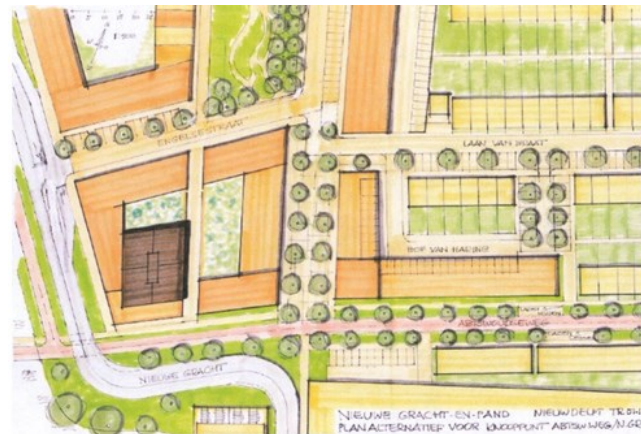
Onderdeel B: beantwoording per zienswijze

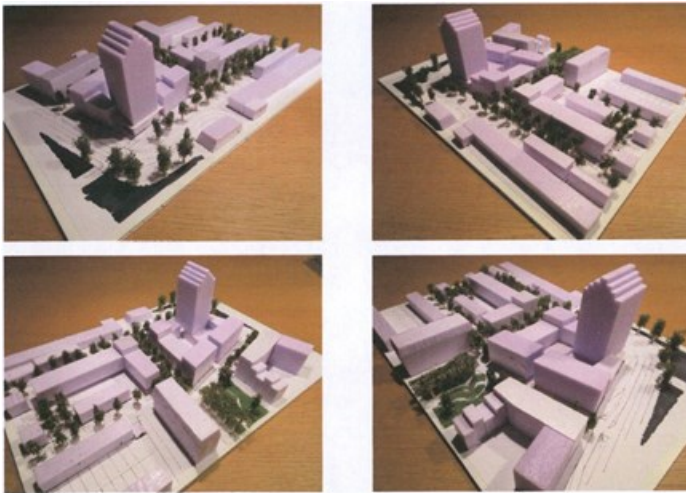
Nummer zienswijze	Registratie- nummer		
2	3611520	Samenvatting	In de zienswijze wordt een alternatief voorstel gedaan voor de omgeving van de knoop Nieuwe Gracht-Abtswoudseweg-Engelsestraat. Dit voorstel – ‘Nieuwe Gracht-en-pand’ – gaat uit van een ranke toren op een lagere onderbouw naast de spoortunnel in plaats van erboven. De toren heeft de vorm van een grachtenpand, maar dan vier keer zo groot. Deze toren is (anders dan de toren uit het bestemmingsplan) volgens de zienswijze wel in overeenstemming met de Nota Hoogbouw. Verder gaat het alternatief uit van de volgende wijzigingen: 1. De bouwhoogte van de velden 7 en 11 is teruggebracht tot maximaal 22 meter (met uitzondering van de toren) 2. De opzet van veld 7 is omgedraaid: toren op de hoek Nieuwe Gracht, naast de tunnel 3. De hoogbouw op veld 7 is verhoogd tot ongeveer 50 meter 4. De toren is rank, heeft een setback en komt op een lage onderbouw 5. De Engelsestraat buigt af en sluit aan op de Nieuwe Gracht tussen veld 6 en 7 6. Een resterend stukje straat tussen veld 7 en 11 wordt woonerf of voorplein voor aanliggende functies 7. De Laan van Braat en het parkeerhof bij We Built Homes en Haring vormen een doodlopende lus. Als nadeel heeft het alternatief dat het bouwvolume afneemt. Daarvoor bestaan echter voldoende compensatiemogelijkheden, zoals de verhoging van de toren. De aansluiting van de Engelsestraat op de Nieuwe Gracht kan mogelijk niet door zwaar verkeer worden gebruikt maar kan daarvoor worden afgesloten. Verder wordt het park iets kleiner door de afbuiging van de Engelsestraat op de kop van het park en zijn er kleine wijzigingen nodig van de infrastructurele werken die nu al worden uitgevoerd. Er zijn echter ook aanzienlijke voordelen. Door de toren naast tunnel te plaatsen wordt de tunnel minder belast en zijn de ‘schouders’ niet meer nodig. Daardoor is een ranke toren op een lagere onderbouw mogelijk. De toepassing van de setback of een luifel is gunstig voor windhinder. De

tunnelbelasting van de overige bouwdelen van veld 7 kan gelijkmatig worden verdeeld. Door de verplaatsing van de toren en de lagere bebouwing rond het (huidige) einde van de Engelsestraat ontstaat een betere bezonningssituatie voor de omgeving en aanzienlijk minder windhinder. Door de inrichting tot woonerf of voorplein met bomen ontstaat een prettige ruimte en een nog gunstiger windklimaat. Hierdoor wordt tevens de veiligheid op de hoofdfietsroute van TU-campus naar Voorhof en Buitenhof vergroot. Ook doordat auto's van en naar Delftzicht de fietsroute niet langer hoeven te kruisen wordt de veiligheid en de aantrekkelijkheid van deze fietsroute aanzienlijk bevorderd. Ook voor automobilisten is een potentieel gevaarlijke situatie geëlimineerd. De bereikbaarheid van Delftzicht wordt volgens de zienswijze hierdoor veel beter.

Overlast van een eventuele onderwijsfunctie op het park kan worden beperkt omdat het er niet meer direct aan grenst en een eigen voorplein heeft (uitloper Engelsestraat).

Het alternatieve voorstel is te zien op de afbeeldingen hieronder.



			 <i>Afbeeldingen uit zienswijze</i>
		Beantwoording Het alternatieve plan voorziet in een ander invulling van veld 7. De belangrijkste verschillen met het bestemmingsplan zijn de locatie van de toren – naast in plaats van op de tunnel – het realiseren van een verbindingsweg voor autoverkeer tussen veld 6 en 7 en het verlagen van de bouwhoogte op veld 7 tot 22 meter. Het alternatieve plan voorziet echter niet in een betere oplossing met aanzienlijk minder nadelen dan het in het bestemmingsplan opgenomen plan. Het verplaatsen van de toren heeft als nadeel dat de gewenste ruimtelijke beëindiging van het park niet kan worden gerealiseerd. De voordelen van de verplaatsing zijn beperkt. Als belangrijkste voordeel noemt de indiener dat de verplaatsing van de toren en de verlaging van de bouwhoogte op veld 7 tot 22 meter tot een betere bezonningssituatie en minder windhinder leiden. Zoals hierboven bij A.1 is toegelicht, heeft de hoogte van de toren maar een beperkte invloed op de bezonning van de bestaande bebouwing. Hierboven is toegelicht dat vooral de positie van de nieuwbouw bepalend is voor de bezonning en dat ook bij een lager gebouw op veld 7 sprake is van een vergelijkbare schaduwwerking. Dat is ook het geval als de bouwhoogte op veld 7 wordt teruggebracht tot 22 meter. Op de afbeelding hieronder is te zien dat ook bebouwing van 22 meter schaduw geeft op de bestaande bebouwing.	



Afbeelding: schaduwwerking (22 m hoogte op veld 7, 19 februari 16:00 uur)

Een grotere versie van deze afbeelding is opgenomen in bijlage 3 bij deze nota.

Verplaatsing van de toren leidt niet tot een aanzienlijke verbetering van de bezonningssituatie. Daarnaast blijkt uit het windklimaatonderzoek dat de toren op veld 7 geen onaanvaardbare gevolgen voor het windklimaat heeft. Voor het windklimaat is verplaatsing van de toren niet nodig. Gelet hierop zijn de voordelen van de verplaatsing van de toren beperkt. Deze voordelen wegen niet op tegen het nadeel dat de verplaatsing heeft. De verplaatsing betekent dat de ruimtelijke beëindiging van het stadspark waarvan in het IOP is uitgegaan niet kan worden gerealiseerd. Daarnaast is van belang dat bij de bouw en de constructie van de tunnel al is uitgegaan van het hoogteaccent op veld 7. De tunnel is reeds gebouwd.

			Het doorsnijden van het park met een auto-ontsluiting vanaf de Engelsestraat naar de Nieuwe Gracht is ruimtelijk en functioneel ongewenst. Hierdoor kan er vanuit veld 7 geen goede relatie met het park worden gelegd. Daarnaast vormt de hoogte van het park mede door de noodzakelijke grondbelasting op de tunnel een obstakel voor de verbinding. De verbinding zou een helling van maximaal 1:20 moeten hebben. Een verlaagde weg is niet mogelijk en ook niet gewenst gelet op de gewenste relatie tussen het park en de bebouwing op veld 6 en 7. Deze oplossing is niet goed uitvoerbaar en leidt niet tot een betere oplossing met aanzienlijk minder nadelen dan de situatie waarvan in het bestemmingsplan is uitgegaan.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
10	3613609 / 3613606	Samenvatting	De indiener van de zienswijze verzoekt om in het bestemmingsplan rekening te houden met de bereikbaarheid voor gehandicapten, senioren en minder validen tijdens de bouwwerkzaamheden. Daarnaast moet in het bestemmingsplan ook al rekening gehouden worden met de bereikbaarheid in de nieuwe wijk zelf en niet pas bij de invulling van de plannen. De wegen worden immers al aangelegd voordat er gebouwd wordt. Door hiermee rekening te houden kan veel worden voorkomen. De indiener noemt als voorbeeld het voetpad bij de Hooikade dat uitkomt op een steile trap. Tijdens de inloopavond heeft een medewerker van de gemeente echter gezegd dat de bereikbaarheid voor gehandicapten, senioren en minder validen tijdens de bouwwerkzaamheden niet in het bestemmingsplan worden meegenomen. Het officiële standpunt van de gemeente is dat eerst wordt begonnen met bouw- en wegwerkzaamheden en dat pas na reacties van bewoners wordt gekeken of er aanpassingen uitgevoerd worden. Dat blijkt volgens de zienswijze uit de beantwoording van een vraag van de indiener aan de gemeente (bijlage bij de zienswijze). Daarin staat het volgende:

			Er is geen specifiek verkeersbeleid gericht op ouderen of gehandicapten. De wensen en eisen van deze weggebruikers worden meegenomen in het ontwerp. Daarbij worden deze afgewogen tegen wensen en eisen van andere weggebruikers en leeftijdsgroepen. Daarnaast speelt beschikbare ruimte vaak een rol bij de mogelijkheden in de inrichting. Vaak betekent dit een compromis, waarbij niet voor alle weggebruikers de meest ideale situatie kan worden gerealiseerd. In enkele gevallen blijkt na inrichting dat een verbetering op zijn plaats is. Een voorbeeld hiervan is de tramhalte in de Westvest. Deze wordt binnenkort aangepast, zodat er een gelijkvloers plateau ontstaat vanaf de tramhalte. (bijlage bij zienswijze) Verder verzoekt de indiener om in het bestemmingsplan de verplichting op te nemen voor bouwvakkers om gebruik te maken van het openbaar vervoer of een andere milieuvriendelijke oplossing te vinden voor het transport van bouwvakkers die aan Nieuw Delft werken. Als voorbeeld noemt de zienswijze een transferium buiten de stad of vervoer met elektrische auto's.
		Beantwoording	De bereikbaarheid van het gebied voor minder validen tijdens en na de bouw is – zoals de indiener terecht opmerkt – belangrijk. Dit zijn echter uitvoeringsaspecten die niet in een bestemmingsplan geregeld worden. Deze onderwerpen komen aan de orde bij het ontwerp van de openbare ruimte. Dat pas na het realiseren van het gebied en naar aanleiding van reacties naar de bereikbaarheid voor minder validen wordt gekeken – zoals in de zienswijze staat – is dus niet juist. Bij het ontwerp van het Van Leeuwenhoekpark is bijvoorbeeld nadrukkelijk gekeken hoe het park vanuit verschillende richtingen voor minder validen goed toegankelijk kan worden gemaakt. Hierbij worden er wel keuzes gemaakt omdat het niet mogelijk is elke toegang voor alle gebruikers geschikt te maken.
		Aanpassing	Geen aanpassing.

15	3614944	Samenvatting	Hoe groter de concentratie bewoners (in flats), hoe anoniemer men zich voelt. Hoe meer lawaai, hoe minder hulpvaardig en hoe agressiever mensen worden. Door de grote hoeveelheid mensen die erbij komen, zullen er ook veel honden in de wijk bij komen. De speelveldjes mogen geen hondenuitlaatveldjes worden. Daarom moet er in het bestemmingsplan in verhouding meer openbare, groene ruimte komen. Dat kan door het verlagen van de bebouwing en door het inplannen van meer open, groene ruimte. Daar kunnen speelgelegenheden ontstaan. Hoe meer groen, hoe meer vogels, hoe beter mensen zich kunnen ontspannen na stress. Om een prettige en duurzame openbare ruimte te realiseren is het ook nodig dat er veel zonlicht op deze openbare ruimte valt. De bebouwing ernaast moet daarom niet alle zon wegnemen.
		Beantwoording	Nieuw Delft voorziet in een nieuw gemengd stedelijk gebied met nieuwe gebouwen, groen en water. In het gebied wordt een ruim nieuw stadspark gerealiseerd. Daarnaast komt er een groenvoorziening op veld 8 en een ruime groenzone langs de Nieuwe Gracht bij veld 9. Bij de gebiedsontwikkeling wordt voldoende groen gerealiseerd. De bezonning van het stadspark is onderzocht in de bezonningsstudie die voor het bestemmingsplan is uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de bezonning van het park goed is. De naastgelegen nieuwe bebouwing is geen belemmering voor de kwaliteiten en het functioneren van het stadspark.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
18	3615117	Samenvatting	In het bezonningsstudie is alleen gekeken naar het effect van het ontwerpbestemmingsplan op de zonnepanelen op de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat (gebouw 1 in de bezonningsstudie). Op verzoek van de indiener van de zienswijze tijdens de inloopavond van 11 januari 2018 heeft de gemeente het effect van het ontwerpbestemmingsplan op de zonnepanelen op het dak van Drukkerijlaan 10 nader onderzocht. Met het bezonningsmodel is gekeken naar het tijdstip waarop de schaduw het dak van de woning bereikt. In de periode november-januari is een effect geconstateerd op de bezonning van het dak. In deze periode ligt het tijdstip waarop de schaduw het dak bereikt ongeveer een half uur eerder dan in de huidige situatie zonder nieuwbouw. Dit betekent dat mogelijk 45 uur (90 dagen * een half uur) per jaar zonlicht verdwijnt. Omdat de indiener duurzaam probeert te leven is dit erg zorgelijk.

		Beantwoording	De bezonningstudie is naar aanleiding van de zienswijzen en de aanpassingen van de bouwhoogten aangepast. In de geactualiseerde studie is door Royal HaskoningDHV onderzocht of de wijziging van de bebouwingsmogelijkheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan significante effecten heeft op het functioneren van de panelen. Dat is niet het geval. In het onderzoek is uitgegaan van de woning waarbij het grootste effect optreedt (een woning aan de Drukkerijlaan). Om de negatieve effecten in beeld te brengen, is deze woning als worst case-situatie nader onderzocht. Uit de studie blijkt dat de zonnepanelen een licht negatief effect ondervinden in de wintermaanden november en december. In november ontvangen de panelen 32 minuten minder zonlicht vlak voor zonsondergang dan dat zij zouden ontvangen op basis van het vigerende bestemmingsplan en 17 minuten minder zonlicht vlak voor zonsondergang in december. Royal HaskoningDHV constateert dat het rendement van zonnepanelen in de maanden november, december en januari het laagst is: 2 tot 3% tegenover 13% in de maanden mei, juni en juli. Voor de panelen geldt daarnaast nog dat de schaduwwerking optreedt vlak voor zonsondergang. Door de lage stand van de zon op dat tijdstip van de dag zal de opbrengst van de panelen nog lager zijn dan 2 of 3%. Het rendementsverlies is dan ook niet significant. Voor de overige zonnepanelen in de omgeving is de situatie gunstiger dan bij de onderzochte worstcase-situatie aan de Drukkerijlaan en is evenmin sprake van een significant effect op de opbrengst.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
23	3616356	Samenvatting	Bewoners van de Laan van Braat geven aan dat zij opgesloten zitten tussen betonnen muren. Zij vragen om vrij uitzicht op het park. In de zienswijze is de afbeelding hieronder opgenomen.

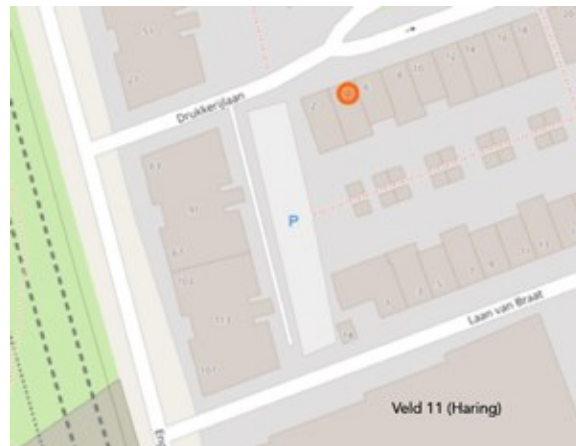
		onderstaand plaatjes hebben we hier een impressie van gemaakt: Afbeelding uit zienswijze
	Beantwoording	Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de bouw mogelijkheden aangepast. De situatie op de afbeelding hierboven is daardoor niet mogelijk. Bij veld 7 zijn de bouw mogelijkheden beperkt. Op de verbeelding is in het verlengde van de Laan van Braat een onderbreking van het bouwvolume opgenomen (zie afbeelding hieronder) waardoor zicht op het park ontstaat. Verwezen wordt ook naar de beantwoording onder A.1.

		Aanpassing	Naar aanleiding van de zienswijzen over de bouw mogelijkheden zijn de bouw mogelijkheden aangepast. Dit is toegelicht in onderdeel A.
25	3603605	Samenvatting	In de zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de afmetingen van het Van Leeuwenhoekpark ten opzichte van alle ideeën die voor de invulling van het park bestaan. De ideeën zijn onder meer: • Grote speelvelden • Vlindertuin • Café met terras • Grote studenten hangplek • BBQ-veld • Proefopstellingen en testplekken voor de TU. Kennelijk is het park geen 310 meter lang en 40 meter breed maar 3.100 meter lang en 400 meter breed. De indiener geeft verder aan dat hij naar aanleiding van vorige conflicten/ingebrachte zienswijzen argwanend is ten opzichte van de afhandeling door de gemeente. Hij vindt de gemeente Delft onzorgvuldig en niet professioneel. Tenslotte wordt er in de zienswijze op gewezen dat de gemeente en burgers samen dienen te werken aan verhoging van de kwaliteit van de stad Delft. Bouwkundige kwaliteit gaat boven het handhaven van rigide regelgeving.
		Beantwoording	Het bestemmingsplan maakt de realisering van het stadspark mogelijk. De afmetingen van het park zijn in het nieuwe bestemmingsplan niet gewijzigd ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Het bestemmingsplan staat het park toe. Het ontwerp van het park en de invulling met activiteiten zijn uitvoeringsaspecten die niet in een bestemmingsplan geregeld worden.
		Aanpassing	Geen aanpassing.

31	3611519	Samenvatting	De indiener van de zienswijze heeft zijn woning aan de Engelsestraat in 2005 gekocht op basis van een verkoopfolder waarin stond dat er een schitterend weids uitzicht vanuit de woning zou zijn en dat de bewoners door de oriëntatie op het zuidwesten optimaal van de zon konden profiteren. Door de plaatsing van een gebouw op 11 meter afstand (veld 11, de Haringkavel) verdwijnt het uitzicht en zal het binnenkomend daglicht sterk gereduceerd worden. Dit geldt voor de woonkamer en twee slaapkamers. Het vloerniveau is 14,75 meter + peil. De geplande nieuwbouw is 22 meter hoog. Het gebouw op veld 7 zorgt er daarnaast voor dat het uitzicht in die richting voor de helft verdwijnt. Verder hebben de grote bouwvolumes op veld 7 en 11 tot gevolg dat de verkeersdruk en de parkeerdruk zullen toenemen. Dat zal tot problemen leiden. Omdat er drie relatief hoge gebouwen dicht bij elkaar staan (het bestaande gebouw aan de Engelsestraat en de gebouwen op veld 7 en 11) zullen verhoogde windsnelheden ontstaan. Het windklimaatonderzoek geeft hierover geen uitsluitsel omdat veld 11 hier nog niet in is meegenomen. De indiener verzoekt om veld 11 als laagbouw uit te voeren met een hoogte van 6 meter en om veld 7 de hoogte van veld 6 te geven.
		Beantwoording	De ontwikkeling van Nieuw Delft betekent dat de omgeving ingrijpend verandert en dat het uitzicht fors wijzigt. Omdat de gronden nu nog onbebouwd zijn heeft dit gevolgen voor het uitzicht en privacy. Dat betekent echter niet dat de bouwmogelijkheden daarom niet aanvaardbaar zijn. Tussen de nieuwbouw en de bestaande gebouwen aan de Engelsestraat blijft een ruime afstand bestaan. De afstand tot veld 7 bedraagt ca. 20 meter. De afstand tussen veld 11 (de Haringkavel) en het naastgelegen pand bedraagt ca. 14 meter. Gelet op deze afstanden is van een onaanvaardbare invloed op het uitzicht en privacy geen sprake. Van belang is hierbij ook dat het niet gaat om een nieuwe ontwikkeling. Bij de bouw van de bestaande woningen aan de Engelsestraat was bekend dat tegenover de bestaande gebouwen andere gebouwen zouden worden gebouwd en dat het uitzicht zou veranderen. Ook in het vigerende bestemmingsplan is er vanuit gegaan dat op dit veld bebouwing zou worden ontwikkeld. De bebouwing kon een hoogte hebben van 31 meter. Het nieuwe bestemmingsplan – waarin de hoogte op een deel van veld 7 aanzienlijk wordt verlaagd - leidt niet tot een verdere beperking van het uitzicht

		over veld 7 en de privacy. De ontwikkeling van veld 11 (de Haringkavel) is wel een nieuwe ontwikkeling omdat dit veld pas later aan Nieuw Delft is toegevoegd. Het uitzicht over de Haringkavel wijzigt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan dat uitgaat van een maximale bouwhoogte van 8 meter op een afstand van ongeveer 12 meter. Hierbij wordt de bestaande bedrijfsbebouwing vervangen door woningen, al dan niet in combinatie met niet-woonfuncties. Op basis van het geldende bestemmingsplan Schieoevers is bedrijfsbebouwing van maximaal 8 meter hoogte (ten opzichte van maaiveld) op ongeveer 12 meter van de bestaande zijgevel van het woongebouw op de hoek van de Engelsestraat/Laan van Braat toegestaan. In het nieuwe bestemmingsplan was in het ontwerp de afstand 11,4 meter en de maximale hoogte 22 meter (ten opzichte van NAP). Mede gelet op de zienswijzen en nadere stedenbouwkundige uitwerking is zowel de afstand en de hoogte aangepast, daarnaast is de richting van het blok iets aangepast waardoor de ruimte langs de Engelsestraat zich iets verruimt in zuidelijke richting en zich daarmee opent naar de Abtswoudseweg. De afstand tussen het bestaande woongebouw en veld 11 is nu ruim 14 meter, terwijl de maximale bouwhoogte tot 18 meter is verlaagd. Hierdoor is een gebouw in circa 5 lagen mogelijk, hetgeen ruimtelijk goed past bij de bestaande bebouwing langs de Engelsestraat. Het nieuwe bestemmingsplan staat een maximale bouwhoogte van 18 meter toe op een afstand van ruim 14 meter. Deze afstand is in een stedelijk gebied gebruikelijk. Langs de Engelsestraat zijn de bestaande afstanden tussen de appartementengebouwen vergelijkbaar. De afstand tussen de gebouwen naast Haring is ca. 10 meter. Gelet hierop is van een te kleine afstand en een onaanvaardbare invloed op het uitzicht en privacy geen sprake. Door de nieuwbouw zal er meer verkeer komen. Daar is in de plannen ook rekening mee gehouden. Door de ontwikkeling van Nieuw Delft neemt de verkeersdruk op de Engelsestraat echter af omdat de Nieuwe Gracht de nieuwe ontsluitingsroute van noord naar zuid wordt. De Engelsestraat is daarom ook als 30 km-zone ingericht. De bebouwing op veld 11 wordt ontsloten via de Engelsestraat en de Laan van Braat, het aantal woningen en daarmee met aantal verkeersbeweging is echter beperkt. Deze straten kunnen dit verkeer prima verwerken. Het is niet aannemelijk dat de parkeerdruk als
--	--	--

			gevolg van de nieuwbouw zal toenemen. Voor de ontwikkeling op veld 11 zullen de noodzakelijke parkeerplaatsen op eigen terrein en langs de Laan van Braat worden toegevoegd. Ook voor de andere velden worden voldoende parkeerplaatsen (conform het gemeentelijk beleid) gerealiseerd. Daarbij zal deze bebouwing in een ander parkeergebied worden geregeld. Verwezen wordt naar het antwoord onder A.9. Tenslotte blijkt uit het windklimaatonderzoek dat de bebouwing geen onaanvaardbare gevolgen voor het windklimaat leidt. Dit is besproken bij punt A.2
		Aanpassing	De bouwmogelijkheden zijn aangepast. Dit is toegelicht in onderdeel A.
34	3613600	Samenvatting	In de zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de hoogte en vorm van de bebouwing op veld 7 en het ontstaan van windhinder. Deze punten zijn besproken in onderdeel A. Daarnaast is in de zienswijze het volgende aangevoerd. De bebouwing op veld 11 leidt samen met de geplande bebouwing op veld 7 tot een verlies aan zon in de Laan van Braat en de Drukkerijlaan. Het midden van de achtertuin van de indiener van de zienswijze (aan de Drukkerijlaan) ligt op ongeveer 40-50 meter van de achterzijde van de kavel. De toevoeging van een gebouw in de stijl van de bestaande gebouwen aan de Engelsestraat neemt de enige lage zichtlijn weg die er op dit moment is en zal van de late herfst tot de vroege lente de zon wegnemen vanaf vroeg in de middag. Dit zal ook leiden tot verkoopschade tengevolge van een waardedaling van het huis.
		Beantwoording	De locatie van de tuin van de indiener is te zien op de afbeelding hieronder.

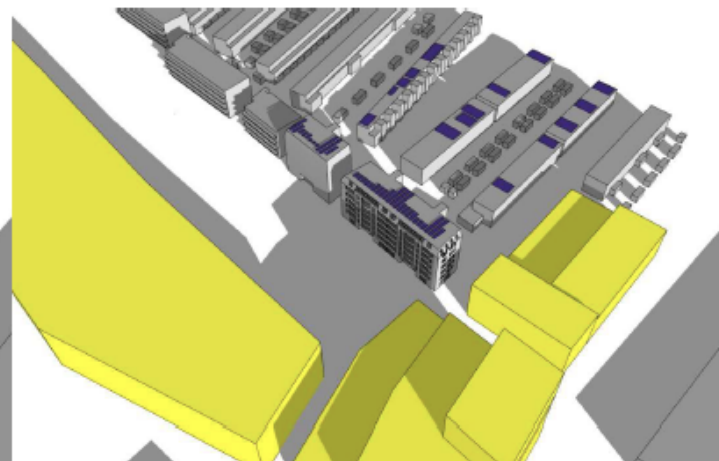
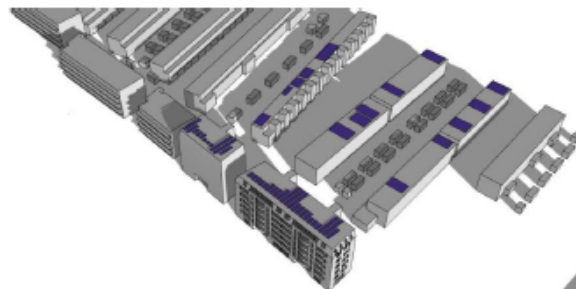


Afbeelding: locatie woning Drukkerijlaan

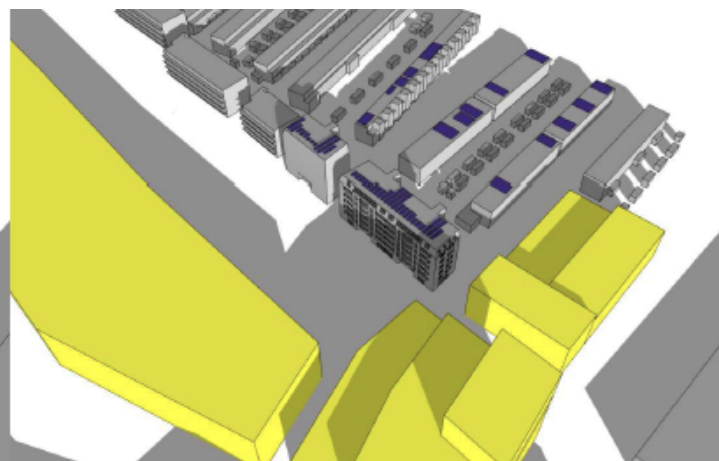
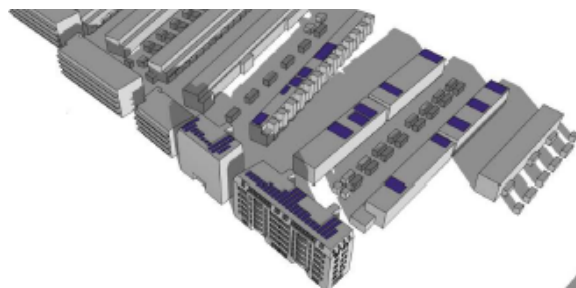
Uit de bezonningsstudie blijkt dat de nieuwbouw in de lente en zomer geen invloed heeft op de bezonning van de tuin. In de winterperiode is van een ingrijpende wijziging van de bezonning van de tuin ook geen sprake.

Op de afbeeldingen hieronder is de bezonning van de tuin in januari en februari te zien. De afbeeldingen aan de linkerkant laten de situatie zonder nieuwbouw (ook zonder de bestaande bebouwing op veld 11) zien. Op de afbeeldingen aan de rechterkant is de situatie met nieuwbouw te zien. De afbeeldingen laten zien dat de schaduw in de tuin hoofdzakelijk afkomstig is van de bestaande bebouwing en dat de nieuwbouw deze situatie niet ingrijpend verandert. De nieuwbouw heeft niet zodanige gevolgen voor de bezonning van de tuin dat er reden is om af te zien van de bouwhoogten. Gelet hierop is het ook niet te verwachten dat het toestaan van de nieuwe bebouwing tot een relevante waardedaling zal leiden.

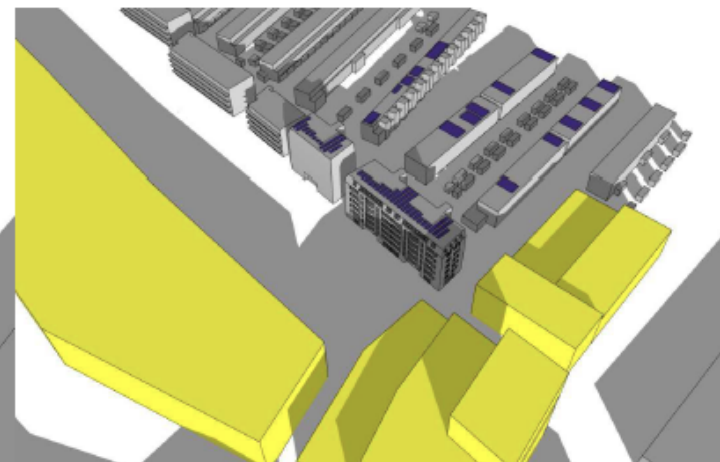
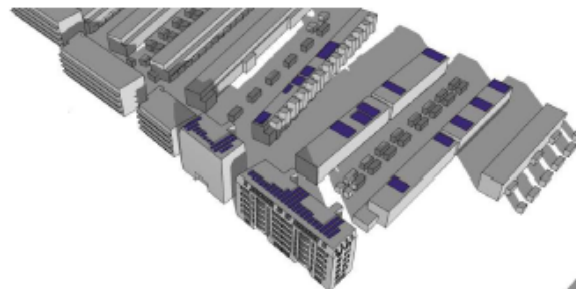
Een grotere versie van de afbeeldingen hieronder is opgenomen in bijlage 4 bij deze nota.



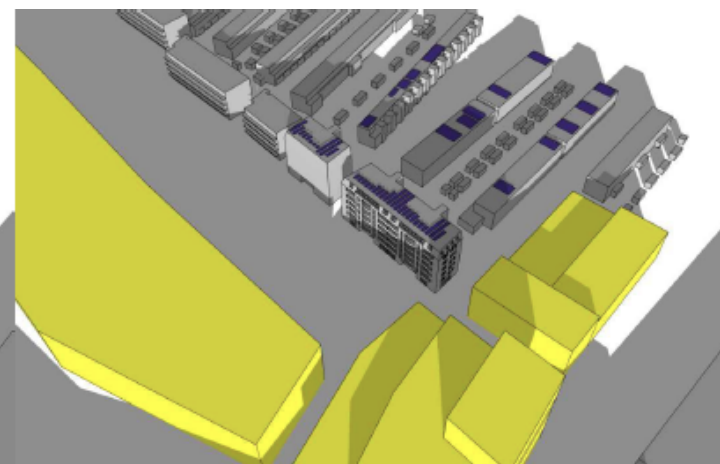
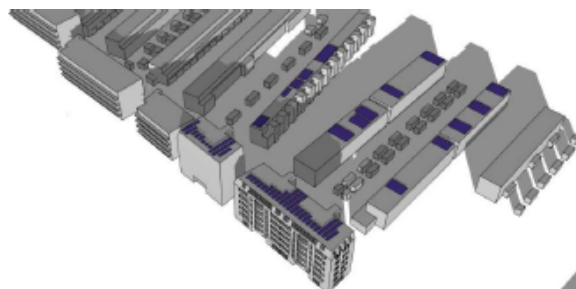
19 januari 13:00 uur



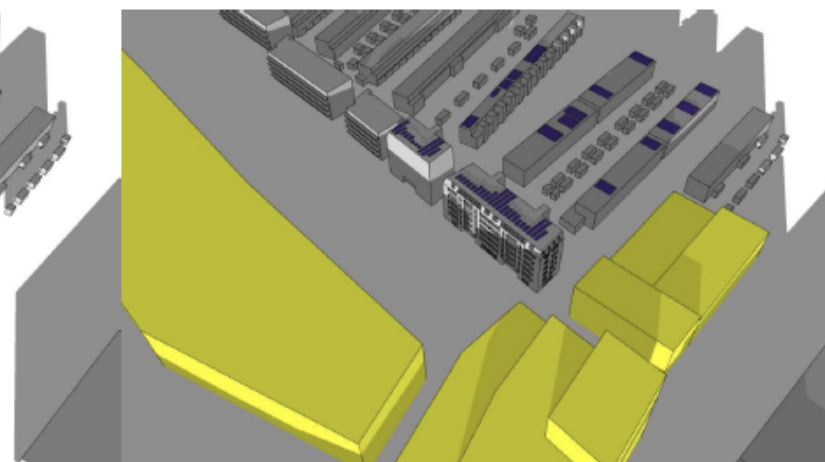
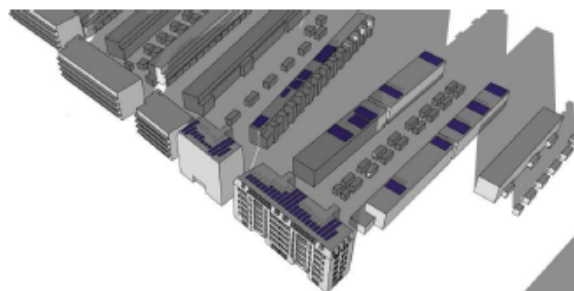
19 januari, 13:47 uur, begin schaduw op zijgevel hoekwoning naast woning indiener



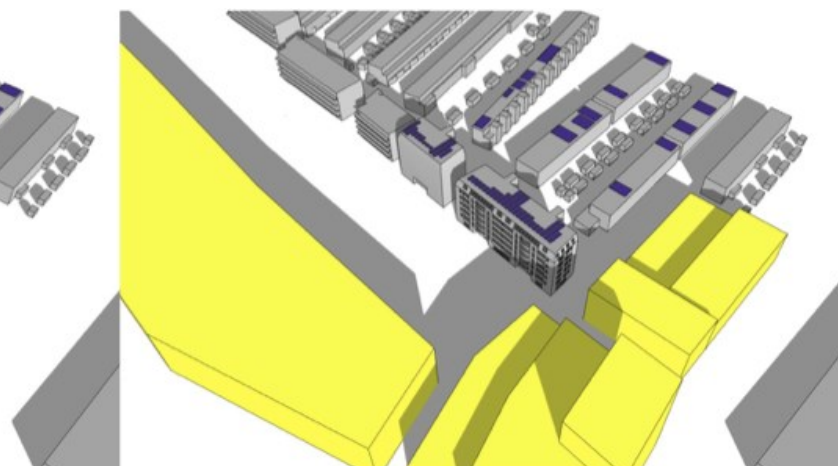
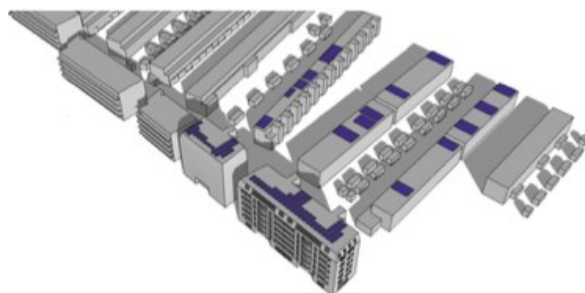
19 januari 14:00 uur



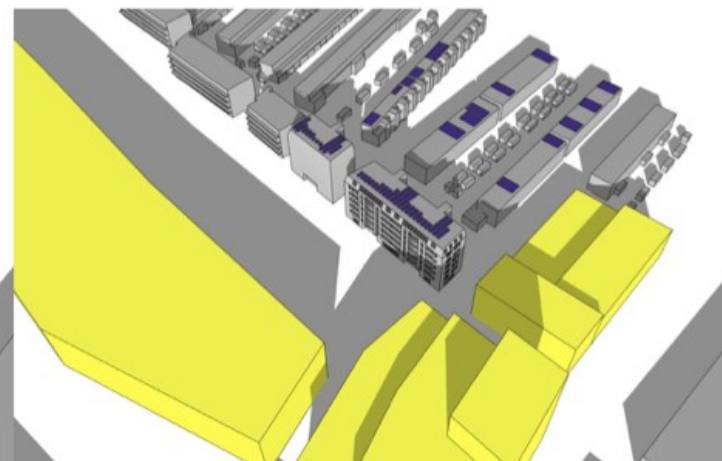
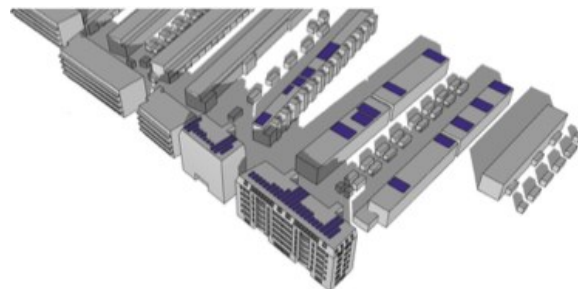
19 januari 15:00 uur



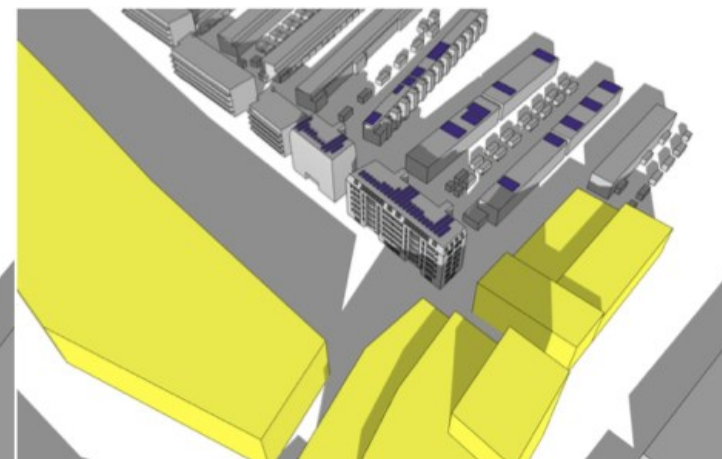
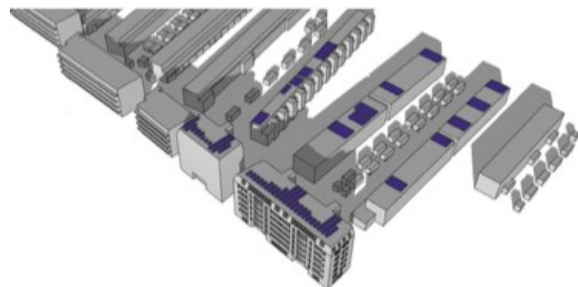
19 januari 16:00 uur



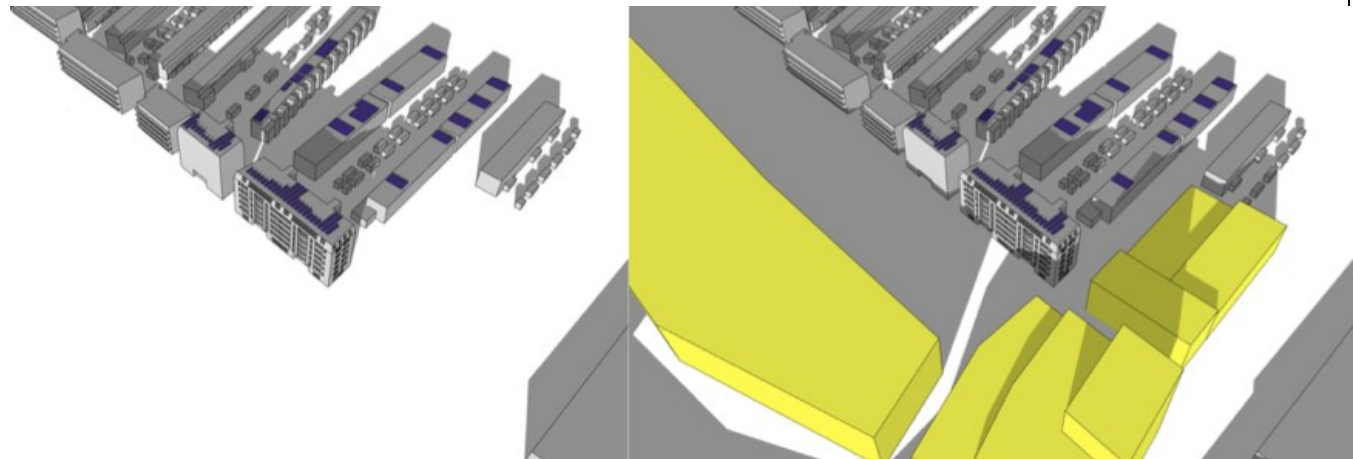
19 februari 14:00 uur



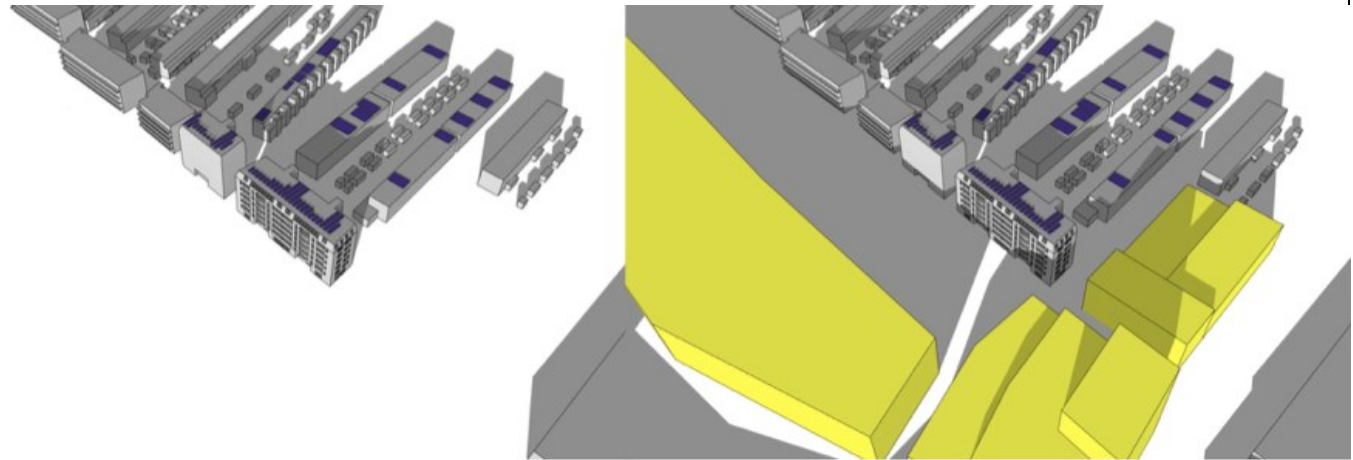
19 februari 15:00 uur



19 februari 15:20 uur, begin schaduw toren langs bestaande bebouwing Engelsestraat



19 februari 15:55 uur, einde extra schaduw toren



19 februari 16:00 uur

			De nieuwbouw leidt ertoe dat het uitzicht vanuit de tuin verandert. Dat betekent echter niet dat de bouwmogelijkheden niet aanvaardbaar zijn. Tussen de tuin en de nieuwbouw blijft een ruime afstand bestaan.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
36	3615115 ProRail	Samenvatting	In de spoortunnel is een trillingsreducerende ballastmat opgenomen om trillinghinder en hinder van laagfrequent geluid zoveel mogelijk te voorkomen. De mate waarin hinder wordt ondervonden is echter ook afhankelijk van de bouwkundige eigenschappen van een gebouw. ProRail adviseert daarom om voor de percelen op en nabij de tunnel waar trillinghinder kan ontstaan eisen/maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan om hinder van trillingen en/of laagfrequent geluid te voorkomen.
		Beantwoording	Naar aanleiding van de zienswijze hebben Movares en Witteveen+Bos in opdracht van ProRail en de gemeente Delft een onderzoek uitgevoerd naar trillingshinder en laagfrequent geluid van het treinverkeer in de tunnel. Het onderzoek is toegelicht in de toelichting bij het bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat binnen een afstand van 10 meter van de tunnel trillings- en laagfrequent geluidsniveaus en kunnen voorkomen die hoger zijn dan de streefwaarden die hiervoor gehanteerd worden. In de meeste gevallen zal een gunstig ontwerp voldoende zijn om aan de streefwaarden te voldoen. Zeer dicht op de tunnel kunnen maatregelen zoals het afveren van gebouwen nodig zijn. Bij nieuwbouw op de tunnel (veld 7) is die maatregel ook nodig. Buiten de 10 meter-contour treedt geen overschrijding van de streefwaarden op als er geen versterking van de trillingen plaatsvindt in de nieuwbouw. Bij het gebouwonwerp moet daarmee rekening worden gehouden. Uit het onderzoek blijkt dat trillingshinder en hinder van laagfrequent geluid kan worden voorkomen door daarmee rekening te houden bij het gebouwonwerp. Bij de gronduitgifte worden initiatiefnemers

			geïnformeerd en worden de onderzoeksrapporten beschikbaar gesteld. Over uitvoering en constructie van de gebouwen worden privaatrechtelijk afspraken gemaakt.
		Aanpassing	De plantoelichting is aangepast.
37.1	3616295	Samenvatting	De indiener van de zienswijze is van mening dat het nieuwe bestemmingsplan op een aantal punten een verslechtering is ten opzichte van het vorige bestemmingsplan. Het vorige bestemmingsplan was mogelijk te star met betrekking tot de functies die in het gebied waren toegestaan. Nu heeft vrijwel alles een gemengde bestemming. Dat is vaag en onvoorspelbaar in functie en tijd en slaat door in de visie op het wonen. Het past ook niet bij het idee van het originele beeldkwaliteitsplan van de Spoorzone. Een verfijning zoals getoond op p. 101 van het IOP lijkt een verbetering, met ruimte voor gemengde functies langs hoofdstraten of randen van een bouwblok.
		Beantwoording	In het bestemmingsplan is gekozen voor een globale bestemming zodat bij de concrete invulling van de bouwvelden nog keuzes mogelijk zijn. Dat sluit aan bij de bedoeling van het IOP, dat uitgaat van flexibiliteit. Dat betekent niet dat de mogelijkheden onvoldoende zijn begrensd. In de planregels zijn voor de niet-woonfuncties maximale oppervlakten vastgelegd. Daarnaast gaat het om functies die passen in een stedelijk gebied. Het is niet juist dat de niet-woonfuncties hadden moeten worden beperkt tot de hoofdstraten of de randen van bouwblokken. Dat zou tot een onnodige beperking van de ontwikkelmogelijkheden leiden.
37.2		Samenvatting	Op de plankaart van het huidige bestemmingsplan Spoorzone zijn binnenhofgebieden aangegeven. Dit ontbreekt in het nieuwe bestemmingsplan. Het is dus toegestaan om gesloten bouwblokken te realiseren. Er worden impressies getoond van gevarieerde bouwblokken met hoogteverschillen en groene binnenhoven, maar hiervoor zijn geen harde eisen vastgelegd. In de zienswijze wordt verzocht om ontwerpeisen op te nemen - zoals in het bestemmingsplan Spoorzone - en het beeld dat getoond wordt in de studie City Lounge op p. 14-16 ook te garanderen. Dat kan door percentages met hoogteverschillen, de verhouding tussen bebouwing versus binnenhof op te nemen, blokopeningen en eventueel een hof verhoogd op een bouwlaag. De indiener verzoekt om hardere ontwerpeisen te

			stellen aan de bouwkavels waardoor de sfeerbeelden uit de bijlagen bij het bestemmingplan en de toelichting ook haalbaar worden.
		Beantwoording	Het geldende plan was rigide in de regeling waar welke bebouwing mocht komen, maar het is een misverstand dat groene hoven waren bestemd. De bebouwingsstructuur van het nieuwe plan is geheel anders dan in het plan Busquets en daar zijn verschillende redenen voor. Hiervoor wordt verwezen naar het IOP. In het plan Palmbout wordt inderdaad uitgegaan van gesloten bouwblokken, waardoor er een private binnenzijde ontstaat. De inrichting is vooral een zaak van de bewoners/gebruikers van de panden die het bouwblok vormen. Het is onnodig dit nader in het bestemming te regelen.
37.3		Samenvatting	In de zienswijze is opgemerkt dat op de plankaart bij het huidige bestemmingsplan ecologische verbindingzones zijn aangegeven. In het nieuwe bestemmingsplan ontbreekt dit. Aan de bebouwing worden geen eisen gesteld, waardoor hoge harde gesloten bouwblokken zonder openingen naar het park mogelijk zijn. Verzocht wordt om de openheid terug te brengen en eisen te stellen aan het gebied en de ecologische verbindingzones weer mogelijk te maken.
		Beantwoording	Bij de aanpassing van het plan Busquets naar het plan Palmbout, zoals omschreven in het IOP, is een vertaalslag gemaakt waarin de gewenste ecologische verbindingen uit het geldende bestemmingsplan. Deze inzichten zijn in het nieuwe bestemmingsplan meegenomen, waarbij een aanduiding van de ecologische verbindingzones achterwege is gelaten. Dat wil geenszins zeggen dat bij de inrichting van vooral de openbare ruimte de beoogde ecologische functie geen rol speelt, in tegendeel. Bij de herinrichting van de Abtswoudseweg worden de eerste stappen naar een groenere openbare ruimte met minder verharding zichtbaar. Dit zal naar verwachting ook in de Mercuriusweg en het Mercuriuspad een vervolg krijgen.

37.4		Samenvatting	De Haringkavel zou volgens het Ontwikkelingsplan NSD-Abtswoudseweg veranderen in een woonfunctie. Wijziging in een gemengde functie wijkt hiervan af en is ongewenst. Ook zouden de woningen aan zowel de Laan van Braat als aan de Abtswoudseweg laagbouwoningen worden, gelijk aan het gehele ontwikkelingsplan. Het kaveldeel aan de Abtswoudseweg is hoger dan het kaveldeel aan de Laan van Braat. Dit wijkt af van het originele stedenbouwkundig plan en zal een zeer afwijkend straatbeeld creëren. De bebouwing zal ook enorme schaduwval creëren aan de binnenzijde van dit kavel. In de zienswijze wordt verzocht om het originele stedenbouwkundig plan te volgen en de bouwhoogte op het kaveldeel aan de Abtswoudseweg op 10 meter te begrenzen.
		Beantwoording	Mede naar aanleiding van de zienswijzen en de nadere stedenbouwkundige uitwerking zijn de bebouwingsmogelijkheden op veld 11 (Haring) aangepast. Het klopt dat het logisch is de structuur van Delftzicht door te laten lopen in dit veld. Dat gebeurt ook aan de zijde van de Laan van Braat. Aan de zijde van de Abtswoudseweg is de situatie echter anders omdat dit een andere soort stedelijke ruimte is dan de woonstraten in Delftzicht. Ook de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van de Abtswoudseweg zijn ruimtelijk anders. Gelet op de andere straatruimte is het ruimtelijk mogelijk hier iets hogere bebouwing toe te staan dan in de smallere woonstraten.
37.5		Samenvatting	In het nieuwe bestemmingsplan is veld 7 ingevuld met een gemengde functie en in het IOP spreekt men van een publieke functie. In het huidige bestemmingsplan Spoorzone is het bedoeld als woonfunctie. Dit is verwarrend en zijn qua definitie strijdig met elkaar. Ook is in het originele stedenbouwkundig plan van de Spoorzone gepland om de publieke functies te clusteren rond het treinstation, zoals de gerealiseerde onderwijsfunctie. Deze locatie is dat dus niet. Ook zal het stadspark met proportioneel groter gebruik van één grote functiegroep uit het publieke domein niet het gevoel geven dat het een park is voor iedereen. Het stadspark als een verlengd schoolplein, semi-sportveld of rookgebied voor veld 7 is onwenselijk. De indiener adviseert om helderheid te verschaffen in het nieuwe bestemmingsplan en te streven naar een functie met hoofdzakelijk wonen.

		Beantwoording	Het is juist dat het geldende bestemmingsplan Spoorzone verschilt van het IOP. Het IOP gaat uit van andere uitgangspunten dan het bestemmingsplan Spoorzone. Het onderhavige bestemmingsplan vormt de uitwerking van het IOP voor de zuidelijke velden. Inmiddels is duidelijk dat er geen onderwijs wordt voorzien in het gebied. Het bestemmingsplan is hierop aangepast. De onderwijsfunctie is uit het bestemmingsplan geschrapt.
37.6		Samenvatting	In het nieuwe bestemmingsplan is veld 7 in 3 hoogten opgedeeld, 22 meter, 31 meter en 40 meter. Dit hoogteaccent is te hoog geworden voor de aangrenzende bebouwing. De kavel en de bestaande bebouwing aan de Engelsestraat zullen windhinder en veel schaduwval ondervinden. Veel volume betekent ook meer functie(s), waarbij het behalen van de parkeernorm in een bovengrondse oplossing tot onwenselijke situatie leidt. De plint van dit kavel zal grotendeels parkeergarage moeten worden om aan de parkeernorm te kunnen voldoen. Een meer aannemelijk hoogteaccent uit het stedenbouwkundig plan is 34 meter, gelijk aan de bouwhoogte van het kavel aan de Ireneboulevard - eind Engelsestraat.
		Beantwoording	In ruimtelijk opzicht zijn in het stedenbouwkundig plan voor Nieuw Delft drie hoogteaccenten opgenomen van ongeveer 12 lagen. Twee hiervan liggen in het onderhavige plangebied en hebben een hoogte van 40 meter, waardoor de gebouwen zich als hoogteaccent kunnen onderscheiden ten opzichte van de andere bebouwing. Door de hoogte te beperken zal deze ruimtelijke werking teniet worden gedaan. Binnen de bouwvelden is er voldoende ruimte om goede parkeervoorzieningen te realiseren. Voorts wordt verwezen naar de beantwoording onder A.1.
37.7		Samenvatting	In het nieuwe bestemmingsplan is het Van Leeuwenhoekkwartier veld 6 in 2 hoogten opgedeeld, 22 meter in het midden en 28 meter aan de uiteinden. Deze hoogte zal in de namiddag in het gehele stadspark de zon wegnemen en in de schaduw leggen. De bezonningsstudies zijn uitgevoerd in verband met het weerleggen van klachten, maar niet voor het aantonen van de kwaliteit van het stadspark. De ideeën voor een geweldig stadspark waar iedereen tot laat in de zomer van de zon kan genieten, zal worden geblokkeerd door een mogelijk volledig hoge bebouwing op dit kavel. Voorgesteld wordt om op basis van een bezonningsstudie de bouwhoogte te maximaliseren en een of twee plekken te creëren in het zuidelijke deel van het stadspark waar ook zon komt in de namiddag.

		Beantwoording	Het park ligt in een stedelijke omgeving tussen woonbebouwing. Op sommige momenten van de dag – zoals in de namiddag – is er schaduw. Die situatie is echter aanvaardbaar en is geen belemmering voor het functioneren van het park. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de bezonning van het park in de lente en de zomer zonder meer goed is. Ook buiten deze periode ligt het park grote delen van de dag niet of slechts voor een deel in de schaduw. De bezonningsituatie van het park geeft geen aanleiding om de bouwhoogte aan te passen. Bij de bezonningsstudie is bovendien uitgegaan van een situatie die negatiever is dan werkelijk kan ontstaan. Op grond van het bestemmingsplan mag 30% van de bebouwing langs het park een hoogte van 22 meter hebben. De resterende 70% mag maximaal 20 meter hoog zijn. Omdat de locatie van de 30% niet is vastgelegd, is hiermee in de bezonningsstudie geen rekening gehouden. In de studie is uitgegaan van de fictieve situatie dat het volledige bouwvlak 22 meter is. De werkelijke bezonning van het park is dus nog positiever dan de bezonningsstudie laat zien.
		Aanpassing	Geen aanpassing
38	3616357	Samenvatting	De indiener heeft bezwaar tegen de regels omtrent parkeren en stallen. In tegenstelling tot alle andere bestemmingsplannen in de gemeente Delft wordt bij dit plan niet uitgegaan van de Nota Parkeernormen 2013 voor het toetsen van een omgevingsvergunning met betrekking tot parkeren. Er is bij dit plan gekozen voor de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied. De indiener heeft hier bezwaar tegen. Een beleidsregel is een regel die aangeeft hoe een bestuursorgaan uitvoering geeft aan een bevoegdheid. De bevoegdheid waar het bij dit ontwerpbestemmingsplan om gaat is de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Het gaat dus om regels die gelden bij het toetsen van een omgevingsvergunningsaanvraag. Beleidsregels in dit document beschrijven echter regels die gelden voorafgaand aan het indienen van het aanvraag. Dit blijkt uit het stappenplan op pagina 4 van het document. Bovendien bevat het document bestuursvoornemens voor de periode na de verlening van de omgevingsvergunning. Dat blijkt uit regel 7 en 8 op pagina 9 van de beleidsregels. Een belanghebbende kan hier geen enkel recht aan ontleen, de omgevingsvergunning is immers al verleend. Daarnaast worden ook beleidsregels geformuleerd voor niet-bestuursorganen. Zo worden in

			regel 4 en 5 regels opgelegd aan de initiatiefnemer (de aanvrager van de omgevingsvergunning). In de zienswijze wordt gewezen op het eerdere document Parkeervisie Veld 5. Dit document gaf ook al geen blijk van kennis van zaken omtrent beleidsregels. Naar aanleiding van het bezwaar van de indiener dat beleidsregels niet op te stellen zijn voor individuele gevallen heeft het college zich destijds genoodzaakt gezien dit besluit in te trekken. Volgens de indiener geeft de nota Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied geen goede invulling aan de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning. De indiener adviseert daarom om in het bestemmingsplan te verwijzen naar de Nota Parkeernormen 2013 voor het toetsen van een omgevingsvergunning met betrekking tot parkeren.
		Beantwoording	In de planregels is vastgelegd dat bij het bepalen van het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat voor een ontwikkeling nodig is wordt uitgegaan van de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied. Het is niet juist dat de beleidsregels – die in deze procedure overigens zelf niet ter discussie staan - niet voldoen aan de daaraan te stellen eisen en dat daarom niet van de beleidsregels mag worden uitgegaan en moet worden teruggevallen op de Nota Parkeernormen 2013. In de toelichting bij de beleidsregels staat een stappenplan. Daarin wordt – zoals de indiener opmerkt – een aantal stappen beschreven die vooraf gaan aan de indiening van de aanvraag. Het doel van dit stappenplan is om te komen tot een bouwplan met een passende parkeeroplossing. In het stappenplan wordt ernaar gestreefd om parkeren in een vroeg stadium bij de planvorming te betrekken en niet pas bij de indiening van de aanvraag. Dat dit stappenplan in de toelichting bij de beleidsregels staat en stappen bevat die vooraf gaan aan de aanvraag betekent niet dat de beleidsregels ongeschikt zijn om de parkeerbehoefte te bepalen. Het stappenplan speelt daarbij immers geen rol maar dient er alleen toe om initiatiefnemers te stimuleren om vroeg in het proces naar parkeren te kijken. Dat de beleidsregels regels bevatten die van toepassing zijn na de vergunningverlening betekent evenmin dat de beleidsregels gebrekkig zijn en dat daar in het bestemmingsplan niet naar mag worden verwezen. In de beleidsregels is opgenomen dat de parkeerbehoefte wordt gemonitord en dat

			maatregelen worden genomen als uit de monitoring blijkt dat de bezettingsgraad boven de in de beleidsegels genoemde percentages komt. Het is niet juist dat beleidsregels dergelijke bepalingen niet mogen bevatten. Dat belanghebbenden hier geen rechten aan kunnen ontleen is evenmin juist. Bij de vergunningverlening kan de toepassing van de beleidsregels ter discussie worden gesteld. Gelet op het bovenstaande is niet juist dat in de planregels niet mag worden verwezen naar de beleidsregels.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
40.	3615070	Samenvatting	De indieners van de zienswijze geven aan dat de ontwikkeling kan leiden tot een geweldige kwaliteitsimpuls voor Delft, mits de juiste keuzes worden gemaakt. Het bestemmingsplan heeft echter een aantal zeer nadelige gevolgen voor een behoorlijk aantal bewoners in de buurt en voor de inwoners van Delft. Het gaat daarbij met name om de bouwhoogte in veld 6 en 7, langs de Engelsestraat en het nog te realiseren stadspark. Het toestaan van enorme hoogtes en een zeer lange hoge wand kan voor Delft zeer ongewenste gevolgen hebben. Het gaat daarbij om de vermindering van zonlicht en harde windvlagen, die er ook toe kunnen leiden dat een onprettige tochtige verblijfsruimte ontstaat op de plek waar een prachtig stadspark zou moeten ontstaan. In de zienswijze is een alternatief voorstel voor de bouwhoogten opgenomen (zie afbeelding hieronder).

			 Ontwerpbestemmingsplan Nieuw Delft Zuidelijke Velden met voorgestelde maximale bouwhoogten Afbeeldingen uit zienswijze Alternatief, dat leidt tot meer variatie en meer licht in het toekomstige stadspark
		Beantwoording Bij de bouwhoogte op veld 6 is aangesloten bij de bestaande bouwhoogte in de omgeving. Gelet op de schaal van het gebied en de afstand tot de bestaande bebouwing – ca. 53 meter – is deze hoogte passend. Door de afstand heeft de hoogte ook geen onaanvaardbare effecten op de bezonning. Het beperken van de bouwhoogten tot de op de afbeelding hierboven genoemde hoogten leidt tot een vergaande beperking van de ontwikkelmogelijkheden en is ongewenst. Voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de bebouwing is deze beperking ook niet nodig. Uit de bezonningsstudie en het windklimaatonderzoek blijkt dat de aanwezigheid van de bebouwing geen relevante gevolgen heeft voor het functioneren van het park. De bezonning van het park is goed. Daarnaast leidt de bebouwing niet tot onaanvaardbare windhinder in het park. In het	

			windonderzoek is geconstateerd dat het windklimaat vergelijkbaar is met het nu bestaande windklimaat. Het windklimaatonderzoek en het bezonningsonderzoek geven geen aanleiding om de bouwhoogte te beperken.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
41.1	3616353	Samenvatting	De indiener is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan nadelige gevolgen heeft voor de omgeving. Er mist een duurzame architectuurvisie voor de lange termijn. Er zijn allerlei plannen die snel weer vervangen worden. Dat is een gemiste kans omdat mooie gebouwen, goede stedenbouwkundige plannen en zorgvuldig ontwerp van de openbare ruimte een lange levensduur hebben.
		Beantwoording	In 2003 is voor de gebiedsontwikkeling het stedenbouwkundig Plan Busquets opgesteld. Dit plan is tien jaar later vervangen door het IOP. Het IOP wijkt op onderdelen af van het Plan Busquets maar is verder een voorzetting van dat plan. De stedenbouwkundige opzet van het gebied is met het IOP niet veranderd. Na de vaststelling in 2013 is het IOP niet meer gewijzigd. Het IOP is de basis voor het nieuwe bestemmingsplan. Dat een lange termijnvisie voor Nieuw Delft ontbreekt en visies snel worden vervangen, is dan ook niet juist.
41.2		Samenvatting	Gemengd gebied Met het nieuwe bestemmingsplan wordt de woonbestemming gewijzigd in een gemengde bestemming. De indiener verzoekt om hier vanaf te zien. Bovendien is de behoefte aan andere functies dan wonen onvoldoende onderbouwd. Zo dicht bij de oude binnenstad moet het gebied de bestemming Woondoeleinden behouden omdat er nog steeds een grote vraag naar woonruimte is, terwijl het aanbod fors terugloopt. In de zienswijze verwijst de indiener naar een aantal krantenartikelen, een rapportage van het ministerie van BZK en informatie van de site huizenkoper.nl waaruit blijkt dat het aantal beschikbare koopwoningen en de verkoop van woningen in Delft is afgenomen.

		Volgens de zienswijze is de wijziging naar gemengd gebied bovendien in strijd met de 'Woonvisie Delft 2016-2023', de "Nota Groen Delft 2012-2020" en de gemeentelijke Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 met de daarbij behorende MER. Volgens de indiener blijkt uit die stukken dat uitgegaan moet worden van een gebied met alleen woningen. De Woonvisie stelt onder meer dat Nieuw Delft een woonbuurt is. In de bijlage bij de zienswijze is een aantal passages uit de Woonvisie opgenomen waarin onder meer staat dat Nieuw Delft een hoogwaardige, bruisende woonbuurt toevoegt aan de Binnenstad, dat uitbreiding van de woningvoorraad noodzakelijk is en dat Delft met Nieuw Delft/Spoorzone toplocaties heeft waar deze woningen kunnen worden gebouwd. Verder blijkt ook uit de ladderonderbouwing van Rho (bijlage bij het bestemmingsplan) dat de behoefte aan wonen groter is dan de behoefte aan kantoren. Tenslotte beroept de indiener zich op een rapport van het EIB waarin staat dat de centrumzone de meest aantrekkelijke plek is voor woningbouw. Het hanteren van een gemeente bestemming is verder in strijd met de "Nota Groen Delft 2012-2020". In deze nota is het plangebied aangegeven als 'woonomgeving stedelijk'. De definitie van 'woonomgeving stedelijk' is woongebied en geen gebied met een gemengde functie. De gemengde functie komt alleen terug in de 'woonomgeving grootstedelijk' of 'transformatiegebied groenstedelijk'. Volgens de indiener van de zienswijze staat in de plantoelichting dat de functiemix aansluit bij het vigerende bestemmingsplan. Dat is onjuist omdat het vigerende bestemmingsplan alleen van woningen uitgaat. Verzocht wordt om dit aan te passen. Strijd met Structuurvisie Ruimte In de zienswijze staat verder dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de gemeentelijke Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 en de bijbehorende MER. In de structuurvisie is het plangebied aangeduid als stedelijk woongebied en niet als een gebied met een gemengde functie. Een deel van het plangebied (veld 11) heeft zelfs de (mogelijk foutieve) aanduiding 'historische binnenstad'. Volgens de indiener blijkt uit de structuurvisie dat de prioriteit ligt bij wonen en niet bij kantoren, horeca of een school en dat gestreefd wordt naar kwaliteit. Verder moet er volgens de structuurvisie
--	--	--

			bij de uitwerking van plannen aandacht zijn voor luchtkwaliteit en verkeerslawaaï. De ontwikkeling van de spoorzone moet ook aansluiten op de Voorhof met inbegrip van het gebied Voorhof NO waar een transformatie plaatsvindt van bedrijventerrein naar stedelijk (woon)gebied. Daarnaast is in de structuurvisie uitgegaan van een doorloop van het stadspark naar het park Poptahof. Dat ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan. Verder gaat de visie er vanuit dat de Provincialeweg ter hoogte van de Westlandseweg is overkluisd, zodat een ononderbroken structuur ontstaat tussen het spoorzonepark en de westzijde van de stad. Tenslotte gaat de visie er vanuit dat de stad is dooraderd met groene, kindvriendelijke, sociaal veilige kriskras routes.
		Beantwoording	Gemengd gebied In het IOP is vanwege de ligging bij de binnenstad en het stationsgebied uitgegaan van een hoogstedelijk gebied met een menging van functies en een hoge bebouwingsdichtheid. In het IOP en de toelichting bij het bestemmingsplan is uitvoerig toegelicht waarom voor een gemengd gebied gekozen is. Het feit dat er een grote woningbehoefte is betekent niet dat het bestemmingsplan niet van het IOP mag uitgaan en alleen woningen mag toestaan. Gelet op de locatie en karakter van het gebied is het ongewenst om een gebied te ontwikkelen met uitsluitend woningen. Het is verder niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met de Woonvisie, de Nota Groen en de structuurvisie omdat het plan uitgaat van een gemengd gebied. In de Woonvisie wordt niet uitgegaan van een monofunctioneel woongebied zonder andere functies en niet afgeweken van de uitgangspunten van het IOP. In de visie wordt juist verwezen naar het IOP en opgemerkt dat één van de leidende thema's voor de gebiedsontwikkeling uit het IOP het 'City Lounge'-concept is. Verder wordt Nieuw Delft in de visie genoemd als 'stedelijke huiskamer' waar meerdere functies zoals horeca, cultuur, voorzieningen, werken en wonen op een spannende manier samenkomen en waar een aantrekkelijke woon/werk-wijk ontstaat. Dat in de Woonvisie is afgeweken van het IOP en gekozen is voor een woonwijk zonder functiemenging, is dan ook onjuist. Verder is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met de Nota Groen. De Nota bevat geen stedenbouwkundige keuzes maar gaat over het groenbeleid. In de nota is er niet voor gekozen om in Nieuw Delft alleen woningen te realiseren. Dat blijkt ook niet uit de door de indiener genoemde

		indeling van de gemeenten in gebiedstypen. Uit de nota blijkt dat die indeling alleen bedoeld is om het groenbeleid per gebied vorm te kunnen geven. Met de gebiedsindeling is niet beoogd om de stedenbouwkundige uitgangspunten voor Nieuw Delft vast te leggen. Tenslotte is van belang dat het IOP van latere datum is dan de Nota Groen. Het realiseren van een gemengd gebied is ook niet – zoals in de zienswijze staat - in strijd met de gemeentelijke Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 (RSVD). In de visie wordt voor het Spoorzonegebied uitgegaan van de ontwikkeling van een gemengd centrumstedelijk woon- en werkmilieu waar gewoond en gewerkt wordt en waar uiteenlopende publieke en commerciële voorzieningen te vinden zijn. Dat – zoals de indiener stelt – de visie uitgaat van een gebied met alleen woningen is niet juist. Dat staat ook niet in de visie. Verder is onjuist dat veld 11 (de Haringlocatie) is aangeduid met ‘historische binnenstad’. Deze locatie is in de structuurvisie aangeduid met ‘nieuw stedelijk wonen’. Dat het bestemmingsplan in strijd met de structuurvisie is omdat geen rekening is gehouden met luchtkwaliteit en verkeerslawaaï is ook niet juist. Voor het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verder is in de zienswijze aangevoerd dat er strijd met de structuurvisie is omdat het plan niet voorziet in aansluiting op de Voorhof, een doorloop van het stadspark naar het park Poptahof en het overkluizen van de Provincialeweg ter hoogte van de Westlandseweg, waardoor een ononderbroken structuur tussen het spoorzonepark en de westzijde van de stad zou kunnen ontstaan. Deze locaties maken echter geen deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is ook op deze punten niet met de structuurvisie in strijd. Dat de ontwikkelingen buiten het plangebied geen onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan betekent niet dat er niet stapsgewijs invulling wordt gegeven aan de RSVD. Zo wordt de Abtswoudseweg heringericht tot fietsstraat en vergroend en worden in Voorhof Noordoost de eerste stappen gezet in een ontwikkeling van bedrijventerrein naar een meer gemengd gebied. Het nieuwe woongebouw Mercuriusweg 1 is een voorbeeld hiervan. Ook zijn er plannen om de Mercuriusweg herin te richten als fietsstraat met minder verharding en meer groen, vergelijkbaar met de
--	--	--

			Abtswoudseweg. Tenslotte heeft de indiener aangevoerd dat in de plantoelichting ten onrechte staat dat de gemengde bestemming aansluit bij het vigerende bestemmingsplan. Dat is niet juist. In paragraaf 2 van de plantoelichting is toegelicht hoe het IOP is vertaald in het bestemmingsplan. Bij de gebruiksmogelijkheden is aangegeven dat het bestemmingsplan voor de gebruiksmogelijkheden aansluit bij de mix van functies waar in het IOP van is uitgegaan. Uit de tekst blijkt duidelijk dat met bestemmingsplan het nieuwe bestemmingsplan wordt bedoeld en niet het vigerende bestemmingsplan.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
41.3		Samenvatting	Bij de bespreking van de bezonningsstudie (in paragraaf 4.2 van de toelichting) is toegelicht dat het bouwvolume dat het bestemmingsplan toestaat groter is dan daadwerkelijk zal worden gebouwd. Bij de bezonningsstudie is uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. De indiener acht dit onjuist. Als vast staat dat het werkelijke volume kleiner is dan mogelijk is op grond van het bestemmingsplan, moet bij de bezonningstudie worden uitgegaan van het werkelijke volume. Als dit niet vast staat, is het de vraag waarom deze opmerking er met zoveel zekerheid staat.
		Beantwoording	Het bestemmingsplan heeft een flexibel karakter. In het bestemmingsplan zijn de vorm en de exacte afmetingen van de toekomstige bebouwing niet gedetailleerd vastgelegd. Het bestemmingsplan geeft de grenzen aan waarbinnen mag worden gebouwd en hoe hoog de gebouwen maximaal mogen zijn. Binnen deze grenzen zijn verschillende soorten gebouwen mogelijk. In de praktijk worden de maximale bouw mogelijkheden niet overal volledig gebruikt, omdat er bijvoorbeeld ook ruimte wordt gebruikt voor openbare ruimte, wegen en tuinen en niet alle gebouwen dezelfde afmetingen hebben. De ontwikkeling van het noordelijke deel van Nieuw Delft – waarvoor al een vergelijkbaar bestemmingsplan geldt – laat dit ook zien en geeft een goed beeld van de ontwikkeling die ook in het zuidelijke gebied te verwachten is. In paragraaf 4.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is uitgelegd dat bij het bezonningsonderzoek wel van een volledige invulling van de maximale bouw mogelijkheden uit het bestemmingsplan is uitgegaan omdat het

			onderzoek moet uitgaan van de meest negatieve situatie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is (de worstcase-situatie). Bij het onderzoek is er bijvoorbeeld geen rekening mee gehouden dat een deel van de bouwvelden gebruikt zal worden voor tuinen, openbare ruimte en wegen. Bij veld 6 wordt een doorgang tussen de bebouwing gerealiseerd. Omdat de locatie daarvan niet vast ligt, gaat het bezonningsonderzoek er vanuit dat er geen onderbreking van de bebouwing komt. Verder is in het bestemmingsplan vastgelegd dat bij veld 6 maximaal 30% van de bebouwing tussen de hoeksteengebouwen een hoogte van 22 m mag hebben en de overige 70% niet hoger mag zijn dan 20 m. Omdat de locatie van de 30% hogere bebouwing niet vast ligt, is in het bezonningsonderzoek uitgegaan van de fictieve situatie dat het volledige veld een hoogte van 22 meter heeft. Het onderzoek gaat dus uit van een negatievere situatie dan in werkelijkheid zal ontstaan.
41.4		Samenvatting	Het rapport "Gebruiksmogelijkheden gronden boven/naast tunnel Spoorzone Delft" (Rapport) gaat uit van het plan Busquets en niet van het ontwerpbestemmingsplan. Er zal een nieuw onderzoek gedaan moeten worden dat uitgaat van het ontwerpbestemmingsplan omdat de geplande bebouwing hoger wordt.
		Beantwoording	Het rapport "Gebruiksmogelijkheden gronden boven/naast tunnel Spoorzone Delft" geeft de technische randvoorwaarden aan die in acht genomen moeten bij het bouwen in de omgeving van de tunnel. Het is niet juist dat het rapport moet worden aangepast omdat de bouwhoogten zijn gewijzigd ten opzichte van het Plan Busquets. De technische eisen zijn niet gebaseerd op het Plan Busquets maar op het ontwerp van de tunnel. Het rapport geeft de technische eisen aan die nodig zijn om de stabiliteit en veiligheid van de tunnel te garanderen. ProRail hanteert deze eisen als toetsingskader bij de verlening van de vergunning die op grond van de Spoorwegwet nodig is voor het bouwen in de omgeving van de tunnel.

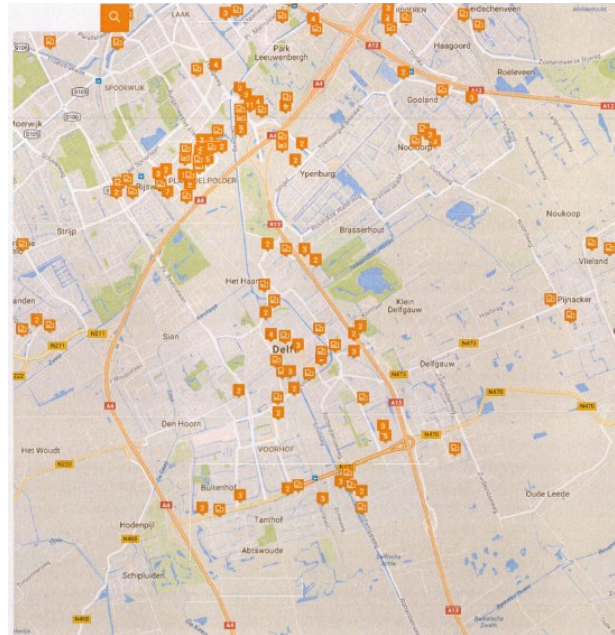
41.5		Samenvatting	Het ontwerpbestemmingsplan spreekt in paragraaf 4.11 van de toelichting over een grondwaterstijging van 20 tot 50 centimeter. Hiermee is het ontwerpbestemmingsplan niet in overeenstemming met de eisen die gesteld zijn in het rapport "Gebruiksmogelijkheden gronden boven/naast tunnel Spoorzone Delft". Op bladzijde 8 in dit rapport staat dat de grondwaterstanden zoveel mogelijk moeten gehandhaafd worden. Een verhoging of verlaging van de grondwaterstand, onder andere als gevolg van gebruik gronden, met meer dan 10 cm is niet toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet hier niet aan en moet worden aangepast. Het ontwerpbestemmingsplan is hiermee ook in strijd met artikel 3 en artikel 19 van de Spoorwegwet en artikel 3.6 van de Waterwet.
		Beantwoording	Bij de maximale daling die in het rapport genoemd wordt gaat het niet om de effecten van het afbouwen van de onttrekking bij DSM. Daarmee is al rekening gehouden bij het ontwerp van de tunnel. Bij het ontwerp is rekening gehouden met het volledig stopzetten van de bemaling bij DSM. De maximale daling (en stijging) die het rapport noemt is van toepassing bovenop de effecten van het afbouwen van de onttrekking bij DSM. Het is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met de conclusies uit het rapport en de door de indiener genoemde regelgeving.
41.6		Samenvatting	Het rapport "Delft Nieuw Delft, zuidelijke velden Akoestisch onderzoek spoor- en wegverkeerslawaaï" en het luchtkwaliteitsonderzoek gaan uit van het gemeentelijk verkeersmodel en de daarmee berekende verkeersintensiteiten. Onduidelijk is of dit model klopt. De indiener wijst erop dat de Nieuwe Gracht een gebiedsontsluitingsweg is en geen wijkontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg heeft andere milieugevolgen dan een wijkontsluitingsweg. In het akoestisch onderzoek valt op dat de maximaal berekende waarde voor de Nieuwe Gracht 63 dB is. Die waarde is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de gestelde normen in de Wet geluidhinder. Het plangebied gaat voor veel extra verkeer en daarmee overlast zorgen. Het buiten het plangebied houden van de belangrijkste doorgaande weg is daarmee niet te rechtvaardigen.

		Beantwoording	In Delft wordt onderscheid gemaakt tussen gebieds- en wijkontsluitingswegen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een andere inrichting dan een wijkontsluitingsweg, onder meer om de rijsnelheid te beïnvloeden. Voor het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek is dat echter niet relevant omdat daarbij niet mag worden uitgegaan van de werkelijke snelheid maar van de maximale snelheid die op de weg is toegestaan. Omdat voor beide wegtypen dezelfde maximum snelheid geldt (50 km/h), wordt in het verkeersmodel en bij het milieuonderzoek geen onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. Dat het onderzoek opnieuw moet worden uitgevoerd omdat van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan, is dan ook onjuist. Onjuist is ook dat niet aan de normen uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit wel het geval is. Dat de Nieuwe Gracht ten onrechte buiten het plangebied is gelaten, is niet juist. De weg is gerealiseerd en opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. Er is geen reden waarom de weg in het plangebied had moeten worden opgenomen. Voor de beoordeling van de effecten van het verkeer over de weg is dat overigens ook niet noodzakelijk, omdat het verkeer over de weg in de milieuonderzoeken voor het bestemmingsplan is meegenomen. Het feit dat de weg buiten het plangebied valt, betekent dus niet dat de verkeerseffecten buiten beschouwing zijn gebleven.
41.6		Samenvatting	In paragraaf 4.2 van de toelichting staat dat de realisering van Nieuw Delft tot een aanzienlijke verbetering leidt en de kwaliteiten van het gebied sterk verhoogt. Deze uitspraak kan niet gedaan worden zonder onderbouwing. Die onderbouwing ontbreekt echter. Wanneer er een school met 1.000 leerlingen op bijvoorbeeld veld 7 komt zal dit een negatieve impact hebben. De toename van geluid- en luchtvervuiling door Nieuw Delft betekent dat er geen aanzienlijke verbetering is. De indiener verzoekt om de opmerking te laten vervallen. De indiener mist zelf de spoorlijn en de treinen en heeft nooit geluidsoverlast ervaren van het spoor of de Engelsestraat. Dit kwam ook door de grote afstand tussen de Engelsestraat en het spoor en de bebouwing. De overdrijving van de zogenaamde verbetering om de achteruitgang in bezonning goed te praten staat is onnodig.

			De indiener is verder van mening dat de conclusies van Royal HaskoningDHV in het bezonningsrapport ten aanzien van de hoeksteengebouwen niet juist zijn omdat de geplande (en onderzochte) bouwhoogten niet in overeenstemming zijn met de essentiekaart uit het IOP. Daarnaast staat in het bezonningsrapport in paragraaf 3.4 een niet wetenschappelijke mening over mogelijke voordelen van de spoortunnel. Dat is nergens op gebaseerd. Hierdoor boet het rapport aan geloofwaardigheid in en krijgt een "wie betaalt bepaalt" zweem. HaskoningDHV denkt zelfs te kunnen bepalen dat het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een algeheel goed woon- en leefklimaat. De onderbouwing hiervoor ontbreekt. De indiener wijst erop dat de bezonning van zijn woning en tuin er volgens de bezonningsstudie op achteruit gaat ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan in de wintermaanden (november, december en januari).
		Beantwoording	In de plantoelichting staat dat het Spoorzoneproject leidt tot een aanzienlijke verbetering van de kwaliteiten van het gebied. Dat is in de plantoelichting toegelicht. De spoorweg en het spoorterrein daaromheen hebben lange tijd voor een scheiding van de stad in een oostelijk en westelijk deel gezorgd. Door de ondertunneling van het spoor wordt die barrière opgeheven. De stadsdelen worden met elkaar worden verbonden. Het treinverkeer en het spoorweglawaaï verdwijnen uit het gebied en worden vervangen door een nieuw stedelijk gebied met een groot stadspark. Dat leidt tot een aanzienlijke verbetering van de kwaliteiten van het gebied. De stelling dat van een verbetering geen sprake is omdat de geluidbelasting toeneemt, is onjuist. De indiener gaat eraan voorbij dat het bovengrondse spoorverkeer tot een hoge geluidbelasting op de bestaande woningen leidde. Van een toename van de geluidbelasting op de woningen is geen sprake. De geluidbelasting neemt juist aanzienlijk af door het Spoorzoneproject. Daarnaast blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat van de door de indiener gestelde verslechtering van de luchtkwaliteit geen sprake is. De concentraties blijven ruim onder de norm. Dat de bouwhoogten die in het bezonningsonderzoek zijn gebruikt onjuist zijn omdat het IOP uitgaat van andere bouwhoogten, is niet juist. Met het bezonningsonderzoek is onderzocht wat de effecten van de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zijn. Het is dan ook niet juist dat het bezonningsonderzoek van andere bouwhoogten had moeten uitgaan. Overigens zijn de bouwhoogten

			uit het bestemmingsplan ook niet in strijd met het IOP. Hierboven is dat – bij onderdeel A – toegelicht. In het bezonningsrapport heeft RHDHV het woon- en leefklimaat beoordeeld. Daarbij is niet alleen gekeken naar de bezonningssituatie maar ook naar de effecten van de gehele gebiedsontwikkeling en een oordeel gegeven over de positieve effecten van Nieuw Delft voor de omgeving. Daarbij is onder meer opgemerkt dat de ondertunneling van het spoor heeft geleid tot het verdwijnen van het spoorlawaaï en gewezen op de positieve effecten van het toevoegen van het stadspark. Het is niet juist dat RHDHV daar geen oordeel over had mogen geven. Bovendien is het oordeel niet onjuist. Dat blijkt ook niet uit de zienswijze. Daarin staat dat RHDHV geen oordeel over de positieve effecten van de gebiedsontwikkeling mag geven en niet waarom dat oordeel onjuist is. Ook is in de zienswijze niet aangegeven waarom de indiener van mening is – in tegenstelling tot RHDHV – dat het verdwijnen van het spoorlawaaï en de komst van het park niet als positieve ontwikkelingen kunnen worden gezien en waarom dit niet relevant is voor de beoordeling. In de zienswijze wordt daar niet op ingegaan.
41.7		Samenvatting	Behoeft kantoren Volgens de indiener staat het bestemmingsplan ten onrechte nieuwe kantoren toe. Volgens Funda stond op 31 januari 2018 50.000 m² kantoorruimte leeg in Delft. Dit beeld is al jaren te zien. In de Woonvisie is dit ook geconstateerd. Er is geen behoefte aan nieuwe kantoren. In het bestemmingsplan staat ten onrechte dat de behoefte aan kantoorruimte voldoende is aangetoond. De behoefte die in het plan genoemd wordt is voor de hele Regio Haaglanden en niet alleen voor Delft. In de toelichting staat verder dat in Delft Zuid 37.500 m² kantoorruimte wordt geschrapt. Zelfs als dat gebeurt blijft er in Delft echter nog 60.000 m² leegstand over. Daarnaast staat in de toelichting dat op Schieovers Noord 120.000 m² wordt geschrapt. De plannen voor Schieovers Noord verkeren echter nog in een vroeg stadium en er is volgens de website van de gemeente nog geen plan in voorbereiding. De 120.000 m² betreft bovendien bedrijventerrein en geen kantoren. <i>Leegstand binnen loopafstand station</i> Bij de onderbouwing van de behoefte aan nieuwe kantoorruimte gebruikt de gemeente als argument dat er binnen een loopafstand van 15 minuten van het station en in/bij de binnenstad behoefte aan

kantoorruimte bestaat. Juist op die locaties is er echter leegstand van kantoren. De indiener verwijst naar de afbeelding hieronder van Funda.



Afbeelding uit zienswijze

Station Delft Zuid

Verder wijst de indiener erop dat station Delft Zuid meer geschikt is voor kantoren dan het plangebied. Het gebied rond station Delft Zuid moet juist aantrekkelijker worden dan het nu al is in plaats van kantoren neer te zetten in de binnenstad waaronder het plangebied valt. Delft Zuid is erg goed met het openbaar vervoer en auto te bereiken. De indiener wijst erop dat de Agenda Kantoren van de MRDH ook uitgaat van gebruik van de bestaande locaties zoals rond station Delft Zuid.

Strijd met Agenda Kantoren MRDH 2015-2025

De indiener is verder van mening dat het bestemmingsplan in strijd is met de Agenda Kantoren

			MRDH 2015-2025 omdat de Agenda er vanuit gaat dat nieuwbouw alleen aan de orde is als de bestaande voorraad vanwege locatiekwaliteit en/of ontoereikend vastgoed naar verwachting op termijn niet aan de totale gebruikersvraag voldoet. Een onderbouwing waarom de bestaande leegstand niet kan voldoen, met bijvoorbeeld herstructurering en transformatie, aan de vraag naar kantoorruimte ontbreekt. Verder schrijft de Agenda van de MRDH een kwantitatieve en kwalitatieve vraag-aanbod analyse voor waarbij ingegaan wordt op het (her)gebruik van het bestaande, beschikbare aanbod aan kantoren. Deze analyse ontbreekt. Daardoor voldoet het ontwerpbestemmingsplan ook niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en de Wet ruimtelijke ordening.
		Beantwoording	Al langere tijd is sprake van leegstand op de kantorenmarkt. Dat betekent niet dat er geen behoefte aan nieuwe kantoorcapaciteit is. De vraag sluit niet aan op het aanbod. Er is behoefte aan kantoorruimte op knooppuntlocaties. De beschikbare capaciteit bevindt zich echter grotendeels op niet-courante locaties. Met de beschikbare capaciteit kan niet in de bestaande behoefte worden voorzien. Op knooppuntlocaties – zoals de Spoorzone - is de bestaande capaciteit onvoldoende voor de vraag. Het beleid van de provincie, de MRDH en de gemeente is er daarom op gericht om voldoende capaciteit op knooppuntlocaties te realiseren en om niet-courante locaties te laten transformeren naar andere functies. In februari 2018 heeft Stec Groep in opdracht van de provincie onderzoek gedaan naar de kantoorbehoefte in Zuid-Holland ('Behoefteraming kantoorruimte provincie Zuid-Holland', Stec Groep, 19 februari 2018). Uit het onderzoek blijkt dat de grootste vraag zich voordoet bij centrum/(intercity)stationsgebieden en grootstedelijke toplocaties. Spoorzone Delft is één van de centrum/(intercity)stationsgebieden. Het rapport bevestigt dat er op deze locatie een aanzienlijke vraag bestaat. Dat de kantoorfunctie uit het bestemmingsplan moet worden geschrapt omdat er geen behoefte is, is dan ook niet juist. Uit het rapport blijkt verder dat de vraag de capaciteit die in de omgeving van het station beschikbaar is fors overstijgt. Dat met de bestaande kantoren in de omgeving van het station in de behoefte kan worden voorzien, is dan ook niet juist.

41.8		Samenvatting	Behoeft detailhandel Volgens de indiener wordt ten aanzien van detailhandel niet voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In dat kader wijst de indiener erop dat het ontwerpbestemmingsplan niet in overeenstemming is met de agenda detailhandel MRDH 2016-2021 en de nota Detailhandel Delft 2012-2020. In de agenda wordt geconstateerd dat sprake is van een toenemende leegstand in winkelgebieden. Daarnaast biedt de nota Detailhandel Delft weinig ruimte voor detailhandel. In de toelichting staat in paragraaf 4.1.3 de conclusie dat de beoogde ontwikkeling aansluit bij de beleidsuitgangspunten van Delft. Het is onduidelijk waarop die conclusie is gebaseerd. Daarnaast staat in de nota Detailhandel Delft 2012-2020 het volgende: <i>“Detailhandel kan deel uitmaken van Spoorzone noord/stationsgebied”</i> <i>“Perifere detailhandel in het geval dat Leeuw & Stein geen fysieke (uitbreidings-) mogelijkheden meer biedt of kleinschalige gemakswinkels op stations of in de aanlooproute van station naar binnenstad (Spoorzonegebied).”</i> <i>“Slechts in uitzonderingsgevallen wordt onder voorwaarden detailhandel mondjesmaat toegestaan”</i>
		Beantwoording	In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking is de behoefte aan detailhandel onderzocht door Rho. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Aan de ladder voor duurzame verstedelijking is voldaan. Met de agenda detailhandel MRDH streeft de MRDH naar een optimale verzorgingsstructuur. Het instandhouden van de regionale detailhandelsstructuur is daartoe een middel. De MRDH maakt daarbij nadrukkelijk een onderscheid in ontwikkelingen die regionaal en/of lokaal van belang zijn. Voor regionale ontwikkelingen worden ontwikkelingen aangemerkt die – binnen de bestaande structuur – groter zijn dan 2.000 m² bvo of - buiten de bestaande structuur – groter zijn dan 1000 m² bvo. Voor de in het plangebied mogelijk gemaakte detailhandelsontwikkelingen geldt dat

			bovenstaande maxima niet worden overschreden waardoor er sprake is van een lokale ontwikkeling die als passend kan worden gezien in het regionale detailhandelsbeleid. De Nota Detailhandel Delft 2012 -2020 is in 2012 door het college van B&W vastgesteld. In deze nota is uitgegaan van beperkte uitbreiding van detailhandel in Delft. Voor het Spoorzonegebied is uitgegaan van winkelaanbod gericht op de reizigers in het stationsgebied en als ondersteuning van de looproute tussen het stationsgebied en de binnenstad. Voor het zuidelijke deel van Nieuw Delft is niet van detailhandel uitgegaan omdat daar bij het opstellen van nota geen detailhandel werd voorzien. Het plangebied vormt met het deel van Nieuw Delft ten noorden van de Ireneboulevard echter één centrumstedelijk gebied. Daarnaast zullen de passantenstromen door de herontwikkeling van het gebied ten zuiden van het plangebied en het verdwijnen van de barrière van het spoor ook richting Delft Zuid gaan via het plangebied. Het is wenselijk om daar bij dit plan rekening mee te houden. Gelet hierop is het ongewenst om onderscheid te maken tussen het noordelijke en zuidelijke deel. Een dergelijke harde scheiding is met het detailhandelsbeleid en het IOP ook niet beoogd. Daarom is – in zeer beperkte mate – detailhandel mogelijk gemaakt in het gebied. Er is maximaal 900 m² bvo toegestaan met een maximum van 300 m² per vestiging. Daardoor is een beperkt aantal kleinere ondersteunende winkels mogelijk. Gelet op deze beperkingen zijn geen onaanvaardbare effecten op het detailhandelsklimaat te verwachten en wordt niet afgeweken van de doelstellingen van het beleid.
		Aanpassing	De plantoelichting is aangepast.
41.9		Samenvatting	Behoeftte onderwijs De onderbouwing van de behoefte aan onderwijs schiet ook tekort. In het rapport van Rho staat slechts dat er in de Randstad wellicht sprake is van een toename aan 17-30 jarigen met als enige verwijzing het CBS (hoe, wat, wanneer?). Deze aannname is bovendien onjuist. Het CBS voorspelt juist een forse afname aan 17-26 jarigen tot 2050. De groep 27-30 vertoont inderdaad een lichte groei maar deze groep zal geen of zeer weinig gebruik maken van de functie onderwijs. Daarnaast is er sprake van een daling in het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs vanaf 2020 (Dienst Uitvoering Onderwijs; https://duo.nl/open Onderwijsdata/prognoses/). In het "Gemeente Delft Integraal Huisvestingsplan voortgezet onderwijs 2012-2021" staat daarom ook geen onderbouwing

			voor de functie onderwijs. Er staat zelfs in deze nota dat op dit moment een overschot aan onderwijsruimte aanwezig is in het VO. Verder bouwt de TU Delft nu al diverse nieuwe onderwijslocaties en heeft in 2016 nieuwbouw in gebruik genomen. Dat blijkt uit het jaarverslag over 2016 van de TU. Ook blijkt er uit het "Integraal Huisvestingsplan BO, SBO en V(SO) 2014-2024" geen enkele onderbouwing voor de behoefte aan 10.000 m² onderwijs. In wijk 7 (in het plangebied) is er zelfs sprake van leegstand. Ook heeft de Haagse Hogeschool net een nieuw pand in gebruik genomen waarbij een eventuele uitbereiding eenvoudig te realiseren is door de toevoeging van een extra vleugel (hier is bij het ontwerp en bouw al rekening mee gehouden). Wat de onderbouwing is voor de behoefte aan 10.000m² bvo voor onderwijs blijft een raadsel. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet hierdoor onder meer niet aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Mede op basis van de te verwachten overlast en het ontbreken van enige motivering van de behoefte aan de functie onderwijs wordt gevraagd om deze functie uit het plan te schrappen.
		Beantwoording	In het plangebied is geen onderwijsfunctie meer voorzien. De functie is daarom uit het bestemmingsplan geschrapt. Dit onderdeel van de zienswijze wordt daarom niet verder besproken.
41.10		Samenvatting	Behoeft horeca en overige functies Volgens de zienswijze ontbreekt verder de onderbouwing van de behoefte aan 700 m² extra horeca. Verder staat het bestemmingsplan 10.000 m² aan overige functies toe. Een onderbouwing hiervoor ontbreekt ook. Die onderbouwing staat ook niet in de ladderonderbouwing van Rho. Het plan voldoet daardoor niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Bovendien gaan de genoemde argumenten, op basis van de huidige leegstand, niet op. Volgens de zienswijze is onbekend wat onder 'overige functies' valt en hoe die onbekende bestemming is meegenomen in het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd. Verder leidt een gemengd gebied tot meer geluid, fijnstof, schaduw en verkeersoverlast. De niet-

			woonfuncties laten zich niet goed combineren met een woonomgeving en parkfunctie. De omvang van de niet-woonfuncties heeft bovendien een waardedrukkend effect op de omgeving.
		Beantwoording	Dat het bestemmingsplan een niet benoemde categorie 'overige functies' toestaat berust op een misverstand. Welke functies het bestemmingsplan toestaat is vastgelegd in de planregels. De bouwvelden hebben de bestemming 'Gemengd'. In artikel 3.1 van de planregels staat welke functies binnen die bestemming zijn toegestaan. Voor een aantal van die functies is per functie een maximum oppervlak vastgelegd. Voor de andere in artikel 3.1 genoemde functies is het oppervlak vastgelegd dat deze functies samen maximaal mogen gebruiken. In artikel 3 is deze groep aangeduid met "overige in lid 3.1e tot en met h genoemde functies gezamenlijk". Met "overige functies" worden hier dus de in lid 3.1e tot en met h genoemde functies bedoeld. Van een niet gedefinieerde categorie "overige functies" is dus geen sprake. In de zienswijze is verder aangevoerd dat een gemengd gebied leidt tot meer geluid, fijnstof, schaduw en verkeersoverlast. In de zienswijze is dat verder niet onderbouwd. De gevolgen van het bestemmingsplan zijn onderzocht. Bij het onderzoek is uitgegaan van een maximale invulling van de planologische mogelijkheden (worstcase-invulling). Daaruit blijkt dat er geen belemmering is voor de realisering van het plan en dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat heeft. In de zienswijze is verder niet onderbouwd waarom de niet-woonfuncties niet kunnen worden gecombineerd met een woonomgeving en een park. De functies die het bestemmingsplan toestaat zijn gebruikelijk in een stedelijk gebied en passend bij het beoogde karakter van Nieuw Delft. Tenslotte is niet aannemelijk dat de functiemenging die het bestemmingsplan toestaat tot een zodanige waardedaling leidt dat aanleiding bestaat om af te zien van functiemenging. Daarbij is ook van belang dat het huidige bestemmingsplan Spoorzone ook al uitgaat van de gebiedsontwikkeling. Het is niet aannemelijk dat het nieuwe bestemmingsplan tot een forse waardedaling leidt. De indiener heeft dit ook niet toegelicht.

41.11		Samenvatting	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) Volgens de indiener is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het rijk en de daarin opgenomen nationale belangen 8, 9 en 13. Als nationaal belang 8 noemt de SVIR het verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Volgens de indiener is het bestemmingsplan hier niet mee in overeenstemming omdat de verwachting is dat de grondwaterstand met 50 cm gaat stijgen. Daarnaast neemt de geluidsoverlast toe en de luchtkwaliteit af. Verder is het waterbeheer onvoldoende uitgewerkt. Daardoor wordt niet voldaan aan nationaal belang 9 (ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling). Met name de invloed van het grondwater in combinatie met regenwater en bodemenergie is niet meegenomen in het plan. In het ontwerpbestemmingsplan is verder niet aangegeven hoe omgegaan wordt met klimaatverandering, waterveiligheid, de beschikbaarheid van voldoende zoet water, de ruimte die daarvoor nodig is en de eisen die dat stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen. De tekst in paragraaf 2.2.2.4 van de toelichting is ook niet in overeenstemming met de SVIR. Daarnaast is de tekst in 2.2.2.4 vaag over hoe de problemen van waterberging opgelost gaan worden terwijl de SVIR aangeeft dat klimaatveranderingen en extreem weer eisen stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Waterberging in kratten gaat niet werken gezien ook de ervaringen met de infiltratiemethode zoals gebruikt in de Drukkerijlaan en de Laan van Braat. Daarnaast zijn er nog de effecten van het stijgende grondwaterpeil door het uitzetten van de DSM-pompen en de 20 tot 50 cm hogere grondwaterstand ten gevolge van het ontwerpbestemmingsplan. Ook de effecten van bodemenergie zijn niet meegenomen. Met nationaal belang 13 (zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten) is het plan ook in strijd. Een zorgvuldige afweging ontbreekt en er is geen transparantie over het invullen van de verschillende functies. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt de woonbestemming vervangen door een gemengde bestemming die naast wonen ook andere functies toestaat. Volgens de indiener is dat in strijd met de SVIR. In de SVIR staat dat er in de Zuidvleugel een grote woningbouwopgave is. Er is behoefte aan
-------	--	---------------------	---

			kwalitatief goede woningen in een kwalitatief mooie omgeving en niet aan nog meer hoogbouw, kantoren of een school. Verder gaat de SVIR uit van het zorgvuldig inpassen van infrastructuur en stedelijke uitbreidingen, moet kwaliteit voor kwantiteit gaan en biedt Nederland in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit. In de SVIR is aangegeven dat uitgegaan moet worden van zorgvuldig ruimtegebruik en de ladder voor duurzame verstedelijking. Er staat op dit moment al minimaal 60.000 m² kantoorruimte leeg in Delft. Er is niet gekeken naar hergebruik van bestaande kantoren.
		Beantwoording	In de SVIR zijn de ambities van het rijk opgenomen en vertaald in 13 nationale belangen. Het is niet juist dat het bestemmingsplan daarmee in strijd is of dat onvoldoende met de nationale belangen rekening is gehouden. Daarnaast is de SVIR alleen bindend voor het rijk zelf. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan moet het beleid uit de SVIR in de belangenafweging betrokken worden. De raad is daar echter niet aan gebonden³. In de plantoelichting is ingegaan op het rijksbeleid en de verhouding van het beleid tot het plan. Naar aanleiding van de zienswijze is de plantoelichting op dit punt nog aangevuld. Het is niet juist dat het beleid niet of onvoldoende in de belangenafweging is betrokken. <i>Nationale belangen</i> Het eerste nationale belang waaraan volgens de indiener niet voldaan wordt, is nationaal belang 8: “verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico’s”. Uit de in de SVIR opgenomen realisatieparagraaf blijkt dat het rijk voor het bereiken van dit beleidsdoel uitgaat van de in wetgeving en de Europese richtlijnen vastgelegde normen en de uitvoering van bestaande programma’s zoals het NSL. Het bestemmingsplan voldoet daaraan. Uit het SVIR volgen voor belang 8 geen andere eisen dan de eisen uit de in de SVIR genoemde wet- en regelgeving en programma’s. Het is niet juist dat – zoals de indiener meent – uit de SVIR volgt dat het plan geen invloed mag hebben op de geluidsbelasting en op luchtkwaliteit. Zoals in de plantoelichting is toegelicht, blijkt uit het voor het bestemmingsplan uitgevoerde

³ Dat blijkt overigens ook uit de SVIR zelf. In de SVIR staat over de nationale belangen het volgende: “Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken (‘je gaat er over of niet’)”

		milieuonderzoek dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Gelet daarop is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met nationaal belang 8 of dat daarmee onvoldoende rekening is gehouden. Ten aanzien van nationaal belang 9 (ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling) blijkt uit de SVIR dat het rijk voor dit belang ook inzet op de uitvoering van wet- en regelgeving en programma's. Daarnaast noemt de SVIR de watertoets. Ook ten aanzien van dit belang volgen uit de SVIR geen andere eisen dan de in de SVIR genoemde eisen. Het bestemmingsplan voldoet daaraan. Voor de ontwikkeling van het project is een watertoets uitgevoerd en zijn afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Delfland. In de plantoelichting is dit toegelicht. Gelet hierop is niet juist dat met belang 9 onvoldoende rekening is gehouden. Met nationaal belang 13 (zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten) is het plan volgens de indiener in strijd omdat een zorgvuldige afweging ontbreekt en er geen transparantie is over het invullen van de verschillende functies. Dat is niet juist. Uit de SVIR blijkt dat het rijk aan belang 13 invulling geeft met de eisen uit de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Aan die eisen wordt voldaan. De keuzes die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen zijn uitvoerig toegelicht in de toelichting bij het bestemmingsplan. Daarnaast geeft het bestemmingsplan duidelijkheid over de functies die het plan toestaat en de bouwmogelijkheden die het plan biedt. Het plan is dan ook niet in strijd met belang 13. Nationaal belang 13 betekent ook niet – zoals de indiener kennelijk meent – dat het bestemmingsplan geen globaal karakter mag hebben en dat de invulling van de verschillende functies gedetailleerd in het plan moet worden vastgelegd. Dat volgt niet uit de SVIR. Uit de SVIR volgt verder niet dat het bestemmingsplan alleen woningen mag toestaan en dat de functiemix waar het bestemmingsplan vanuit gaat in het strijd is met de SVIR (nog afgezien van het feit dat de raad niet aan het rijksbeleid gebonden is). In de plantoelichting, het IOP en de studie City Lounge is uitvoerig toegelicht waarom een gemengd hoogstedelijk milieu op deze locatie passend en gewenst is. Het valt niet in te zien waarom de functiemenging in strijd is met de SVIR. Dat er een grote vraag naar woningen is betekent
--	--	--

		niet dat alleen monofunctionele woonwijken mogen worden ontwikkeld en dat alleen dan sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik. Dat is niet de strekking van het rijksbeleid. Verder stelt de indiener dat er strijd met de SVIR is omdat het plan kantoren toestaat terwijl er geen behoefte aan de kantoren is. Zoals hiervoor is toegelicht (bij 41.7) betekent het feit dat er leegstand op de kantorenmarkt is niet dat er geen behoefte aan nieuwe kantoorcapaciteit is maar dat de vraag niet aansluit bij het aanbod. Er is behoefte aan kantoorruimte op knooppuntlocaties. Het aanbod bevindt zich vooral op niet-courante locaties. Het plangebied is één van de knooppuntlocaties. Het bestemmingsplan biedt dan ook terecht ruimte voor kantoren. Dat is niet met de SVIR in strijd. Volgens de zienswijze is het bestemmingsplan verder in strijd met de SVIR omdat onvoldoende rekening gehouden wordt met klimaatverandering, waterveiligheid, de beschikbaarheid van voldoende zoet water, de ruimte die daarvoor nodig is en de eisen die dat stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast gaat de SVIR uit van het zorgvuldig inpassen van infrastructuur en stedelijke uitbreidingen en biedt Nederland in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Bij het bestemmingsplan wordt daar niet aan voldaan. Dat is niet juist. In het kader van de ontwikkeling van het Spoorzonegebied is in overleg met het Hoogheemraadschap Delfland bepaald hoeveel waterbergingscapaciteit in het Spoorzonegebied moet worden gerealiseerd. Daarbij is ook rekening gehouden met de effecten van klimaatverandering en waterveiligheid. In de plantoelichting is dit toegelicht. Het is niet juist dat bij de ontwikkeling geen of onvoldoende rekening is gehouden met deze aspecten en dat het plan daarom in strijd is met de SVIR. Verder is niet juist dat geen sprake is van een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling in het gebied en dat er geen veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit is.
--	--	---

41.12		Samenvatting	Wateroverlast Volgens de zienswijze is onvoldoende rekening gehouden met wateroverlast in de Engelsestraat en de andere straten in de omgeving. De indiener wijst erop dat het stadspark en de bouwvelden meters hoger liggen dan de omliggende straten. Daarnaast wordt de grondwaterstand hoger en moet rekening gehouden worden met piekbuien. Dit is niet onderzocht. Daarnaast ontbreken maatregelen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is daardoor in strijd met het Waterbeheerplan 2016-2021 en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. In het ontwerpbestemmingsplan staat bovendien ten onrechte dat het ontwerpbestemmingsplan voldoet aan de afgesproken wateropgave. In de vormvrije m.e.r.-rapportage staat ook dat hemelwater afgevoerd gaat worden naar het grondwater. Dit lijkt gezien de eisen zoals aangegeven in het rapport "Gebruiksmogelijkheden gronden boven/naast tunnel Spoorzone Delft" niet mogelijk. De toch al hoge grondwaterstanden worden daarmee nog hoger.
		Beantwoording	Het is niet te verwachten dat de realisering van Nieuw Delft tot wateroverlast in de wijk Delftzicht leidt. Allereerst is hierbij van belang dat de afvoer van hemelwater van het gebied Nieuw Delft en de wijk Delftzicht grotendeels gescheiden zijn. Het hemelwater van Nieuw Delft wordt afgevoerd via de watergang achter X-Ray naar de watergang langs het spoor naar het gemaal van de Lage Abtswoudsepolder bij Station Delft Zuid. Het gebied van de Drukkerijlaan voert zijn water ook af naar het gemaal bij Station Zuid. Dit water kruist echter pas ter hoogte van de Minervaweg het spoor en stroomt dan verder via dezelfde spoorsloot naar Station Zuid. Doordat het water vanuit de Drukkerijlaan pas benedenstrooms in verbinding komt met het water vanuit Nieuw Delft, is er maar een beperkte interactie/beïnvloeding van de waterstromen. Verder wordt bij de uitvoering van het Spoorzoneproject en de riolering die in dat kader wordt (en voor een deel al is) aangelegd rekening gehouden met de hoogteverschillen en het grondwater. In de Engelsestraat ligt onder het hart van de rijbaan nieuwe drainage. Deze zorgt voor een drooglegging onder straatpeil van circa 1 meter en voert overtollig water af via het hemelwaterriool naar het open water bij Prysmian (Abtswoudse Polder). De drain heeft voldoende capaciteit. Tevens is onderaan de teen van het talud van het park een extra drainagekoffer gemaakt om water afkomstig uit het park op

		te vangen zodat het niet de straat op stroomt. Aanvullend op het drainagesysteem is er een nieuw rioolstelsel aangelegd in de Engelsestraat (en straks in de rest van Nieuw Delft). Het drainage- en oppervlaktewatersysteem zorgt er tevens voor dat grondwaterpeil beheerst kan worden op een vast maximaal peil ter voorkoming van (grond)wateroverlast. Verder is door de inhomogeniteit van de bodem een interactie tussen het freatisch grondwater (het hoogste grondwaterniveau) aan de westzijde van de spoortunnel en de oostzijde niet aannemelijk en ook niet geconstateerd. Ook de toegenomen bergingscapaciteit van open water (meer m²) en de vergrote duikers zorgen voor een vlotte, toekomstvast afvoer. De versnelde afstroom van regenwater wordt gecompenseerd door de uitbreiding van het oppervlaktewatersysteem, waar het regenwater middels een regenwaterriool naar toe wordt afgevoerd. Daar waar het regenwater de ondergrond infiltreert wordt het opgevangen door een drainagesysteem die het afvoert naar het regenwaterriool en vervolgens naar het oppervlaktewatersysteem. De Drukkerijlaan en de Laan van Braat beschikken over een aquaflowsysteem. Dat een verzamelbak onder de straat waar regenwater (dat tussen de voegen van de straatstenen door de bak in loopt) tijdelijk vastgehouden wordt om het riool tijdens hevige buien te ontlasten. De door de indiener genoemde bestaande wateroverlast is niet het gevolg van onvoldoende capaciteit van het systeem en het realiseren van Nieuw Delft maar van het verstoppert van de voegen van de straatstenen. Daardoor kan het regenwater niet wegstromen. Hiervoor neemt de gemeente beheer en onderhoudsmaatregelen. Gelet op het bovenstaande is niet te verwachten dat de realisering van het bestemmingsplan tot wateroverlast in de omgeving leidt.
--	--	---

41.13		Samenvatting	In de vormvrije m.e.r.-beoordeling en de plantoelichting staat dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen zijn. Dat klopt volgens de indiener niet omdat de grondwaterstand toeneemt. Dat is niet toegestaan. Daarnaast kan dit zorgen voor onder meer schade aan objecten in het plangebied, negatieve gezondheidseffecten en schade aan infrastructuur. De invloed van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen bodemenergiesystemen op onder meer het grondwaterbeheer ontbreekt. Er kan dan ook geen sprake zijn van een robuust watersysteem. Een volledige mer-procedure lijkt hier dan ook nodig. De vormvrije m.e.r.-rapportage stelt op bladzijde 15 dat grondwateroverlast al aanwezig is en verder niet is uit te sluiten. Waarom dit geen belangrijk negatief milieugevolg is ontgaat de indiener van de zienswijze.
		Beantwoording	Het is niet juist dat in de vormvrije m.e.r.-beoordeling er ten onrechte vanuit is gegaan dat er geen belangrijke milieugevolgen zijn. De door de indiener bedoelde grondwaterstijging is geen gevolg van de realisering van Nieuw Delft. Gebouwen hebben nauwelijks effect op het grondwaterpeil. Het grondwater stroomt onder en langs de gebouwen. De constatering dat de gebiedsontwikkeling niet tot belangrijke negatieve milieugevolgen leidt, is dan ook juist. Verder is niet juist dat geen rekening is gehouden met de invloed van bodemenergiesystemen op het grondwaterbeheer. In de grond bevinden zich op verschillende dieptes grondwatervoerende pakketten. Deze lagen zijn van elkaar gescheiden door afsluitende kleilagen. Bodemenergiesystemen zitten echter zo diep dat deze geen effect hebben op de bovenste grondwaterlaag (freatisch vlak). Deze laag bevat het grondwater wat soms voor overlast zorgt.
41.14		Samenvatting	Volgens de zienswijze is het bestemmingsplan in strijd met het Deltaprogramma, het Synthesedocument Deelprogramma Nieuwbouw en herstructurering, het Manifest Klimaatbestendige Stad, de Handreiking Ruimtelijke Adaptatie, de Algemene Intentieverklaring ruimtelijke adaptatie en de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie. Volgens de indiener volgt hieruit onder meer dat actief grondwaterbeheer moet plaatsvinden en dat het bestemmingsplan een waterbeheersplan en een

			uitwerking van de watertoets moet bevatten. Daarnaast moeten potentiële maatregelen voor klimaatbestendigheid meegenomen worden in ruimtelijke plannen en moet de gemeente zich inspannen om te voorkomen dat de gezondheid van de inwoners van de gemeente wordt aangetast en de leefbaarheid van het stedelijk gebied afneemt door klimaatverandering. Aan deze verplichtingen wordt niet voldaan.
		Beantwoording	Het Deltaprogramma en de andere stukken die de indiener noemt gaan over de gezamenlijke ambitie van het rijk en andere overheden om een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van Nederland te bereiken. In de stukken staat hoe de overheden daarbij willen samenwerken en hoe ze de ambities willen realiseren. De documenten bevatten geen verplichtingen die rechtstreeks doorwerken naar het bestemmingsplan. Van belang is echter ook dat het bestemmingsplan niet in strijd is met de stukken en de daarin opgenomen ambities. Delft heeft zich met de intentieverklaring ruimtelijke adaptatie aangesloten bij twee landelijke doelstellingen. De eerste is dat de gemeente Delft uiterlijk in 2020 klimaatadaptief handelen in het beleid en de werkwijze van de organisatie heeft verankerd, de tweede is dat de stad uiterlijk in 2050 klimaatbestendig is ingericht. Om hier uitvoering aan te geven, werkt Delft aan een klimaatadaptatiestrategie. Het doel van deze klimaatadaptatiestrategie is (onder meer) het bereiken van een klimaatadaptieve inrichting van Delft. Door middel van stresstesten en kwetsbaarheden- en gevolganalyses worden de belangrijkste klimaateffecten in beeld gebracht. Vooruitlopend aan de klimaatadaptatie strategie besteedt Delft bij ruimtelijke projecten nu al veel aandacht aan klimaatadaptatie. Klimaatadaptatiemaatregelen liften zo slim mee met bestaande ontwikkelingen zodat maatregelen kostenefficiënt kunnen worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de herinrichting van de Abtswoudseweg. Hier is naar aanleiding van de vervanging van de riolering verharding verwijderd, zijn wadi's aangelegd en is extra groen gerealiseerd. Ook is de rioolcapaciteit hierbij vergroot. Ook bij de realisatie van Nieuw Delft worden diverse maatregelen genomen. Voor Nieuw Delft zijn onder andere de volgende punten van belang: • Met behulp van de watertoets is gewaarborgd dat er voldoende ruimte is voor de berging en infiltratie van regenwater. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte en het drainage- en

			rioolsysteem wordt uitgegaan van toekomstige piekbuien. • In heel Nieuw Delft wordt ongeveer 2 hectare nieuw water gerealiseerd, een substantieel deel komt in dit plangebied (van 24 hectare). Dit water draagt bij aan de waterberging en aan verkoeling in de zomer. • Het Van Leeuwenhoekpark wordt in samenwerking met de TU-Delft klimaatadaptief ingericht. Dit betekent onder andere dat regenwater in het park wordt vastgehouden en in droge periode beschikbaar is voor plantengroei. In droge perioden heeft dit een verkoelend effect voor de omgeving. Ook wordt de positie van de beplanting zo gekozen dat er voldoende schaduw ontstaat. Gelet op het bovenstaande is het niet juist dat onvoldoende rekening wordt gehouden met klimaatverandering. Bovendien verandert het gebied door de gebiedsontwikkeling van een rangeerterrein in een gebied met veel meer groen. Ook voor de omgeving heeft dat positieve effecten. In de uitvoering wordt voldoende aandacht besteed aan een klimaatbestendige inrichting.
41.15		Samenvatting	Bouwhoogte en silhouet / strijd met provinciaal beleid In paragraaf 3.2.1.1 van de toelichting staat dat de hogere bebouwing geen noemenswaardige invloed heeft op het kenmerkende, historische silhouet van Delft. Dat is onjuist. Het mooie historische silhouet van Delft verdwijnt steeds meer achter hoge torens. De hoogbouw is hiermee ook niet in overeenstemming met de eisen van de provincie uit de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM). Daarin staat dat de stads-/dorpsaangezichten behouden moeten blijven en zichtversturende elementen geweerd moeten worden. Door de hoogbouw, met name op veld 7, verdwijnt het historisch silhouet van Delft weer een beetje. Waar nu van verre de kerktorens van Delft goed zichtbaar zijn komt dit met de bouwhoogte van onder meer veld 7 in het nauw. Ook de entree in Delft komende langs de Schie en de Engelsestraat geeft straks een rommelig entreebeeld van Delft. Geen kerktorens maar een smalle donkere tunnel naar de Engelsestraat met links een gebouw van 40 meter hoog en rechts een gebouw van 22 meter hoog. In alle opzichten niet het warme visuele welkom van een historische stad zoals Delft. De hoogbouw is ook verre van positief beeld bepalend en eerder negatief beperkend.

		Beantwoording Voor het silhouet van de stad zijn de kerktorens in de binnenstad en de Vermeertoren, Torenhove en verschillende hoge flats aan de westkant van Delft bepalend. De hogere gebouwen in het plangebied spelen – gelet op het beperkte aantal, de locatie en de maximale bouwhoogten van 28 en 40 meter - in dit silhouet slechts een zeer beperkte rol. De bouwhoogte heeft niet tot gevolg dat het historische silhouet verdwijnt en dat de kerktorens – zoals de indiener stelt – niet goed meer zichtbaar zijn. Ook de zichtlijnen in het verlengde van de Engelsestraat worden door de bebouwing op veld 7 niet beïnvloed. Verder is het bestemmingsplan niet in strijd met de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie. Uit de VRM volgt niet dat hogere bebouwing niet is toegestaan en dat het silhouet niet mag worden gewijzigd. Dat is niet de strekking van het provinciale beleid. Overigens is de raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet gebonden aan de VRM.
--	--	--

41.16		Samenvatting	Strijd met Regionaal Structuurplan Haaglanden Het ontwerpbestemmingsplan is volgens de indiener in strijd met het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP). In het RSP wordt ingezet op een verkeersveilige omgeving. De verkeersstructuur in het gebied is niet verkeersveilig en sluit niet aan bij de ambitie om de kwaliteit van het regionale fietsroutenet en fietsvoorzieningen te verbeteren. De RSP gaat verder uit van een ambitieus beleid voor de verbetering van de luchtkwaliteit. De onderzoeken naar de luchtkwaliteit behorende bij het bestemmingsplan laten een ander beeld zien. Het RSP gaat er vanuit dat er geen gevoelige functies (functies voor kinderen, ouderen, zieken) meer zijn in gebieden waar de concentratie van vervuilende stoffen groter dan of gelijk is aan $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ onder de norm. Daarnaast is het bestemmingsplan in strijd met de ambities ten aanzien van de geluidbelasting en lichthinder. Minimaal voldoen aan de wettelijke normen voor geluidbelasting en waar mogelijk hogere ambities. Het aantal ernstig gehinderden ($>60 \text{ dB(A)}$) door verkeer en bedrijven moet in 2020 met 20 procent zijn teruggebracht door gebiedsgerichte maatregelen. Het ontwerpbestemmingsplan gaat echter uit van hogere waarden dan 60 dB. Daarnaast wordt ingezet op het beperken van risico's van opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Het bestemmingsplan sluit daar niet bij aan omdat consumentenvuurwerkopslag wordt toegestaan. In de RSP staat verder dat de wateropgave in gebiedsontwikkeling moet worden geïntegreerd. Er ontbreekt een integrale waterbenadering in het ontwerpbestemmingsplan. Verder staat in de RSP dat de ruimtelijke maatregelen in het maatregelenpakket vanuit de Kaderrichtlijn Water het uitgangspunt zijn. Verder is het watersysteem in 2015 waterhuishoudkundig op orde. Er is voldoende berging- en afvoercapaciteit om neerslagpieken zonder overlast te kunnen verwerken. De indiener stelt verder dat het bestemmingplan niet voldoet aan de ambities uit het RSP ten aanzien van de bouw van woningen. In het RSP wordt ingezet op het realiseren van een fors aantal woningen om in de woningbehoefte te kunnen voorzien en een woonomgeving met een hoge kwaliteit. Het bestemmingsplan voldoet daar volgens de indiener niet aan.
-------	--	---------------------	--

		Beantwoording Het bestemmingsplan is niet in strijd met het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP). Hieronder wordt dat per onderwerp toegelicht. <i>Verkeersveiligheid</i> De indiener wijst erop dat het RSP streeft naar een verkeersveilige omgeving. Het bestemmingsplan is niet met dat uitgangspunt in strijd. Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op de door de indiener bedoelde infrastructuur. Deze wegen – die al gerealiseerd zijn - liggen buiten het plangebied van het bestemmingsplan. Daarnaast is niet juist dat de wegen onvoldoende veilig zijn. Hierboven is dat – bij punt A.8 – toegelicht. <i>Wonen</i> In het RSP is geconstateerd dat er een forse woningbouwopgave is en dat een kwalitatief goede woonomgeving noodzakelijk is. Dat er een grote woningbehoefte is, betekent niet dat een gebied met alleen woningen moet worden ontwikkeld en dat een gemengd gebied in strijd is met de RSP. Daarnaast is niet juist dat het plan niet voorziet in een goede woonomgeving met voldoende kwaliteiten. In de plantoelichting en het IOP is dat uitvoerig toegelicht. Ook op dit punt is het bestemmingsplan niet met het RSP in strijd. <i>Geluidbelasting</i> Het RSP streeft naar het terugbrengen van het aantal inwoners van de regio Haaglanden dat een geluidbelasting van meer dan 60 dB(A) door verkeer en bedrijven ondervindt met 20% in 2020. Dat betekent niet dat geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd die een geluidbelasting van 60 dB hebben. Bij een aantal nieuwe woningen langs de Ireneboulevard en de Nieuwe Gracht is dat het geval. Dat is echter niet in strijd met het RSP en in overeenstemming met het gemeentelijke geluidbeleid. Aan de regionale ambitie om het aantal gehinderden te verminderen is invulling gegeven met de door de gemeenten vastgestelde Actieplannen Geluid. In het RSP wordt daar ook naar verwezen. Uit het Actieplan Geluid dat Delft in 2013 heeft vastgesteld blijkt dat de belangrijkste maatregel in Delft bestaat uit de ondertunneling van het spoor. Dat heeft inmiddels geleid tot een forse afname van de geluidbelasting. Het geluidbeleid van Delft sluit – anders dan de indiener meent – aan bij de regionale ambities.
--	--	---

			<i>Luchtkwaliteit</i> Het is verder niet juist dat het bestemmingsplan in strijd is met de ambities uit het RSP ten aanzien van luchtkwaliteit. Dat blijkt ook niet uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd. Daaruit blijkt juist dat ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan. Van strijd met het RSP is dan ook geen sprake. Dat geldt ook voor het uitgangspunt van het RSP dat er geen gevoelige functies meer zijn in gebieden waar de concentratie van vervuilende stoffen groter dan of gelijk is aan $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ onder de norm. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de concentraties ruim onder de normen liggen. Van een concentratie die maar $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of minder onder de norm ligt is geen sprake. <i>Waterhuishouding</i> Het is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd met de RSP is omdat onvoldoende rekening is gehouden met de waterhuishouding en een integrale benadering ten aanzien van water ontbreekt. Voor de ontwikkeling van het project is een watertoets uitgevoerd en zijn afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap Delfland. Daarbij is ook rekening gehouden met de effecten van de klimaatverandering. Hierboven is dat toegelicht. Het bestemmingsplan is niet in strijd met de ambities uit het RSP maar sluit daar juist bij aan. <i>Consumentenvuurwerk</i> Het ontwerpbestemmingsplan staat de decemberverkoop van consumentenvuurwerk in winkels toe. Volgens de indiener is dat in strijd met het RSP. Dat is niet juist. Omdat deze functie niet in het plangebied verwacht wordt, is de functie echter uit het bestemmingsplan geschrapt. De planregels zijn op dit punt aangepast en sluiten de verkoop van consumentenvuurwerk uit. Gelet op het bovenstaande is het bestemmingsplan niet in strijd met het RSP.
--	--	--	--

41.17		Samenvatting	Strijd met Kadernota In de Kadernota staat dat de openbare ruimte ten dienste staat van de bezoeker van Delft. De geplande nieuwbouw zal hier niet aan bijdragen. Er zijn geen toeristen die naar Delft komen kijken naar de nieuwe hoogbouw, maar mogelijk wel naar een gevarieerde of unieke laagbouw. Het ontwerpbestemmingsplan draagt ook niet bij aan de doelstelling uit de Kadernota dat Delft zich in 2040 onderscheidt met diverse woonmilieus en woongebieden in zowel de sociale voorraad, het middensegment als de bovenkant van de markt. Hiervoor moet worden vastgehouden aan de woonbestemming.
		Beantwoording	In de Kadernota zijn zeven ambities voor Delft opgenomen. Het bestemmingsplan is daar niet mee in strijd. Uit de Kadernota volgt niet dat hogere gebouwen niet mogelijk zijn maar alleen laagbouw. Uit de Kadernota volgt ook niet dat het bestemmingsplan uitsluitend woningen mag toestaan.
41.18		Samenvatting	Verkeer Het ontwerpbestemmingsplan geeft in 2.2.2.4 aan dat het fietspad een schakel vormt in de belangrijkste route van oost naar west door de stad. Deze fietsroute, met vele duizenden studenten per dag, geeft nu al op diverse plaatsen problemen in de stad. Zo zijn er stoplichten geplaatst op de Rotterdamse weg en de Mijnbouwstraat om bewoners een kans te geven de wijk te kunnen verlaten. In het ontwerpbestemmingsplan is geen rekening gehouden met deze enorme hoeveelheid, en in aantal groeiende, fietsers. Graag in het ontwerpbestemmingsplan opnemen hoe met deze grote en toenemende stroom fietsers is rekening gehouden. Wegtypering onjuist In de zienswijze wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet aansluit bij het Lokaal verkeer- en vervoersplan (LVVP). In de plantoelichting staat dat de wegen wijkontsluitingswegen zijn en dat zij geen onderdeel uitmaken van het plangebied omdat de hoofdinfrastructuur niet wijzigt. Daarnaast stelt de toelichting dat het verkeersbeeld niet wezenlijk wijzigt. Dat is onjuist. De Nieuwe Gracht is geen wijkontsluitingsweg maar een gebiedsontsluitingsweg. De indiener verwijst naar een verkeersbesluit dat gepubliceerd is in de Staatscourant van 18 oktober 2017. In het LVVP staat dat een gebiedsontsluitingsweg meer verkeer verwerkt op een hogere snelheid en met meer stoppen en

		starten dan een wijkontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg zorgt dus voor meer geluidsoverlast en een grotere achteruitgang van de luchtkwaliteit. Het is de vraag hoe de Nieuwe Gracht in het verkeersmodel is opgenomen. Het verkeersmodel vormt de basis voor het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd. Als de weg als wijkontsluitingsweg is opgenomen moet het onderzoek worden overgedaan omdat de milieueffecten van een gebiedsontsluitingsweg groter zijn. Waarschijnlijk moet er vanwege de uitkomsten een volledige m.e.r.-rapportage worden opgesteld. In het Rho-onderzoek wordt bovendien gesproken van een ‘interne ontsluitingsweg’. Dat is een categorie die Delft zelf niet gebruikt. Als uitgegaan wordt van een gebiedsontsluitingsweg overschrijdt de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde – die zit nu op de maximale ontheffingsgrens – en dat waarschijnlijk niet aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan. Verder is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de eisen uit de Crisis- en herstelwet, het Bro, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder. Daarnaast voldoet het plan niet aan het gestelde in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Diverse normen worden overschreden, zeker als uitgegaan wordt van een gebiedsontsluitingsweg. Strijd met LVVP In de zienswijze wordt erop gewezen dat in het LVVP staat dat forse groei van de automobilititeit aanzienlijk moet worden afgeremd, met name voor de delen van het Delftse wegennet waar overschrijding van geluid- en luchtkwaliteitsnormen dreigt. In plaats van afremming zorgt het bestemmingsplan echter voor verdere overschrijding van de normen, onder meer omdat de normen worden bijgesteld. Verder wordt in de bijlage bij de zienswijze de beschrijving van de verschillende wegtypen geciteerd. Volgens de zienswijze voldoet het bestemmingsplan daar niet of niet volledig aan. In de zienswijze is dat verder niet toegelicht. De indiener is verder van oordeel dat de Nieuwe Gracht ten onrechte niet in het plangebied is opgenomen. In het LVVP staat de weg aangegeven als wijkontsluitingsweg. Uit het op 18 oktober 2017 gepubliceerde verkeersbesluit blijkt dat de Nieuwe Gracht als gebiedsontsluitingsweg wordt ingericht en gebruikt. De weg moet daarom in het plangebied worden opgenomen. De impact van de Nieuwe Gracht als gebiedsontsluitingsweg moet worden meegenomen in de milieuraapporten. Bovendien gaat het plangebied voor veel extra verkeer en daardoor overlast zorgen. Het buiten het
--	--	--

			plangebied houden van de weg is daarom niet te rechtvaardigen.
		Beantwoording	De belangrijkste fietsroutes vanuit het station naar de campus lopen via de Houttuinen en het Zuideinde-Abtswoudsebrug. De intensiteiten zorgen voor veel klachten over de bereikbaarheid van de Zeeheldenbuurt. De situatie ter hoogte van de Engelsestraat is daar echter niet mee te vergelijken omdat de verkeersstroom uit de TU-wijk zich na de Schie splitst in een deel via de Abtswoudsweg richting de Voorhof en Buitenhof en een deel via de Hooikade richting het station. Het aantal fietsers ligt bij de Engelsestraat beduidend lager. Dat blijkt ook uit de tellingen die voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Gelet hierop zijn bijvoorbeeld verkeerslichten niet nodig. Op grond van het bestemmingsplan zijn verkeerslichten echter wel mogelijk. Verwezen wordt naar de toelichting onder A.8. Het is niet juist dat de wegtypering onjuist is en dat bij het milieuonderzoek voor het bestemmingsplan daardoor van onjuiste gegevens is uitgegaan. In Delft wordt onderscheid gemaakt tussen gebieds- en wijkontsluitingswegen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een andere inrichting dan een wijkontsluitingsweg, onder meer om de rijsnelheid te beïnvloeden. Voor het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek is dat echter niet relevant omdat daarbij niet mag worden uitgegaan van de werkelijke snelheid maar van de maximale snelheid die op de weg is toegestaan. Omdat voor beide wegtypen dezelfde maximum snelheid geldt (50 km/h), wordt in het verkeersmodel en bij het milieuonderzoek geen onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. Dat het onderzoek opnieuw moet worden uitgevoerd omdat van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan, is dan ook onjuist. Onjuist is ook dat niet aan de wettelijke normen wordt voldaan. Uit het onderzoek blijkt dat dit wel het geval is. Dat de Nieuwe Gracht ten onrechte buiten het plangebied is gelaten, is niet juist. Voor de weg is in 2006 het bestemmingsplan Spoorzone vastgesteld. De weg wordt op basis van dat plan gerealiseerd en is grotendeels al aangelegd. Er is geen reden waarom de weg in het plangebied had moeten worden opgenomen. Voor de beoordeling van de effecten van het verkeer over de weg is dat ook niet noodzakelijk, omdat het verkeer over de weg in de milieuonderzoeken voor het bestemmingsplan is meegenomen. Het feit dat de weg buiten het plangebied valt, betekent dus niet

			dat de verkeerseffecten buiten beschouwing zijn gebleven. Tenslotte is niet juist dat het bestemmingsplan in strijd met het LVVP is. In het LVVP is uitgegaan van de realisering van het Spoorzoneproject en de infrastructuur die daarvoor nodig is. Het bestemmingsplan is dan ook niet met het LVVP in strijd.
41.19		Samenvatting	Plan van Aanpak Luchtkwaliteit Volgens de indiener voldoet het bestemmingsplan niet aan het Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005-2020. Het Plan van Aanpak is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het zoveel mogelijk beperken van blootstelling van de inwoners van Delft aan luchtverontreiniging. De ambitie is om op termijn te voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (nu titel 5.2 Wet milieubeheer). Slechts langs een beperkt aantal wegen wordt na 2010 de grenswaarden voor NO2 nog overschreden. Volgens de indiener voldoet het bestemmingsplan niet aan deze uitgangspunten. Het ontwerpbestemmingsplan draagt niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit maar zorg voor een aanzienlijke verslechtering. Daarnaast worden de luchtkwaliteitsnormen volgens de indiener overschreden. Het weglaten van de weg uit het bestemmingsplan is niet de manier om te voldoen aan de ambities uit het Plan van Aanpak. Door het ontwerpbestemmingsplan en het buiten het plangebied laten van de Nieuwe Gracht gaan de inwoners en belanghebbenden erop achteruit in vergelijking met het vigerende bestemmingsplan.
		Beantwoording	Het Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005-2020 is opgesteld toen nog niet werd voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Dat is inmiddels wel het geval. Dat blijkt ook uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd. De luchtkwaliteitsnormen worden niet overschreden. De concentraties blijven ruim onder de norm. Dat het bestemmingsplan in strijd is met het Plan van Aanpak en tot normoverschrijdingen leidt, is dan ook niet juist. De (bestaande) wegen liggen buiten het plangebied. Dat betekent echter niet dat de luchtkwaliteitseffecten langs deze wegen buiten beschouwing zijn gebleven. Voor het

			luchtkwaliteitsonderzoek is niet relevant of de wegen binnen of buiten het plangebied liggen. Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft dan ook – anders dan de indiener meent – ook betrekking op de luchtkwaliteit langs de wegen. Uit het onderzoek blijkt dat langs de wegen geen normoverschrijding optreedt.
41.20		Samenvatting	Fietsactieplan II en fietsverkeer Het ontwerpbestemmingsplan sluit niet aan bij het Fietsactieplan II. De grote stroom aan studenten die dagelijks door Delft trekt zorgt voor de nodige overlast en onveilige situaties. Bewoners kunnen met de auto de wijk (Zeeheldenbuurt) niet meer uit en overig fietsverkeer wordt aan de kant geduwd (bijvoorbeeld in de spits tegen de stroom in naar het station). Het ontwerpbestemmingsplan draagt bij aan een verslechtering van deze problemen. Dit is niet in overeenstemming met het Fietsactieplan II dat staat voor verbetering van de fietstevredenheid, veilige routes voor kinderen en verkeersveiligheid. De fietspaden die gebruikt worden/gaan worden door studenten moeten breder worden en bij kruisingen met autoverkeer in de spitsuren voorzien worden van stoplichten.
		Beantwoording	Het is niet juist dat het ontwerpbestemmingsplan onaanvaardbare gevolgen heeft voor het verkeer op het fietspad (dat buiten het plangebied ligt) en dat het plan daarom in strijd is met het Fietsactieplan II. Verwezen wordt naar de beantwoording bij onderdeel A.
41.21		Samenvatting	Het ontwerpbestemmingsplan geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan geen nieuwe bouwlocaties bevat. De Haringlocatie is echter toegevoegd. Verzocht wordt om artikel 3.4.1 van de planregels laten vervallen. Dit artikel probeert recht te praten wat krom is. Iets is wel of niet categorie 3 anders was het wel categorie 1 of 2 geweest. Categorie 3 horeca heeft per definitie een nadelige invloed op de leefomgeving.

		Beantwoording	In paragraaf 4.14 van de plantoelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat – zoals de indiener opmerkt – dat het plan geen nieuwe bouwlocaties bevat. Dat is inderdaad niet juist omdat de Haringkavel nog geen onderdeel was van het bestemmingsplan Spoorzone. Deze kavel ligt buiten het gebied waarop het raamsaneringsplan is opgesteld. De bodemkwaliteit van deze kavel is daarom apart beoordeeld. De rapportage is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. In de rapportage is op basis van eerder onderzoek vastgesteld dat de locatie milieuhygiënisch geschikt is voor het huidige en toekomstige gebruik. Op het terrein is sprake van een immobiele verontreiniging die geen risico's oplevert en geen belemmering is voor de ontwikkeling. De tekst is aangepast in de toelichting. Het laten vervallen van artikel 3.4.1 van de regels is niet aan de orde. Deze bepaling heeft betrekking op horeca. In het plan is een Staat van Horecainrichtingen opgenomen waarin soorten horeca zijn ingedeeld in categorieën. Het bestemmingsplan staat horeca uit categorie 1 en 2 toe. Een horecabedrijf dat in categorie 3 valt kan in de praktijk echter een lichter bedrijf zijn en minder impact op de omgeving hebben. Daarom is in de planregels opgenomen dat een dergelijk bedrijf kan worden toegestaan als gebleken is dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of de bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met een categorie 1 of 2-bedrijf. Er is geen reden om deze bepaling te laten vervallen.
41.22		Samenvatting	Het bestemmingsplan is volgens de indiener in strijd met het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone Delft (BSD). Dat plan heeft als doel het bereiken van een zo hoog mogelijke ambitie bij de plankwaliteit van het gebouwde vastgoed. Een belangrijke functie van het BSD is het vervangen/wijzigen van de Welstandsnota voor het gebied binnen de plangrenzen van de Spoorzone. Het BSD vormt het formele toetsingskader voor de welstandscommissie bij de beoordeling van bouwvergunningen voor de nieuwbouw binnen de Spoorzone. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet op veel punten niet aan het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone. Daarnaast is er voor een eventuele afwijking ook niet de juiste procedure gevolgd.
		Beantwoording	Het Beeldkwaliteitsplan Spoorzone Delft is niet meer van toepassing. Bij de vaststelling van de welstandsnota in 2013 heeft de gemeenteraad alle beeldkwaliteitsplannen, dus ook het

			beeldkwaliteitsplan Spoorzone, ingetrokken. Het toetsingskader voor bouwplannen in Nieuw Delft bestaat sinds 2013 uit de Welstandsnota Delft 2016.
41.23		Samenvatting	In de zienswijze wordt opgemerkt dat de Engelsestraat alleen autoluw blijft indien hier autowerende maatregelen voor genomen gaan worden zoals een geslotenverklaring uitgezonderd bestemmingsverkeer. Het verkeer zal anders de Engelsestraat gaan volgen om zo op Westlandseweg/Zuidwal te komen in plaats van om te rijden via de Nieuwe Gracht en de verkeerslichten op die route.
		Beantwoording	De aansluiting Engelsestraat/Ireneboulevard is een halve aansluiting (alleen rechtsaf de wijk in en rechtsaf de wijk uit). De aansluiting Nieuwe Gracht/Ireneboulevard is een volledige aansluiting (vier richtingen). Daarmee is een route via de 30 km/u zone maar voor een beperkt deel van het verkeer een mogelijk alternatief. De Engelsestraat is als 30 km/u zone ingericht met verschillende verkeersdrempels. Mede doordat op twee punten voorrang moet worden gegeven aan fietsverkeer (kruisend bij de Engelsestraat en langs de Ireneboulevard) en de route over de Nieuwe Gracht in afstand niet langer is, is de route door de wijk geen aantrekkelijk alternatief. Een geslotenverklaring is niet nodig.
		Aanpassing	De onderwijsfunctie is uit het bestemmingsplan geschrapt. Daarnaast is de bespreking van de SVIR uitgebreid.
42.1	3616294	Samenvatting	Het van Leeuwenhoekpark is een groenstrook van 30 meter breed. Op de kop daarvan komt een samenklontering van gebouwen met twee kopgebouwen naast elkaar. De plannen sluiten niet goed op elkaar aan. De indiener vermoedt dat dit komt doordat de Laan van Braat pas na het begin van het Spoorzoneproject is gebouwd. Op de tekeningen van het eerste ontwerp van de sluitsteen aan het park was de Laan van Braat daarom ook nog niet ingetekend. Aan de plattegrond van de sluitsteen is in de tussentijd niets meer veranderd. Het Haringterrein is pas recent aan het gebied toegevoegd. Bij deze samenklontering van gebouwen wordt de weg daaromheen als een vreemde haak of rotonde toegevoegd, waarbij fietsers (8000 per etmaal) en auto's elkaar op nog geen 50 meter

			afstand twee keer kruisen. Door alle brede hoge gebouwen met de kavel tot aan de randen bebouwd en de haakbochten is er steeds geen zicht op de verkeerssituatie. Door de hoge gebouwen is er extra veel wind, waardoor het voor fietsers nog gevaarlijker wordt. Door nauwe straatprofielen, hoogteverschillen en wisseling in open en smalle kleine ruimten wordt veel windhinder verwacht op een druk kruispunt met fietsers en auto's die elkaar telkens moeten kruisen. In het windonderzoek wordt deze locatie als matig beoordeeld en de bebouwing op veld 11 van 22 meter is nog niet eens meegenomen. Op veld 7 en 11 (waar de samenklontering van gebouwen komt) is ook nog een schoolfunctie bedacht van 10.000 m² school. Hierover is veel onduidelijk, zoals hoe de school wordt ontsloten, waar het schoolplein komt en waar minimaal 1000 leerlingen hun pauze moeten houden. Als dat in het park gebeurt, is niet duidelijk hoe voorkomen wordt dat het hele park door scholieren wordt toegeëigend en hoe voorkomen wordt dat scholieren in het park en in Delftzicht gaan rondhangen. Verder is niet duidelijk hoeveel ruimte er van het park afgaat voor een eventuele buitenruimte voor de school. Deze locatie is volgens de indieners ongeschikt voor een school. De bezonning tussen de gebouwen is slecht. Het wordt er donker. Er wordt een donker druk winderig stuk stad ontworpen. Het schoolgebouw van 41 meter laat het kopgebouw van de Laan van Braat van 22 meter hoog in het donker staan. Dit wordt dus een onaantrekkelijke locatie. Op onaantrekkelijke locaties komen onaantrekkelijke functies. In het IOP wordt telkens gesproken van het maken van een aantrekkelijke omgeving voor TU-gelieerden, die graag een mooie woning kopen tussen de 350.000 en 500.000 euro. Hoe kan deze donkere winderige lawaaiige en drukke plek aantrekkelijk worden? In de zienswijze wordt verder opgemerkt dat het bestemmingsplan 10.000 m² 'overige functies' toestaat. Onduidelijk is hoe daar invulling aan wordt gegeven. Verzocht wordt om dit te verduidelijken. Verder verzoeken de indieners om de behoeften aan de functies die zijn toegestaan te onderbouwen. Opgemerkt wordt dat de verdeling van de oppervlakten per functie niet in overeenstemming lijkt te
--	--	--	---

			zijn met de Woonvisie (waarin staat dat Nieuw Delft een woonbuurt is), de Agenda Detailhandel van de MRDH, de nota Detailhandel Delft en de Agenda Kantoren MRDH. Verder wordt niet voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De indieners verzoeken om af te zien van onderwijs en geven aan dat ook ten aanzien van deze functie de behoefte onvoldoende is onderbouwd. Met betrekking tot de zorgfuncties die het bestemmingsplan toestaat is in de zienswijze opgemerkt dat er in Delftzicht al veel zorgwoningen zijn. De functie zorg is bovendien zeer divers. De indieners verzoeken om een concentratie van gelijksoortige zorgwoningen in en rond de wijk te vermijden. Verder wordt verzocht om in het plangebied geen opslag en/of verkoop van consumentenvuurwerk toe te staan.
		Beantwoording	Verwezen wordt naar de beantwoording in onderdeel A.
42.2		Samenvatting	De wijk Delftzicht wordt gekenmerkt door zichtassen van de Schie naar de spoorzone (het toekomstige Van Leeuwenhoekpark). Deze ruime en open opzet is een van de aantrekkelijkste punten van de wijk. Het ontwerpbestemmingsplan biedt de Laan van Braat als enige straat in Delftzicht geen zicht op het Van Leeuwenhoekpark. De bewoners kijken straks uit op de 22 meter hoge schouder van het hoeksteengebouw op veld 7. De vraag rijst of dit een bewuste ontwerpbeslissing is, of in de loop van de tijd zo is gegroeid. De indiener heeft die indruk, omdat dit deel van Delftzicht ("de gele huizen" aan de Drukkerijlaan en Laan van Braat) in de kaarten helemaal niet is ingetekend omdat dit deel pas in 2005 is opgeleverd. Een duidelijk voorbeeld is op blz. 9 en 44 van het bestemmingsplan Spoorzone te vinden: geen lanen maar loodsen grenzen aan het zuidelijkste deel van het park en veld 7. Terwijl het park wel verder naar het zuiden loopt dan de ingetekende woningen. Het lijkt wel alsof er ruimte langs het park is overgelaten voor de uitbreiding van Delftzicht waarvan de ontwikkeling parallel liep aan de ontwikkeling van het bestemmingsplan. Sinds het vigerende plan zijn contouren van de bebouwing op veld 7 niet meer veranderd. Het nieuwe bestemmingsplan is een kans om op dit punt weer aan te sluiten op het stedenbouwkundige kwaliteit van Delftzicht en de zichtas op het park ook voor de Laan van Braat in ere te herstellen. De indiener verzoekt vanwege de in het IOP gestelde hoge kwaliteit dit in overweging te nemen.

		Beantwoording	Mede naar aanleiding van de zienswijze over de beëindiging van het park door bebouwing heeft een nadere stedenbouwkundige uitwerking plaats gevonden. Op basis hiervan is het bouwvolume aangepast. De bebouwing is tussen veld 6 en 7 onderbroken, waardoor er vanuit de Laan van Braat ook zicht op het park ontstaat. Daarnaast is veld 7 verkleind, waardoor ook de afstand tot de bestaande woongebouwen langs de Engelsestraat is verruimd.
42.3		Samenvatting	Het effect van het verhoogde maaiveld van het park en de velden grenzend aan Delftzicht op de waterafvoer is niet onderzocht. Op dit moment zijn er in de Drukkerijlaan en de Laan van Braat al problemen met de regenwaterafvoer. Als hier nog al het regenwater dat op het hogere maaiveld terechtkomt naartoe stroomt, kan het systeem dit niet aan en bestaat het risico dat huizen en kelders gaan onderlopen. De indieners vragen om dit te onderzoeken en concrete maatregelen te nemen. De indieners merken op dat in paragraaf 4.11 van de toelichting staat dat rekening wordt gehouden met een grondwaterstijging van 20 tot 50 centimeter in verband met het geleidelijk uitzetten van de DSM-grondwaterpompen. Dit is niet in overeenstemming met de eisen die gesteld zijn in Gebruiksmogelijkheden gronden boven/naast tunnel Spoorzone Delft. Op blz. 8 in dit rapport staat "De grondwaterstanden moeten zoveel mogelijk gehandhaafd worden. Een verhoging of verlaging van de grondwaterstand, onder andere als gevolg van gebruik gronden, met meer dan 10 cm is niet toegestaan." De indieners verzoeken om deze wisselwerking te onderzoeken en waar nodig maatregelen te nemen.
		Beantwoording	De regenwaterafvoer is besproken bij 41.12. Voor de reactie wordt daarnaar verwezen. Bij de maximale daling die in het rapport genoemd wordt gaat het niet om de effecten van het afbouwen van de onttrekking bij DSM. Daarmee is al rekening gehouden bij het ontwerp van de tunnel. Bij het ontwerp is rekening gehouden met het volledig stopzetten van de bemaling bij DSM. De maximale daling (en stijging) die het rapport noemt is van toepassing bovenop de effecten van het afbouwen van de onttrekking bij DSM.

		Aanpassing	Geen aanpassing.
43	3616355 / 3616597 Vidomes	Samenvatting	Vidomes is eigenaar van een aantal appartementen aan de Engelsestraat en is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat leidt. De massieve bebouwing en hoogten zijn niet acceptabel omdat ze ten koste gaan van een goed woon- en leefklimaat voor de bewoners in Gebouw 1 en tot een substantiële waardevermindering van de appartementen leiden. De bebouwing leidt tot niet aanvaardbare schaduwhinder op de appartementen en niet aanvaardbare afname van zonlicht voor de zonnepanelen op Gebouw 1. Uit de Bezonningsstudie blijkt dat Gebouw 1 niet voldoet aan de lichte TNO-norm. In de periode van 19 februari tot en met 21 oktober is sprake van minder dan 2 uur bezonning per dag. De Bezonningsstudie specificeert niet in welke appartementen/woningen niet wordt voldaan aan de Bezonningsstudie (er wordt gesproken over de “onderste woonlagen aan de zuidzijde”). Wel is duidelijk dat de bezonning slechts een half uur per etmaal bedraagt. Vidomes is van mening dat dit tot de conclusie leidt dat sprake is van te weinig bezonning en daarmee van een niet aanvaardbare schaduwhinder die afbreuk doet aan een goed woon- en leefklimaat. Daardoor is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Dat – zoals in het bestemmingsplan staat - desalniettemin sprake van een goed woon- en leefklimaat vindt Vidomes niet overtuigend. Het enkele feit dat de situatie bij Gebouw 1 in veel andere stedelijke gebieden ook voorkomt maakt niet dat de situatie bij Gebouw 1 acceptabel is. Daarnaast wordt onvoldoende onderbouwd dat deze situatie in veel andere stedelijke gebieden zou voorkomen. Bovendien gaat het in die beweerdelijke gevallen om een bestaande situatie en niet om een nog te realiseren bouwproject waarbij juist dit soort situaties (onaanvaardbare schaduwhinder) dienen te worden voorkomen. Ook het argument dat slechts sprake zou zijn van vermindering van strijklicht overtuigt niet, omdat dit ook bezonning is. Verder wordt als uitgangspunt voor de beoordeling en waardering van de vermindering van de bezonning het vorige bestemmingsplan gehanteerd. Dit is onjuist, aangezien dit plan nooit is en zal worden verwezenlijkt. Volgens vaste jurisprudentie dient uit te worden gegaan van de feitelijke

			situatie om van daaruit de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan te beoordelen. Deze feitelijke situatie is dat Gebouw 1 op dit moment geen enkele schaduw hinder ondervindt van bebouwing. Uitgaande van de feitelijke situatie wordt de verslechtering van het woon- en leefklimaat vele malen groter dan waarvan in de belangenafweging is uitgegaan. Dit geldt ook voor de afname van het zonlicht voor de zonnepanelen, aangezien in paragraaf 3.5 van de Bezonningsstudie bij de beoordeling van die afname het vigerende plan als uitgangspunt is genomen. De opbrengst van de zonnepanelen wordt daarmee veel kleiner dan waarvan in het ontwerpbestemmingsplan is uitgegaan. In zoverre is sprake van strijd met een duurzame ruimtelijke ordening. Daarbij komt dat niet duidelijk is of in de Bezonningsstudie is uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het plan, zoals onder meer inclusief de mogelijkheid om de maximale bouwhoogte met een meter te verhogen. Derhalve staat niet alleen vast dat, als het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm wordt vastgesteld, er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat maar ook van een besluit dat is genomen in strijd met artikel 3:2, van de Algemene wet bestuursrecht. Er is sprake van strijd met het daarin opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel omdat niet is uitgegaan van de relevante feiten en maximale invulling van het ontwerpbestemmingsplan. Vidomes heeft sterke twijfel of wordt voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel, aangezien de argumenten dat, in weerwil van het niet voldoen aan de lichte TNO-norm, toch sprake is van een goed woon- en leefklimaat afkomstig zijn uit de bezonningsstudie. Een dergelijke belangenafweging tussen enerzijds de belangen van een goed woonleefklimaat voor Gebouw 1 en het belang van de gewenste ontwikkeling dient echter plaats te vinden door de raad en niet door de ingeschakelde deskundige. Het komt Vidomes in dat verband onzorgvuldig voor dat onduidelijk blijft welke en hoeveel appartementen uiteindelijk niet voldoen aan de lichte TNO-norm. Daar komt bij dat de zogeheten lichte TNO-norm als uitgangspunt is genomen omdat daarvan in de praktijk vaak gebruik van zou worden gemaakt, aldus de bezonningsstudie. In de praktijk wordt echter ook gebruik gemaakt van de zogeheten zware TNO-norm. Deze norm houdt in dat er ten minste drie mogelijke bezonningsuren per dag voor de gevels van woningen, in de periode van 21 januari tot 22 november, dienen te zijn. Het moge duidelijk zijn dat deze norm bij lange na niet wordt
--	--	--	--

			gehaald. In het ontwerpbestemmingsplan, toelichting noch anderszins wordt gemotiveerd waarom bij het beantwoorden van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening niet van deze norm is uitgegaan. Het gebouw naast gebouw 1 is niet beoordeeld in de Bezonningsstudie, ofschoon aannemelijk is dat gezien de hoogte van de omliggende gebouwen er een negatief effect zal zijn op de mate van bezonning. Vidomes verwacht dat ook in de appartementen in dit gebouw geen sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat gezien de effecten die het Ontwerpbestemmingsplan heeft op het naastgelegen Gebouw 1. Ook in zoverre dient het Ontwerpbestemmingsplan te worden aangepast omwille van een goed woon- en leefklimaat in dit gebouw. Vidomes verzoekt voor het ontwikkelen en vaststellen ontwerpbestemmingsplan een belangenafweging te maken en te onderzoeken of het mogelijk is het ontwerpbestemmingsplan zodanig vorm te geven dat geen sprake is van onaanvaardbare schaduwhinder in - of een onaanvaardbare afname van zonlicht op de zonnepanelen van de appartementen in de gebouwen van Vidomes.
		Beantwoording	In bijlage 3 bij de bezonningsstudie zijn de vijf appartementen aangegeven waarbij in de februari en oktober niet aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. Drie daarvan zijn eigendom van Vidomes. De bezonningssituatie bij deze woningen is besproken bij punt A.1. Zoals daar is toegelicht, kunnen de woningen door de oriëntatie ten opzichte van de zon alleen in de middagperiode zon op de voorgevel ontvangen. Dat is ook zonder bebouwing tegenover de woningen het geval. In de middagperiode verandert de bezonning door de nieuwbouw. In de maanden februari en oktober wordt de lichte TNO-norm van 2 uur zon daardoor niet gehaald en is er ca. 1,5 uur zon. Van maart tot september wordt de lichte TNO-norm wel – ruimschoots - gehaald. Zoals bij punt A1 is toegelicht, betekent het feit dat de lichte TNO-norm in februari en oktober niet volledig gehaald wordt niet dat sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In een stedelijk gebied kunnen minder hoge eisen aan de bezonning worden gesteld – zeker in de winterperiode - dan in andere gebieden. Hierbij is ook van belang dat de lichte TNO-norm alleen in

			de winterperiode bij de hiervoor genoemde woningen niet volledig wordt gehaald en niet in de zomerperiode. In een stedelijk gebied is deze bezonningssituatie aanvaardbaar. Van belang is hierbij ook – zoals bij A.1 ook is toegelicht – dat ook lagere bebouwing dan de hoogte die het bestemmingsplan toestaat leidt tot een vergelijkbare bezonningssituatie. Voor de bezonning is de positie van de nieuwbouw bepalend en in veel mindere mate de hoogte. Ook bij een gebouw dat dezelfde hoogte heeft als het bestaande pand ondervinden de woningen een vergelijkbare schaduw. Realisering van Nieuw Delft betekent dat de bezonningsituatie van de woningen verandert. In de huidige situatie staat er geen bebouwing tegenover de bestaande woningen. Bij de bouw van de woningen was echter ook al bekend dat er woningen tegenover de woningen zouden komen en dat het gebied niet vrij van bebouwing zou blijven. In het bestemmingsplan Spoorzone is ook uitgegaan van bebouwing tegenover de bestaande woningen. Uit de bezonningsstudie blijkt dat het nieuwe bestemmingsplan tot een verbetering leidt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan Spoorzone. Dat het niet relevant is dat het vorige bestemmingsplan ook al bebouwing toestond, is niet juist. Het is niet zo – zoals Vidomes ook opmerkt – dat de bezonningssituatie acceptabel is omdat het vorige bestemmingsplan ook al bebouwing toestond. In de bezonningsstudie en de plantoelichting is daar dan ook niet vanuit gegaan. Bij de beoordeling is niet volstaan met een vergelijking met de bestaande bouwmogelijkheden maar geconstateerd dat de nieuwe bouwmogelijkheden op zichzelf bezien niet leiden tot onaanvaardbare schaduwhinder. De vergelijking met het voorgaande plan is bij die beoordeling niet doorslaggevend. Dit betekent echter niet dat de bestaande bouwmogelijkheden in het geheel niet relevant zijn voor de belangenafweging en dat daarbij uitgegaan moet worden van een onbebouwd gebied. Het gaat niet om ongebruikte planologische mogelijkheden uit een niet gerealiseerd ‘slapend’ bestemmingsplan maar om een actueel plan dat in uitvoering is. Het ondergrondse deel van het project is inmiddels gerealiseerd. Nu kan de volgende fase – de bovengrondse ontwikkeling - plaatsvinden. Bij de tunnelbouw is al rekening gehouden met de bebouwing op de velden 6 en 7. Het ontwerp en de constructie zijn hierop afgestemd. Het
--	--	--	--

		Spoorzoneproject is geen nieuwe ontwikkeling maar een lopend actueel project dat wordt uitgevoerd. Dat de bouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan Spoorzone niet zouden worden gerealiseerd is dan ook onjuist. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet niet in een nieuw project maar alleen in het flexibeler maken van de bouwregels. Zonder het nieuwe bestemmingsplan zou het huidige bestemmingsplan Spoorzone worden uitgevoerd. Het bovenstaande geldt ook voor de zonnepanelen op het pand van Vidomes. De zonnepanelen zijn geplaatst toen het bestemmingsplan Spoorzone al lange tijd van kracht was. Bij de plaatsing van de panelen was bekend dat er bebouwing tegenover het pand gebouwd zou worden, hoe hoog de bebouwing maximaal kon worden en op welke afstand kon worden gebouwd. Bij de keuze om de panelen te plaatsen was bekend dat de bezonningssituatie zou veranderen en had ermee rekening moeten worden gehouden dat er invloed op de opbrengst zou kunnen zijn. Overigens is die invloed gering. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de nieuwbouw niet tot een significant rendementsverlies leidt. De aanwezigheid van de zonnepanelen geeft daarom ook geen reden om af te zien van de bouwhoogte. Vidomes merkt verder op dat er bij de studie geen rekening mee is gehouden dat in de planregels een afwijkingsmogelijkheid is opgenomen waarmee een hoogteafwijking van een meter kan worden toegestaan. Deze afwijkingsbevoegdheid is geschrapt. De bezonningsstudie gaat uit van de maximale bouwhoogte die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. De stelling dat er strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel omdat in de bezonningsstudie advies wordt gegeven door de deskundige over de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat en dat advies heeft overgenomen, is niet juist. Het valt niet in te zien waarom een adviseur hierover geen oordeel mag geven. Bovendien betekent dit niet dat de raad geen eigen afweging heeft gemaakt. Uit de plantoelichting en deze nota blijkt immers dat dat wel degelijk het geval is. Daarnaast valt niet in te zien waarom het advies van RHDHV onjuist is. Vidomes gaat daar niet op in maar stelt slechts <i>dat</i> RHDHV geen standpunt mag innemen. In de zienswijze wijst Vidomes er verder op dat zij ook een aantal appartementen bezit in het
--	--	--

			naastgelegen pand en dat uit de studie niet blijkt wat de gevolgen voor dit pand zij. Dat blijkt echter wel uit de studie. In de deelstudie die in bijlage 3 van de bezonningsstudie is opgenomen is het pand te zien. De afbeeldingen laten zien dat het pand geen schaduw heeft van de bebouwing op veld 7 maar alleen – aan het einde van de middag – van veld 6. Bij dit pand wordt aan de lichte TNO-norm voldaan. Tenslotte is niet juist dat uitgegaan moet worden van de strenge TNO-norm. De lichte TNO-norm gaat uit van minimaal twee bezonningsuren per etmaal in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Om aan de strenge TNO-norm te voldoen moet in de periode van 21 januari tot en met 22 november bezonning mogelijk zijn gedurende drie uren per etmaal. De lichte TNO-norm is een gebruikelijke methode om de bezonning van woningen in een stedelijk gebied te beoordelen. In een stedelijke omgeving kunnen minder hoge eisen aan de bezonning worden gesteld en moet er mee rekening worden gehouden dat bebouwing van invloed kan zijn op de bezonning. Er is geen reden waarom in dit geval uitgegaan had moeten worden van de strenge norm. Vidomes onderbouwt dat ook niet.
		Aanpassing	De bouwmogelijkheden zijn aangepast. Dit is toegelicht in onderdeel A.
44	3615118	Samenvatting	De inhoud van deze zienswijze is gelijk aan de zienswijze 31.
		Beantwoording	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 31.
46	3616739	Samenvatting	De indiener heeft bezwaar tegen de rooilijn die wordt aangehouden bij het project Webuildhomes. Dit project ligt buiten het plangebied. De rooilijn in het bestemmingsplan van de Webuildhomes locatie zal gelijk gehouden worden aan die van het Ontwerpbestemmingsplan Nieuw Delft Zuidelijke Velden, veld 11. Deze zienswijze gaat daarom over de plaats van de rooilijn aan de Abtswoudseweg voor zowel het Ontwerpbestemmingsplan Nieuw Delft Zuidelijke Velden als voor de Webuildhomes-locatie. De rooilijn is ten opzichte van de Abtswoudseweg een aantal meters naar achteren

verplaatst (zie afbeelding hieronder).



Afbeelding uit zienswijze

De woningen van Webuildhomes mogen worden uitgevoerd met een plat dak met een diepte van ca. 9 meter diep en een hoogte van 10 meter. De bouwhoogte is daarmee één meter hoger dan de woningen in de Laan van Braat. De achtertuin van de toekomstige woningen zal (volgens de gegevens van Webuildhomes) maar 7,4 meter diep zijn. Tussen het schuurtje en de achtergevel blijft er dan nog ca. 5,4 meter over. In het geval van een uitbouw nog maar 3,4 meter.

Door de plek van de rooilijn in het ontwerpbestemmingsplan komen de woningen van Webuildhomes dicht bij de bestaande woningen te staan. De plaats van de rooilijn zorgt ervoor dat de woningen van Webuildhomes zich naar achteren verplaatsen op het kavel. In het bestemmingsplan is daarom een belangenafweging gemaakt die volgens de indiener onevenredig nadelig voor hem uitpakt. Er is gekozen voor een hele brede openbare ruimte aan de Abtswoudseweg en voortuintjes bij de woningen van Webuildhomes ten koste van de achtertuinen. Deze keuze gaat ten koste van het woongenot. Het resultaat is woningen die dicht op elkaar staan

			met belemmering van zonlicht en inbreuk op privacy. De indiener vraagt om aanpassing van het (ontwerp)bestemmingplan door verplaatsing van de rooilijn naar de plaats van de huidige erfgrans. Daarnaast vraagt hij om deze wijziging ook door te voeren in het ontwerpbestemmingsplan dat nu gemaakt wordt voor de locatie van Webuildhomes.
		Beantwoording	De WeBuildHomes-locatie is geen onderdeel van het plangebied. Het bestemmingsplan heeft geen betrekking op die ontwikkeling en de afstanden die daarbij worden aangehouden. Zienswijzen over het WeBuildHomes-project kunnen tijdens de procedure over dat plan worden ingediend. Het feit dat bij de WeBuildHomes-locatie wordt aangesloten bij de rooilijn van veld 11 geeft geen aanleiding om de rooilijn te verschuiven. De grens van de nieuwe bebouwing op veld 11 is aan de noordzijde van de Abtswoudseweg gelegd op de voorgevel van de bestaande woning langs die weg. Hiermee wordt bereikt dat er een ruim straatprofiel ontstaat voor een fietsstraat en een groene inrichting. Hierdoor wordt een ontbrekende schakel in de groen/ecologische structuur in oostwest richting gerealiseerd. Gelet hierop is het verschuiven van de bestemmingsgrens van veld 11 naar het zuiden onwenselijk. Tenslotte is van belang dat de locatie van de rooilijn en de positie van de nieuwbouw het niet onmogelijk maakt om bij het WeBuildHomes-project voldoende met de bestaande bebouwing rekening te houden.
		Aanpassing	Geen aanpassing.
45	3616297 VVE Essen Staete	Samenvatting	VVE Essen Staete (de vereniging van eigenaren van een appartementengebouw aan de Fabrieksstraat) is van mening dat de ontsluiting voor auto's in veld 8a, 8b, 9, 10a en 10b niet goed geregeld is. Er zijn drie ontsluitingen, allemaal uitkomend op de Papsouwselaan, met de beperking dat verkeer uit de Mercuriusweg alleen naar rechts kan afslaan. Daardoor komt het verkeer uit het gebied op het kruispunt Industriestraat/Papsouwselaan uiteindelijk toch weer samen. Eigenlijk zijn er dus maar twee ontsluitingen: de Minervaweg en de Industriestraat. Op dit moment is het misschien net voldoende, maar als er straks extra woningen in het gebied komen wordt het aanzienlijk drukker. In het gebied bij de woningen van de VVE, maar daardoor ook op de Papsouwselaan. Daar staat

			het verkeer nu al geregeld stil, zeker in de drukke uren. De indiener zou daarom graag een verbinding voor auto's zien naar de Nieuwe Gracht. Dit is tevens van belang voor eventuele hulpdiensten in het gebied. In veld 8a wordt de mogelijkheid geboden om een hoeksteengebouw te realiseren met een maximale hoogte van 28 meter +NAP. Het bestemmingsplan maakt de vergelijking met de bebouwing van de school SC Delfland aan de overzijde van ons appartementencomplex. Deze school is echter aanzienlijk lager dan de 28 meter die nu in het bestemmingsplan genoemd wordt. De VVE is van mening dat - als er al een gebouw zou moeten komen – het gebouw vergelijkbaar zou moeten zijn met de huidige hoogte van de school, of een gebouw met een trapsgewijze bouwhoogte, laag beginnen naast het complex en dan hoog eindigen aan de zijde van de Nieuwe Gracht. Dit geeft zowel voor nieuwe bewoners als voor de huidige bewoners enige privacy ten opzichte van elkaar en zou nog steeds goed passen in de bedoeling van het bestemmingsplan en de visie op het gebied. Het is volgens de VVE goed dat er een gebied wordt gecreëerd waar nieuwe bewoners fijn kunnen wonen, maar dat geldt natuurlijk ook voor de huidige bewoners. Iedereen moet straks fijn kunnen wonen in het gebied Nieuw Delft. Hetzelfde geldt voor de bouwplannen aan de zuidzijde van ons complex. Daar is de maximale bouwhoogte weliswaar lager, maar zal er rekening gehouden moeten worden met geluidsoverlast door de vorm van de gebouwen en eventuele beperking van bezonning. Hier zouden dan naar de mening van de VVE grondgebonden woningen moeten komen en dus niet een bebouwing met meer lagen. Daardoor zou de bezonning geen probleem meer zijn, komen er minder auto's in het gebied en zal de geluidsoverlast (weerkaatsing van geluid) ook aanzienlijk minder zijn.
		Beantwoording	In het plan van de spoorzone is de hoofdverkeersstructuur van Delft op onderdelen aangepast. Hierbij is de uitrit voor autoverkeer vanaf de fietsstraat langs de Westlandseweg vervallen. Hierdoor kan het kruispunt van de Westlandseweg/Ireneboulevard met de Nieuwe Gracht in de nieuwe verkeersstructuur optimaler functioneren. Binnen deze nieuwe verkeersstructuur is het ongewenst een rechtstreekse verbinding naar de Westlandseweg te maken. Het gebied tussen de Nieuwe

			Gracht en de Papsouwselaan wordt daarmee vooral via de Industriestraat ontsloten. Dit kruispunt is met verkeerslichten geregeld. In het algemeen heeft een verkeerslicht een capaciteit van 900 à 1.350 motorvoertuigen (pae) per uur per rijstrook. Op de Papsouwselaan bedraagt de spitsintensiteit in 2030 ongeveer 800 motorvoertuigen (pae) per uur op de noordelijke tak inclusief het verkeer van Nieuw Delft. De uurintensiteiten op de Industrielaan en de Troelstralaan zijn lager. Het kruispunt heeft dus nog voldoende restcapaciteit om het toekomstige verkeer af te wikkelen. Wel wordt in de toekomst een verbinding in zuidelijke richting met de Minervaweg niet uitgesloten om een flexibelere verkeersstructuur te krijgen. De Mercuriusweg wordt in de toekomst aangepast en heringericht tot fietsstraat. Deze ontwikkelingen zijn mede mogelijk door de geleidelijke transformatie van het bedrijventerrein Voorhof Noordoost naar een meer gemengd gebied met ook woningbouw. Hierdoor zal het aandeel vrachtverkeer afnemen. Het klopt dat de school (SC Delfland) aan de overzijde lager dan de bestaande en geplande bebouwing aan de overzijde van de Westlandseweg. In ruimtelijk opzicht had de school makkelijk hoger kunnen zijn, doch het programma maakte een hoger gebouw niet mogelijk. Omdat de school lager is, is het geen reden om aan de overzijde een even laag gebouw te realiseren. Het hoeksteen gebouw maakt hier ook onderdeel uit van de stedelijke wand langs de Westlandseweg die zijn vervolg krijgt langs de Ireneboulevard (veld 5 en 6). Wel is het volume, de locatie en de hoogte aangepast om voldoende rekening te houden met de belangen van de naast gelegen woningen en plintfuncties. Gelet op de ligging in het hart van de stad is het ongewenst alleen maar laagbouw te realiseren. Zeker langs de hoofdwegen met een ruim profiel past hogere bebouwing prima, waardoor er aan de achterzijde door afscherming ook meer luwe gebieden kunnen ontstaan. Het plan voor Nieuw Delft bestaat daarom ook uit een mix van functies en gestapelde gebouwen en grondgebonden woningen.
		Aanpassing	De bouw mogelijkheden van de velden 8 en 9 zijn aangepast.

47	3617208	Samenvatting	In de zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de bebouwing op de tunnel. Bebouwing boven de spoortunnel ter hoogte van de Abtswoudseweg is in het nu geldende bestemmingsplan mogelijk. In het ontwerpbestemmingsplan Nieuw Delft zuidelijke velden wordt het mogelijk gemaakt hoger te bouwen. De schetsen die zijn gemaakt op basis van het ontwerpbestemmingsplan laten nog duidelijker dan eerder zien dat de continuïteit van de spoorbaan binnen de stedenbouwkundige structuur door deze bebouwing wordt ontkend / te niet gedaan. De bebouwing is ook de enige niet-spoorgerelateerde bebouwing die boven de spoortunnel mogelijk wordt gemaakt. De indiener heeft begrepen dat de mogelijke bebouwing voortkomt uit de wens tot begrenzing van het Spoorpark. Door de breedtemaat van het park, de hoogte van de bestaande en nieuwe bebouwing hierlangs en de forse bebouwing boven de spoortunnel als zuidelijke begrenzing, wordt het gebied qua beleving een wel erg besloten ruimte, waarbij de relatie met de spoorbaan minder duidelijk is. Vanuit het zuiden gezien werkt de bebouwing als een muur, een lastig te begrijpen barrière in de stedenbouwkundige structuur. Daarnaast heeft de voorgestelde bebouwingsmogelijkheid / bebouwing vanwege de schaduwwerking een negatieve invloed op de woonkwaliteit van de naastgelegen bestaande en nieuwe bebouwing langs de Engelsestraat, de Laan van Braat en de Abtswoudseweg. De indiener pleit er daarom voor om bebouwing boven de spoortunnel niet mogelijk te maken.
		Beantwoording	Het is in ruimtelijk opzicht gewenst het park met bebouwing te beëindigen en op die wijze ook te scheiden van de hoofdontsluitingsweg via de Engelsestraat/Nieuwe Gracht. Over grote lengte is het niet zichtbaar dat er een tunnel onder dit deel van de stad door loopt. Dat is echter niet bezwaarlijk en sluit aan bij de uitgangspunten van het plan. Ruimtelijk is er immers juist voor gekozen de stad in de spoorzone weer optimaal te verbinden en daarmee geen litteken in de stad achter te laten. Ook biedt het plan ruimte voor verschillende nieuwe functies, waaronder wonen. Op deze plaats in de stad, dicht bij hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen, worden de stedelijke kansen het beste benut met een relatief grote bebouwingsdichtheid. Door de ontwikkeling verandert de omgeving. Met de voorgestelde bebouwingsdichtheid, positie en hoogte worden echter de bestaande belangen niet onevenredig geschaad. Hiervoor zijn ook de benodigde onderzoeken, zoals naar bezonning, uitgevoerd. Opgemerkt wordt dat het plan zoals dat ter inzage heeft gelegen

			op verschillende punten is aangepast, waardoor het bebouwingsvolume en bijbehorende impact aanzienlijk is verkleind.
		Aanpassing	De bouwmogelijkheden zijn aangepast. Bij onderdeel A is dit toegelicht.
48	3605020 Van Dalen Voet en Schoen- centrum	Samenvatting	De zienswijze van Van Dalen Voet en Schoencentrum is ruim buiten de termijn voor het indienen van zienswijzen ingediend. De termijn is geëindigd op 31 januari. Uit de poststempel op de envelop bij de zienswijze blijkt dat de zienswijze op 12 februari is verzonden. Uit oogpunt van zorgvuldigheid wordt de zienswijze hieronder wel besproken. Van Dalen geeft aan dat de bereikbaarheid en beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid (al dan niet betaald) voor het bedrijf de hoofdreden was voor vestiging op de Westlandseweg. Op veld 6 zou parkeergelegenheid voor de omgeving gerealiseerd worden. In de toelichting staat hier niets over vermeld. Het is echter zeer wenselijk dat er in veld 6 parkeerruimte komt voor de omgeving. Werknemers parkeren nu op Nijverheidsplein dat op korte termijn verdwijnt. Hiermee vervalt ook de parkeergelegenheid lang parkeren. Gezien het wegvallen van deze ruime parkeergelegenheid, is het logisch dat de parkeerdruk in de omgeving toeneemt. In combinatie met de nieuwe plannen waarin ruimte wordt geboden voor commerciële doeleinden is het noodzakelijk om hiervoor ook voldoende voorzieningen te hebben zowel voor de bestaande bedrijven als voor de toekomstige nieuwe bedrijven. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan voldoende parkeerplekken voor de omgeving op te nemen in veld 6. Uit het bestemmingsplan blijkt dat de gebouwen op veld 6 ook een andere bestemming dan alleen wonen mogen hebben, maar er wordt niet benoemd wat deze andere bestemmingen dan mogen zijn. In het plan moet dit aangegeven worden.

			In hoofdstuk 2.2.2.3 wordt veld 8 besproken. Daarin staat dat er ook zorg mogelijk is in twee van de hoeksteengebouwen. In de zienswijze wordt verzocht om dit verder uit te werken en te voorkomen dat directe concurrentie ontstaat voor de bestaande zorgaanbieders. Het bestemmingsplan moet de bestaande ondernemers beschermen. In hoofdstuk 2.2.2.7 staat dat onder het Van Leeuwenhoekpark ook een parkeergarage zou komen, maar dat inmiddels gekozen is voor een plan dat hierin niet voorziet. De indiener heeft daar bewaar tegen. Het argument dat de garage niet nodig gezien de extra parkeervoorzieningen die inmiddels zijn gerealiseerd in de Engelsestraat gaat niet op. Het creëren van een aantal extra parkeerplekken staat niet in verhouding tot het realiseren van een parkeergarage. Verder wordt benoemd dat het realistischer is dat om parkeervoorzieningen binnen de nieuw te realiseren velden op te lossen. Dat zou als verplichting moeten worden opgenomen. Dit moet echter niet alleen parkeergelegenheid zijn voor de nieuwe gebruikers maar ook voor de omgeving. Als dat niet gebeurt, is dit een gemiste kans om iets aan de parkeergelegenheid voor de omgeving te doen. In hoofdstuk 4.3 staat dat de ontsluiting voor de velden 8 en 9 via de Papsouwselaan en Industriestraat moet verlopen. Eén ontsluiting voor een deel van een wijk die een groot aantal extra woningen en bedrijvigheid gaat krijgen is te weinig. Nu al loopt de Papsouwselaan richting het Delflandplein (rotonde Papsouwselaan/ Martinus Nijhofflaan) al regelmatig vol en zorgt het verkeer ook de andere richting op, richting kruising Westlandseweg voor oponthoud. De kruising Industriestraat/ Papsouwselaan wordt nu dus al met regelmaat door verkeersdrukte belemmerd. Deze wijk had voorheen naast de eerder genoemde ontsluiting een tweede ontsluiting via de B-weg van de Westlandseweg naar de hoofdweg van de Westlandseweg. Deze is met de herstructurering van de Westlandseweg komen te vervallen. Met de komst van veel meer woningen en extra bedrijvigheid is één ontsluiting te weinig. Een extra ontsluiting van de wijk via de Industriestraat naar de Nieuwe Gracht lijkt wenselijk voor een betere ontsluiting en ontlasting van de Papsouwselaan, een andere extra ontsluiting van de wijk of een verruiming van de huidige benoemde ontsluiting lijkt niet mogelijk. Een extra ontsluiting via de Röntgenweg naar de Minervaweg (indien realiseerbaar)
--	--	--	---

			zorgt weer voor extra druk op het Delflandplein en deze staat al overvol.
		Beantwoording	Het Nijverheidsplein was een tijdelijke parkeervoorziening voor de tijd waarin de spoortunnel werd gebouwd en veel bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte plaats moesten maken voor het bouwterrein van de tunnel. De Prinsenhofgarage (op de locatie waar vroeger het spoorviaduct stond met veel maaiveldparkeerplaatsen) voorziet in de noodzakelijke vervangingsruimte voor parkeerplaatsen binnen de spoorzone. Bij de nieuwbouwontwikkelingen in de verschillende velden wordt de eigen parkeerbehoefte in principe op eigen terrein opgelost conform het geldende gemeentelijk beleid. Wanneer er in de openbare ruimte capaciteit beschikbaar is of door herinrichting kan worden gemaakt wordt het bezoekersparkeren daar opgelost. Hierbij wordt rekening gehouden met het bestaande gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zodat dat de belangen van bestaande functies niet worden geschaad. Als de bezetting van parkeerplaatsen onder de 85% is kan de ruimte tot 85% worden ingezet voor de parkeerbehoefte van nieuwe functies. Het laten vervallen van de parkeergarage onder het park maakt aan de ene kant het gewenste park conform het ontwerp van bureau Lodewijk Baljon mogelijk in samenhang met de technische mogelijkheden op de tunnel. Aan de andere kant was deze parkeergelegenheid gepland voor de bestaande woonbuurt Delftzicht. Op basis van de definitieve inrichting van de Engelsestraat en de gemeten ontwikkeling van de parkeerdruk in deze buurt is een dergelijke voorziening niet zinvol. Voor de bebouwing aan de andere zijde van de tunnel in veld 6 en 7 wordt op eigen terrein op passende wijze voorzien in de benodigde parkeergelegenheid. De omvang van deze parkeervoorzieningen wordt bepaald op basis van het geldende gemeentelijk beleid. In het plan van de spoorzone is de hoofdverkeersstructuur op onderdelen aangepast. Hierbij is de uitrit vanaf de fietsstraat langs de Westlandseweg vervallen. Hierdoor kan het kruispunt van de Westlandseweg/Ireneboulevard met de Nieuwe Gracht in de nieuwe verkeersstructuur optimaler functioneren. Binnen deze nieuwe verkeersstructuur is het ongewenst een rechtstreekse verbinding naar de Westlandseweg te maken. Het gebied tussen de Nieuwe Gracht en de Papsouwselaan

			wordt daarmee vooral via de Industriestraat ontsloten. Dit kruispunt is met verkeerslichten geregeld. In het algemeen heeft een verkeerslicht een capaciteit van 900 à 1.350 motorvoertuigen (pae) per uur per rijstrook. Op de Papsouwselaan bedraagt de spitsintensiteit in 2030 ongeveer 800 motorvoertuigen (pae) per uur op de noordelijke tak inclusief het verkeer van Nieuw Delft. De uurintensiteiten op de Industrielaan en de Troelstralaan zijn lager. Het kruispunt heeft dus nog voldoende restcapaciteit om het toekomstige verkeer af te wikkelen. Wel wordt in de toekomst een verbinding in zuidelijke richting met de Minervaweg niet uitgesloten om een flexibelere verkeersstructuur te krijgen. De Mercuriusweg wordt in de toekomst aangepast en heringericht tot fietsstraat. Deze ontwikkelingen zijn mede mogelijk door de geleidelijke transformatie van het bedrijventerrein Voorhof Noordoost naar een meer gemengd gebied met ook woningen. Hierdoor zal het aandeel vrachtverkeer afnemen.
		Aanpassing	Geen aanpassing.

Onderdeel C: reacties op geactualiseerde onderzoeksrapporten

Naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast. Het bezonnings- en ander onderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd, is daarom geactualiseerd. De indieners zijn in de gelegenheid gesteld om daarop te reageren. De reacties worden hieronder besproken. Bij de nummering van deze reacties is uitgegaan van de nummering van de zienswijzen in de tabel aan het begin van deze nota.

7	3763029	Samenvatting	De indiener – een bewoner van de Engelsestraat – geeft aan blij te zijn met de aanpassingen van het bestemmingsplan. Vooral de aangepaste bouwhoogten van veld 6 en 7 en het loskoppelen van bouwveld 6 en 7 zijn een vooruitgang. De indiener blijft echter bezorgd over de verkeerssituatie bij de Abtswoudseweg en de Engelsestraat, vooral door het uitzicht op een zeer druk bereden fietspad.
		Beantwoording	De verkeerssituatie is besproken bij A.8.
11	Delftzicht 3769355	Samenvatting	Delftzicht geeft aan niet goed te kunnen reageren op de rapporten omdat daarin geen vergelijking is gemaakt met het ontwerpbestemmingsplan. Daardoor kan niet goed beoordeeld worden of de aanpassingen een verbetering zijn. Daarnaast is niet bekend in hoeverre alternatieven zijn meegewogen en waarom juist deze wijzigingen onderzocht zijn en andere niet. Delftzicht ziet de aanpassing van de bouwmogelijkheden als een kleine handreiking. Aan een aantal onderdelen van de zienswijzen is echter niet tegemoet gekomen. Delftzicht noemt de bezwaren tegen de verkeerssituatie, de massieve bebouwing op veld 7 en de gevolgen daarvan. Verder blijkt uit de rapporten dat voorkeursnormen worden overschreden en dat tegen maximale normen wordt aangeschurkt. In een leeg plangebied met een nieuwe wijk lijkt dat een onnodige concessie aan de kwaliteit van de leefomgeving en die van de nieuwe bewoners. Delftzicht handhaaft de zienswijze. Over het bezonningsrapport merkt Delftzicht op dat uit het rapport blijkt dat bij een aantal woningen in het zuidelijke gebouw aan de Engelsestraat nog steeds niet aan de lichte TNO-norm voldaan wordt. Verder heeft Delftzicht er bezwaar tegen dat in het rapport een oordeel over het woon- en leefklimaat wordt gegeven. Volgens Delftzicht moet een oordeel over het leefklimaat gebaseerd worden op objectieve feiten en niet op een waardeoordeel. Tenslotte blijkt uit het rapport dat er bij de

			zonnepanelen op Drukkerijlaan 22 wel sprake is van een negatief effect. Ten aanzien van het windklimaatonderzoek wijst Delftzicht erop dat op de Abtswoudseweg nabij veld 7 windhinder net niet de rode grens overschrijdt: meer dan 20% kans op ernstige windhinder bij slenteren op straat. Niet duidelijk is wat de windhinder bij fietsen is. Peutz concludeert dat nader onderzoek nodig is bij bebouwing hoger dan 30m. Deze eis dient ook in de regels bij het bestemmingsplan te worden opgenomen. Bij het luchtkwaliteitsonderzoek is volgens Delftzicht onduidelijk op welke bestemmingsplanvariant het onderzoek is gebaseerd. Over de vormvrije m.e.r.-beoordeling merkt op dat daarin ten onrechte de conclusie wordt getrokken dat de tijdsduur waarin niet aan de lichte TNO-norm voldaan wordt gering is. Verder betekent het feit dat de situatie in een bestaande situatie aanvaardbaar is niet dat het aanvaardbaar is dat het bestemmingsplan dit mogelijk maakt. De conclusie over de aanvaardbaarheid van het windklimaat klopt ook niet. Er is geen sprake van gevaar, maar er worden wel aanvullende maatregelen voorgesteld zoals beplanting. Volgens Delftzicht blijkt uit de conclusie ten aanzien van verkeer en verkeersveiligheid dat alleen naar het plangebied is gekeken en niet naar de omgeving. De ontwikkeling heeft buiten het plangebied negatieve effecten op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Delftzicht. De Engelsestraat is van beide kanten (veld 5 en 7) slechter bereikbaar en het knooppunt Nieuwe Gracht/Abtswoudseweg/Engelsestraat achter veld 7 is een onveilig knelpunt.
--	--	--	--

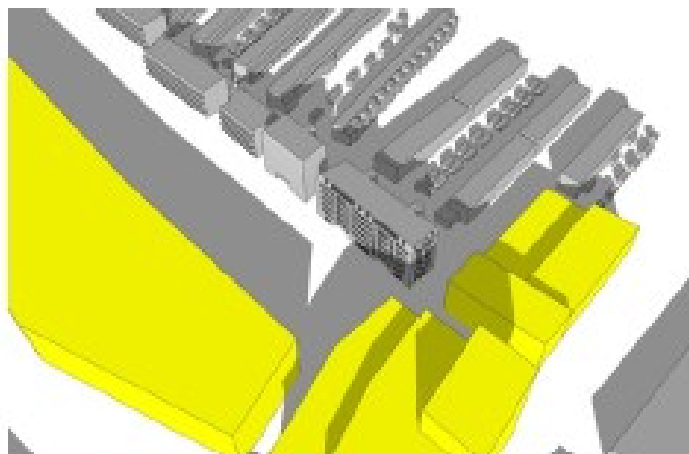
		Beantwoording Omdat de bouwmogelijkheden zijn aangepast, is het onderzoek voor het bestemmingsplan opnieuw uitgevoerd. Omdat dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen, zijn de indieners in de gelegenheid gesteld om daarop te reageren. Het is niet juist dat de rapporten onvoldoende informatie bevatten om de situatie te kunnen beoordelen of anderszins onvolledig zijn. Het nieuwe bezonningsonderzoek brengt de bezonningseffecten van de aangepaste bouwmogelijkheden in beeld. In het vorige onderzoek is uitgegaan van de bouwmogelijkheden uit het ontwerpbestemmingsplan. Op basis van beide bezonningsonderzoeken samen kan worden vastgesteld wat het effect van de aanpassingen op de bezonningssituatie is. Dat er onvoldoende informatie is om dit te kunnen beoordelen, is dan ook niet juist. Hierboven bij onderdeel A zijn de aangepaste bouwmogelijkheden toegelicht. De aanpassingen bestaan onder meer uit het onderbreken van de bebouwing tussen veld 7 en 6 , het gedeeltelijk verlagen van de hoogte op veld 7 (tot een hoogte die lager is dan het huidige bestemmingsplan toestaat) en een verkleining van dit veld. Verder is de hoogte op de velden 11 en 6 verlaagd en zijn de afstanden tussen de bebouwing vergroot. Dat het om kleine aanpassingen gaat – zoals Delftzicht stelt - is naar ons oordeel dan ook niet juist. Voor de bespreking van de overige punten over het bezonningsonderzoek wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen in onderdeel A. Het is juist dat uit het bezonningsonderzoek blijkt dat er een negatief effect is op de zonnepanelen op Drukkerijlaan 22. Deze woning is in het onderzoek als worst case-situatie onderzocht. Uit de studie blijkt dat de zonnepanelen een licht negatief effect ondervinden in de wintermaanden november en december. In november ontvangen de panelen 32 minuten minder zonlicht vlak voor zonsondergang dan dat zij zouden ontvangen op basis van het vigerende bestemmingsplan en 17 minuten minder zonlicht vlak voor zonsondergang in december. Royal HaskoningDHV constateert dat het rendement van zonnepanelen in de maanden november, december en januari het laagst is: 2 tot 3% tegenover 13% in de maanden mei, juni en juli. Voor de panelen geldt daarnaast nog dat de schaduwwerking optreedt vlak voor zonsondergang. Door de lage stand van de zon op dat tijdstip van de dag zal de opbrengst van de panelen nog lager zijn dan 2 of 3%. Het rendementsverlies is dan ook niet significant. Voor de overige zonnepanelen in de omgeving is de situatie gunstiger dan bij de onderzochte worstcase-situatie aan de Drukkerijlaan en is evenmin
--	--	--

			sprake van een significant effect op de opbrengst. Uit het windonderzoek blijkt dat de te verwachten hinderkans rondom de geplande bebouwing beperkt blijft tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat in de bestaande omgeving. Het onderzoek wordt besproken bij A.2. Uit het onderzoek blijkt dat het windklimaat voor doorlopen nergens in het onderzoeksgebied slecht is. Dat is ook niet het geval tussen de velden 7 en 11, waar aan beide zijden van de Engelsestraat bebouwing komt. Volgens de zienswijzen kan hier ernstige windhinder optreden en kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet te verwachten is. Het luchtkwaliteitsonderzoek is gebaseerd op het aangepaste bestemmingsplan. De stelling dat de bespreking van de bezonningsstudie in de vormvrije m.e.r.-beoordeling niet overeenkomt met het rapport, is niet juist. Volgens de indiener is dat het geval, omdat in de vormvrije m.e.r.-beoordeling staat dat de tijdsduur waarin de lichte TNO-norm niet gehaald wordt gering is terwijl het gaat om de winterperiode en het voor- en najaar. Die periode wordt echter genoemd in de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dat de conclusies uit de bezonningsstudie niet goed zijn weergegeven, is dan ook niet juist. Dat de conclusie over de aanvaardbaarheid van het windklimaat in de vormvrije m.e.r.-beoordeling ook niet klopt omdat in het windrapport maatregelen zoals beplanting worden aanbevolen, is ook niet juist. Uit het windklimaatrapport blijkt dat het windklimaat zonder beplanting aanvaardbaar is. In het rapport staat echter dat beplanting positieve effecten kan hebben. Dat betekent echter niet dat beplanting noodzakelijk is voor een aanvaardbaar windklimaat. Dat staat ook niet in het rapport. Dat het rapport verkeerd is weergegeven in de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dan ook niet juist. Tenslotte is niet juist dat bij de beoordeling van verkeer en verkeersveiligheid alleen gekeken is naar het plangebied en niet naar de omgeving, is ook niet juist. De infrastructuur ligt buiten het plangebied. De conclusies ten aanzien van verkeer(sveiligheid) hebben daar dan ook betrekking op.
--	--	--	---

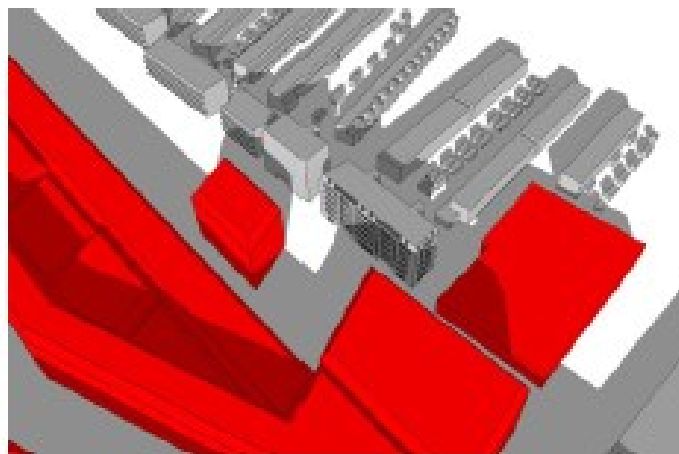
33	3769585	Samenvatting	De indiener verwijst naar de reactie van Delftzicht.
		Beantwoording	Verwezen wordt naar de beantwoording bij de reactie van Delftzicht.
2	3769354	Samenvatting	De reactie is gelijk aan de reactie van Delftzicht.
		Beantwoording	Verwezen wordt naar de beantwoording bij de reactie van Delftzicht.
24	3757914	Samenvatting	De indiener is van mening dat te weinig is gedaan met de kritiek op de bouwhoogten. De bouwhoogte op veld 11 is verlaagd van 22 naar 18 meter. In het huidige bestemmingsplan is echter alleen laagbouw mogelijk. De verlaging van 22 meter naar 18 meter is een schamele tegemoetkoming. Bovendien gaat het om de combinatie van de bebouwing op veld 7 en 11. De negatieve effecten daarvan zijn niet weggenomen. Ook uit het nieuwe onderzoek blijkt dat er negatieve effecten voor bezonning en wind zijn. Het verlagen van een deel van veld 7 en het vergroten van de afstand tussen de bebouwing verandert daar niets aan. Dat geldt niet alleen voor de onderste lagen maar heeft zijn weerslag op het woongenot van alle bewoners. In het vigerende bestemmingsplan was laagbouw dan wel een veel lagere bouw toegestaan. Daarvan is uitgegaan bij de koop van het appartement van de indiener.
		Beantwoording	Voor de bespreking van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording bij A.1
31	3763987	Samenvatting	De indiener woont in het pand aan de Engelsestraat naast veld 11. Naar zijn oordeel is ten aanzien van veld 11 niets met de bezwaren gedaan. In de zienswijze heeft de indiener gewezen op het verlies van privacy en uitzicht. Het verbaast de indiener dat de gemeente het niet zo nauw lijkt te nemen met de privacy van haar bewoners. De indiener verzoekt om veld 11 niet als hoogbouw uit te voeren.
		Beantwoording	Voor de bespreking van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording bij A.1 en B.31.

36	ProRail 3763029	Samenvatting	ProRail merkt op dat bij de voorgenomen wijzigingen nog niet op trillingen en laagfrequent geluid is ingegaan. ProRail verzoekt om daarmee rekening te houden bij de verdere vormgeving van het bestemmingsplan.
		Beantwoording	Voor trillingen en laagfrequent geluid hebben de gemeente en ProRail samen een onderzoek laten uitvoeren. De resultaten daarvan zijn in de plantoelichting toegelicht. Dit is ook toegelicht bij de beantwoording van de zienswijze van ProRail bij B.36.
43	Vidomes 3769612	Samenvatting	Vidomes is van mening dat niet tegemoet wordt gekomen aan haar bezwaren. Zo wordt er nog steeds niet voldaan aan de lichte TNO-norm en nemen ook overige aanpassingen de bezwaren van Vidomes tegen het ontwerpplan niet weg. Vidomes handhaaft daarom haar zienswijze. Het bestemmingsplan leidt tot een niet aanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat en een substantiële waardevermindering van haar appartementen aan de Engelsestraat. De massieve bebouwing tegenover haar appartementen leidt tot niet aanvaardbare schaduwhinder op de appartementen en niet aanvaardbare afname van zonlicht voor de zonnepanelen op het gebouw.
		Beantwoording	De reactie is gelijk aan de zienswijze van Vidomes. Deze zienswijze is besproken bij B.43.
48	Van Dalen Voet & Schoen Centrum 3769353	Samenvatting	Van Dalen constateert dat de afstand tussen de bebouwing is aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Van Dalen vraagt om deze extra ruimte te gebruiken om parkeervoorzieningen te realiseren voor de bestaande en nieuwe bedrijven. Daarnaast vraagt Van Dalen aandacht voor de ontsluiting en de bereikbaarheid van de velden 8, 9 en 10. Van Dalen heeft gekozen voor de huidige locatie vanwege de goede bereikbaarheid en omdat er voldoende parkeergelegenheid was. Er waren twee ontsluitingen. Het plan voorziet in één ingang en twee uitgangen. Van Dalen vraagt om een extra ontsluiting toe te voegen, bijvoorbeeld richting de Nieuwe Gracht en om een duidelijke bewegwijzering te realiseren in de nieuwe situatie.
		Beantwoording	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van Van Dalen Voet & Schoen Centrum bij B.48.

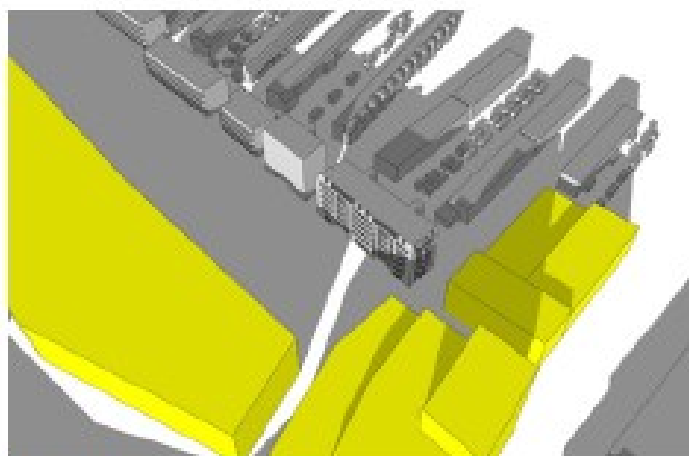
Bijlage 1 – nieuw bestemmingsplan (geel/links) en geldend bestemmingsplan Spoorzone (rood/rechts)



15:00



15:00

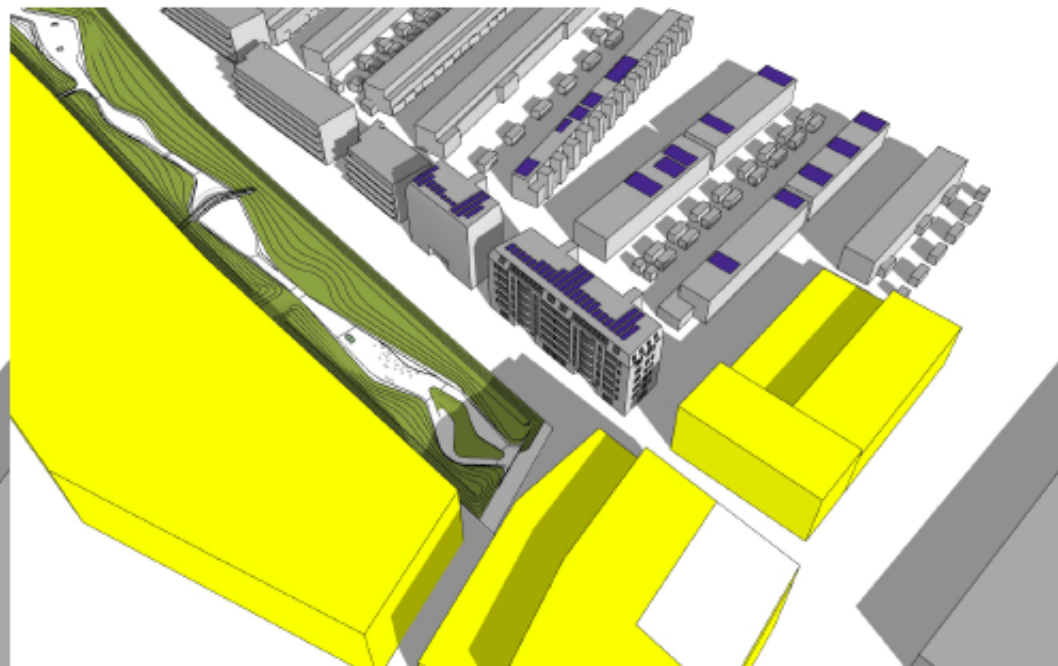
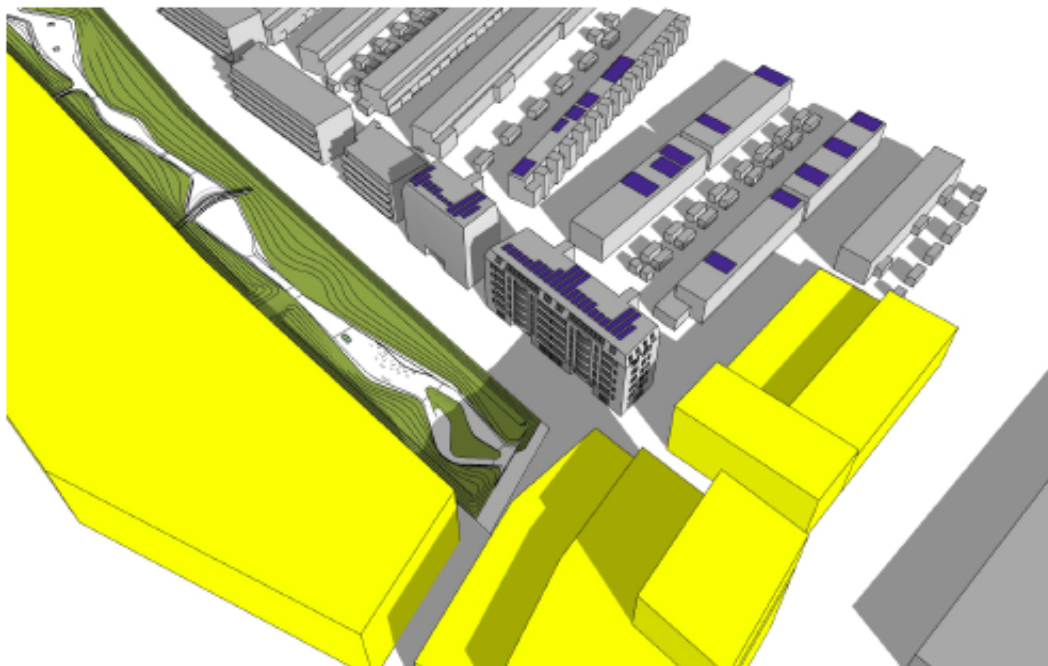


16:00

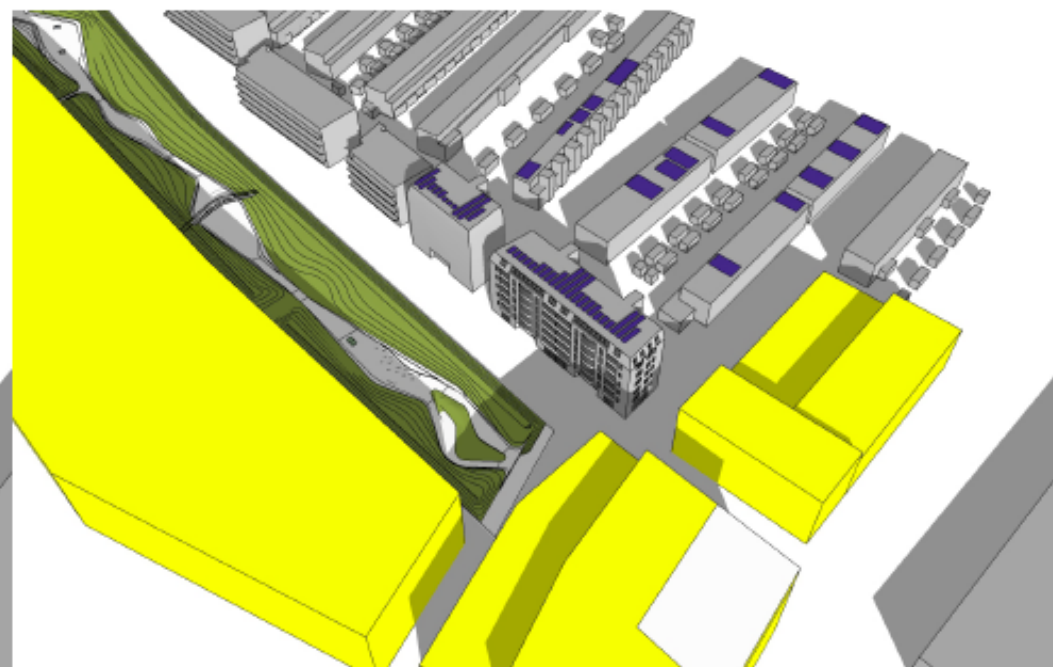
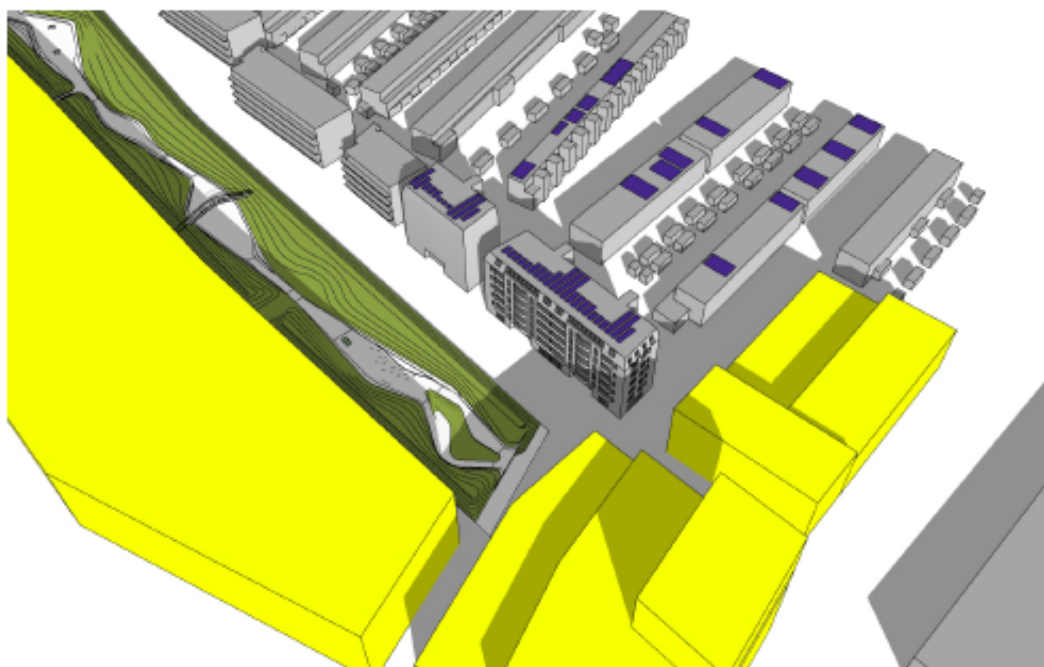


16:00

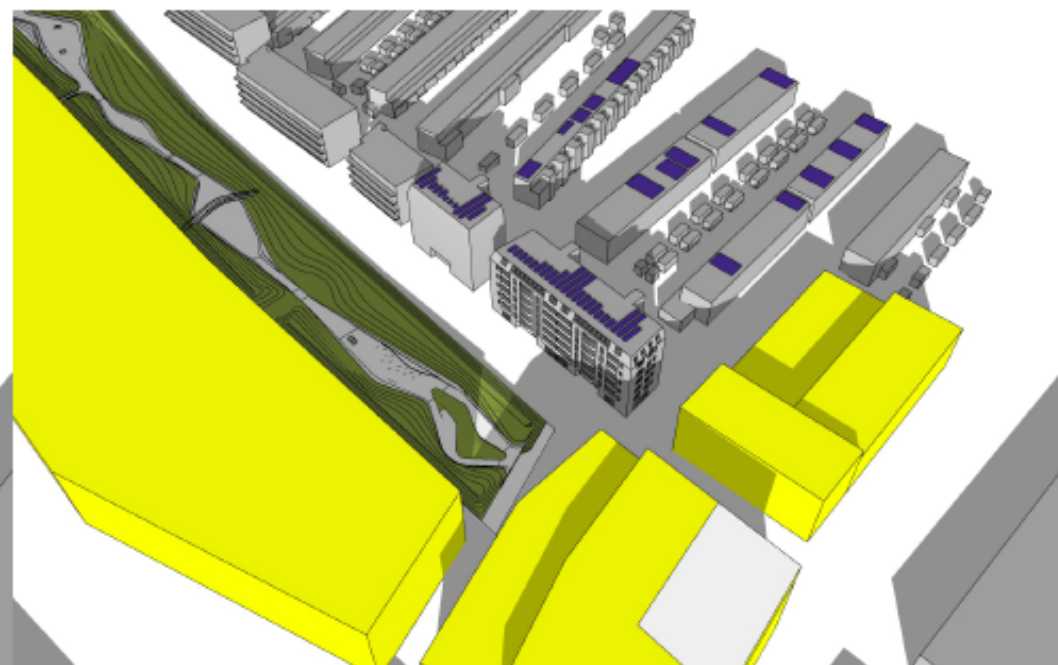
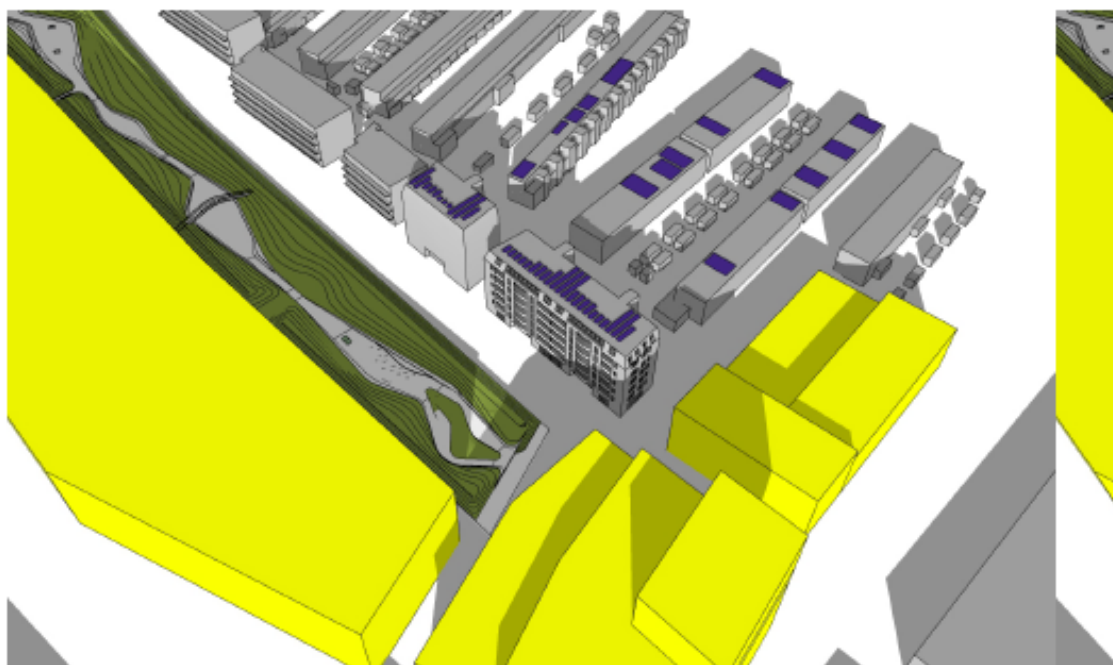
Bijlage 2 – met hoogteaccent (links) en zonder hoogteaccent (rechts)



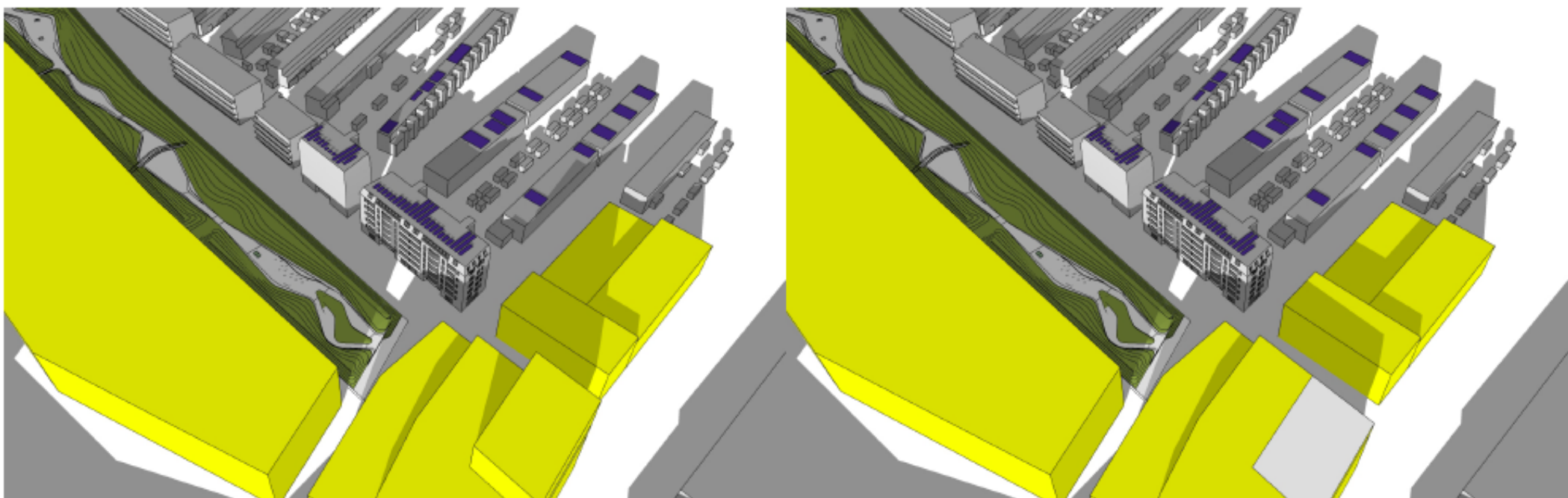
19 feb 13:00 uur



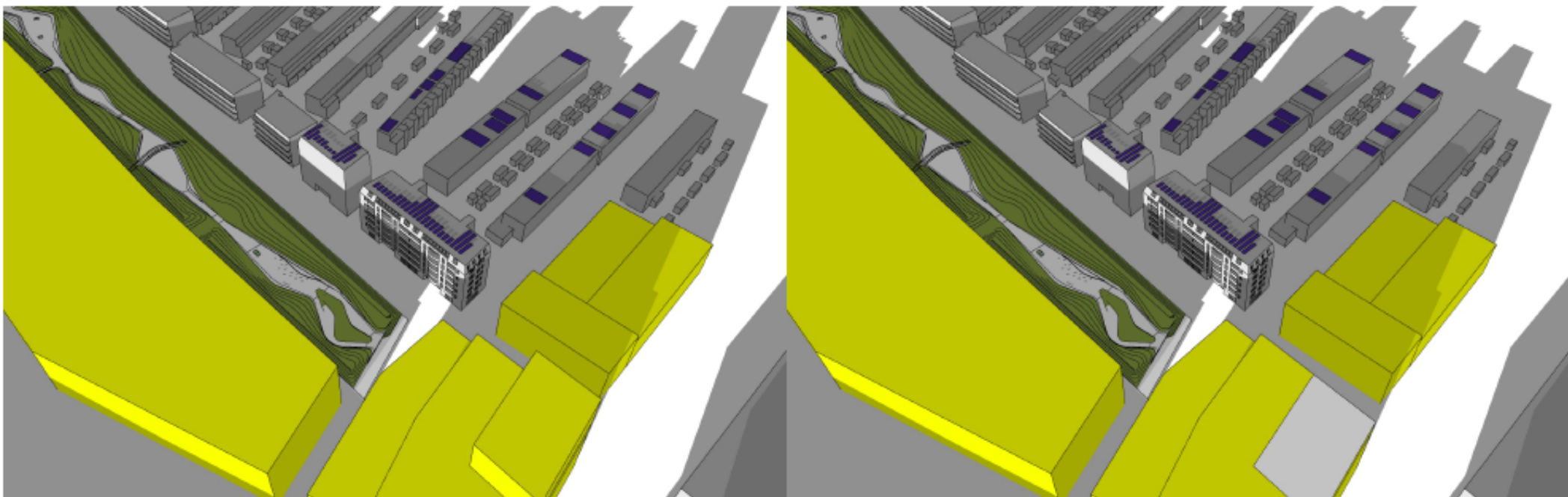
19 februari 14:00 uur



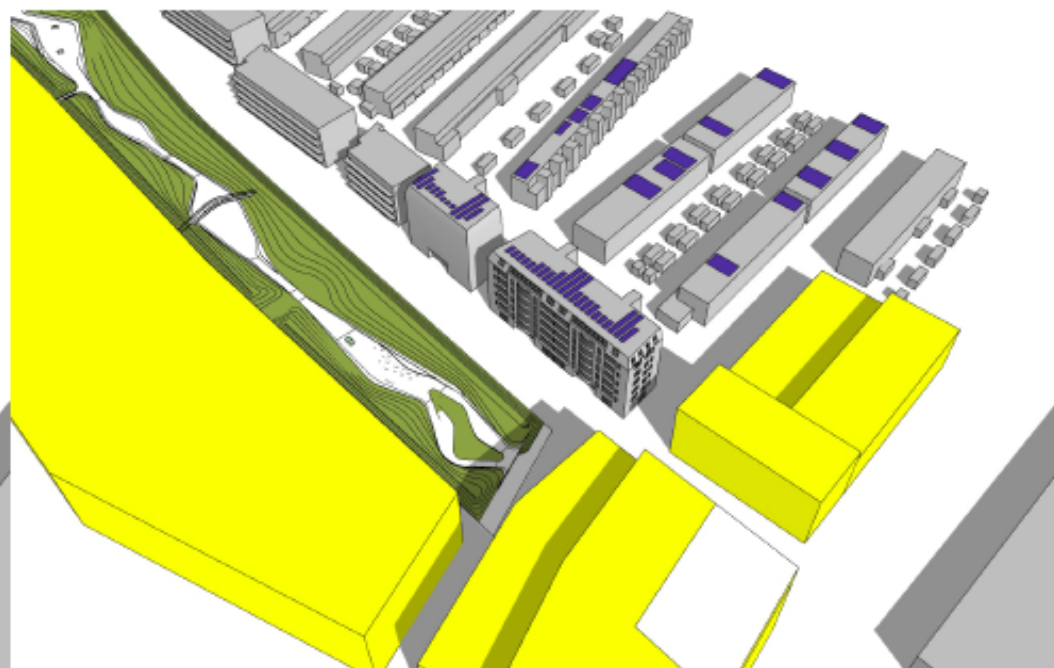
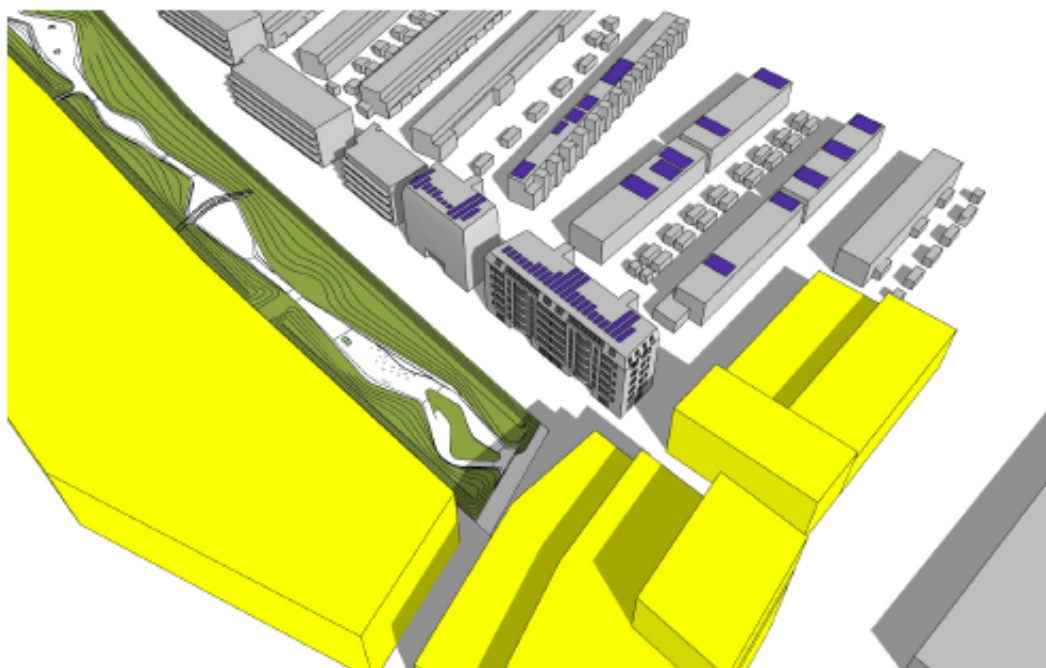
19 februari 15:00 uur



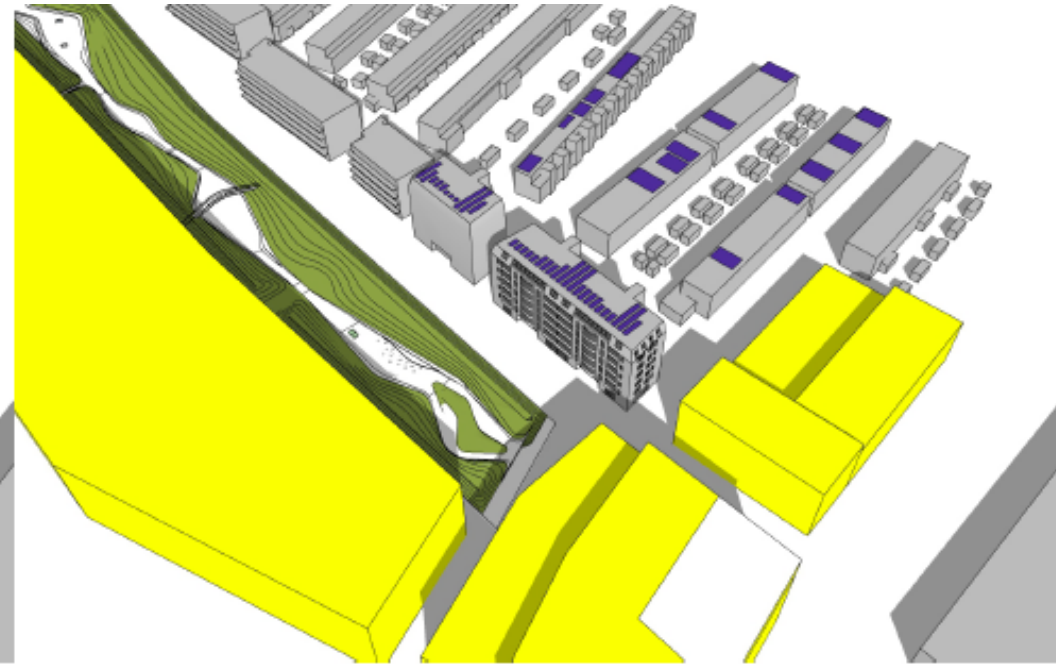
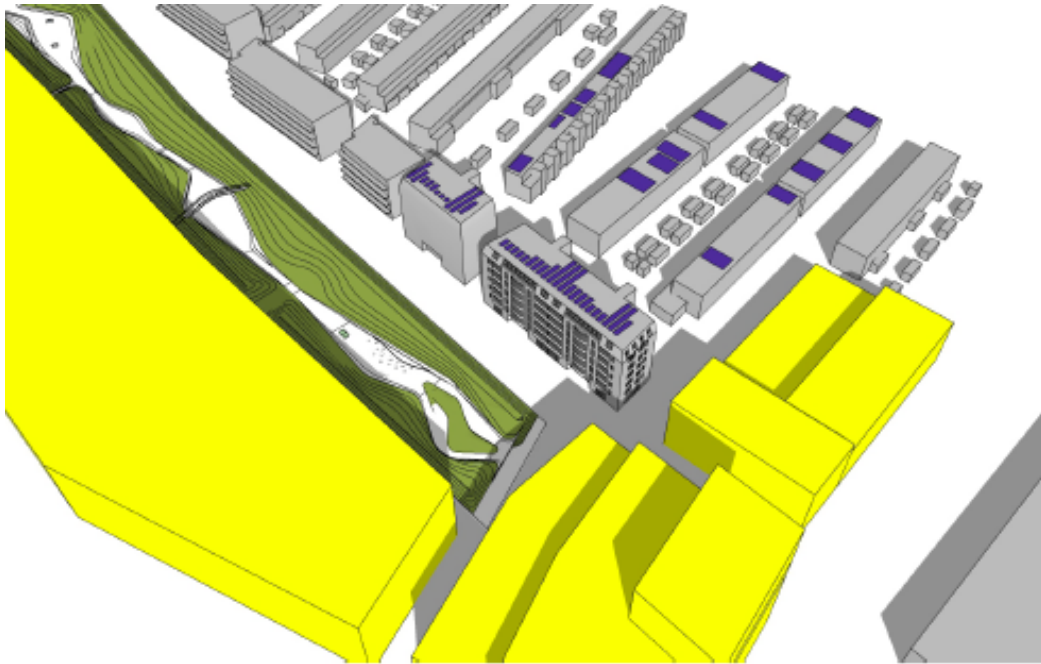
19 februari 16:00 uur



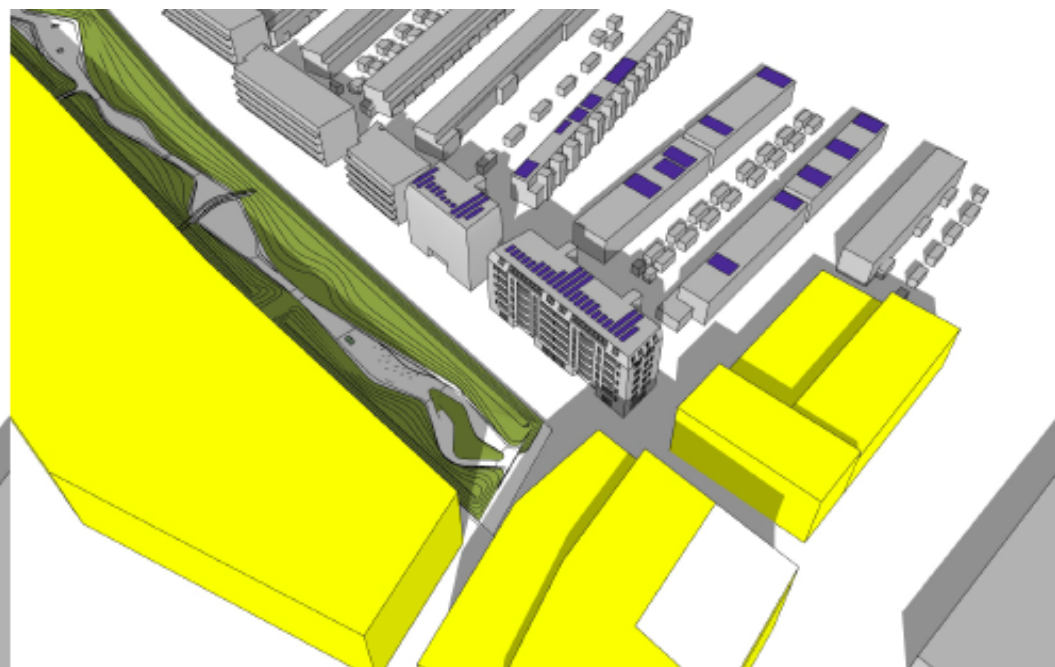
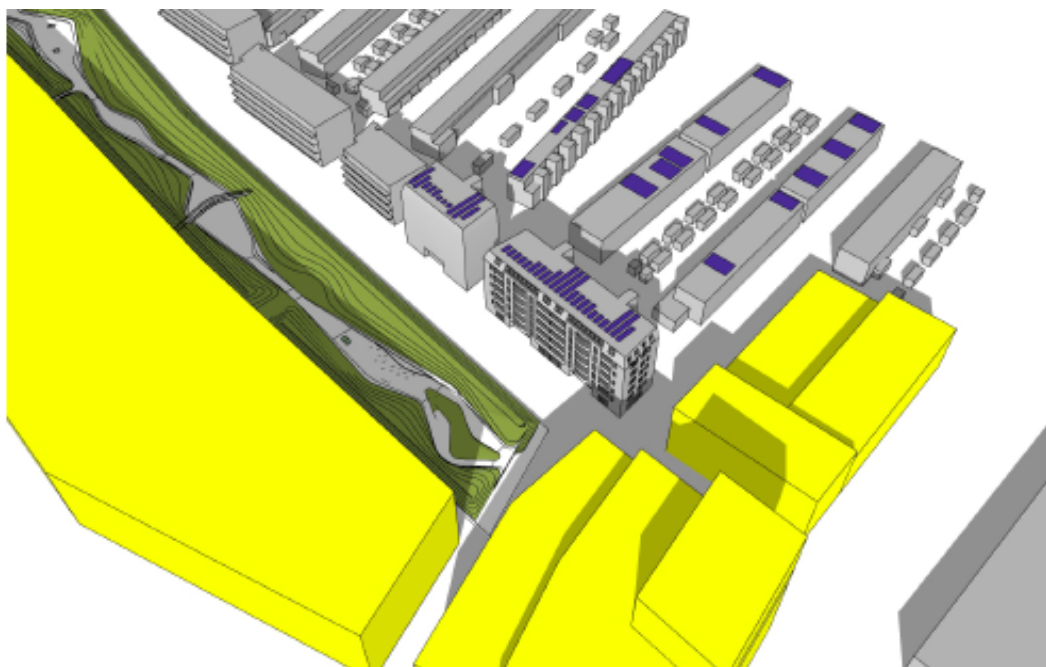
19 februari 17:00 uur



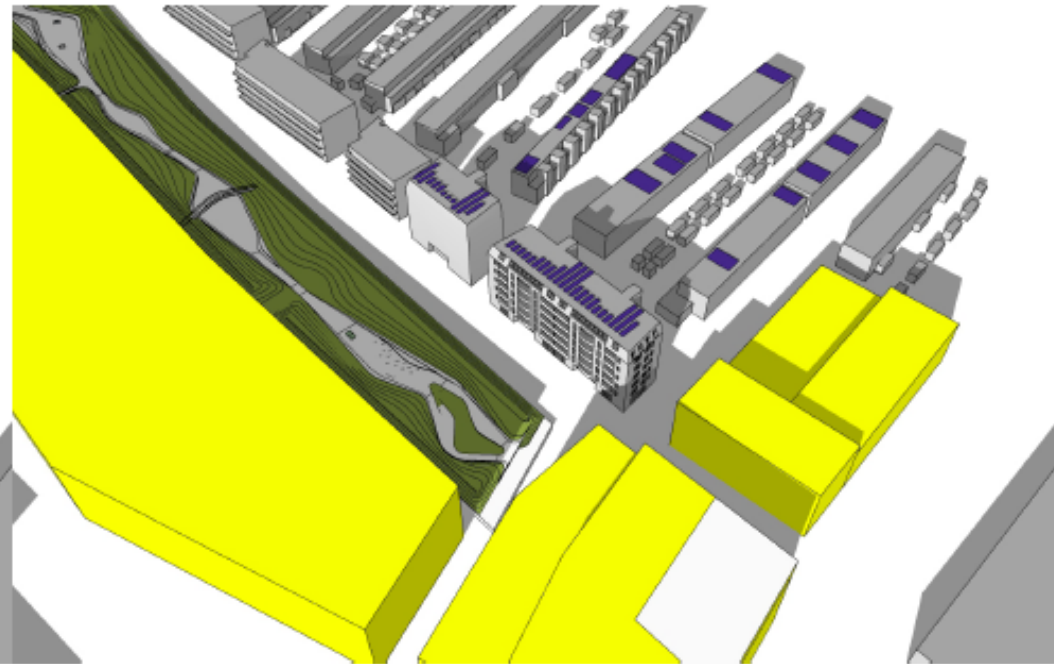
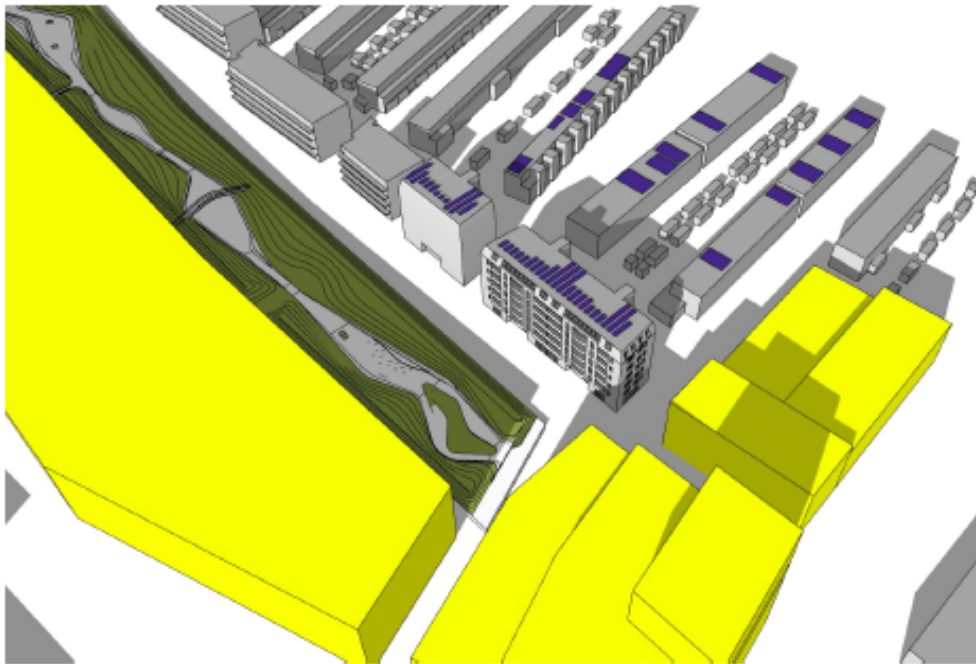
21 maart 13:00 uur



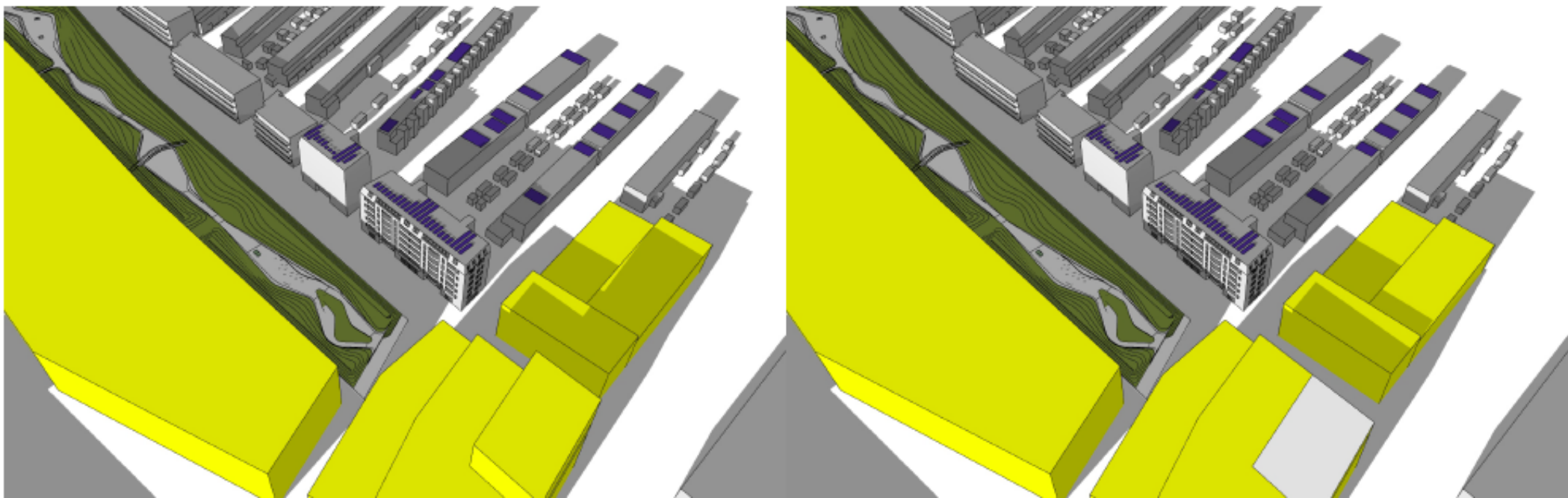
21 maart 14:00 uur



21 maart 15:00 uur



21 maart 16:00 uur

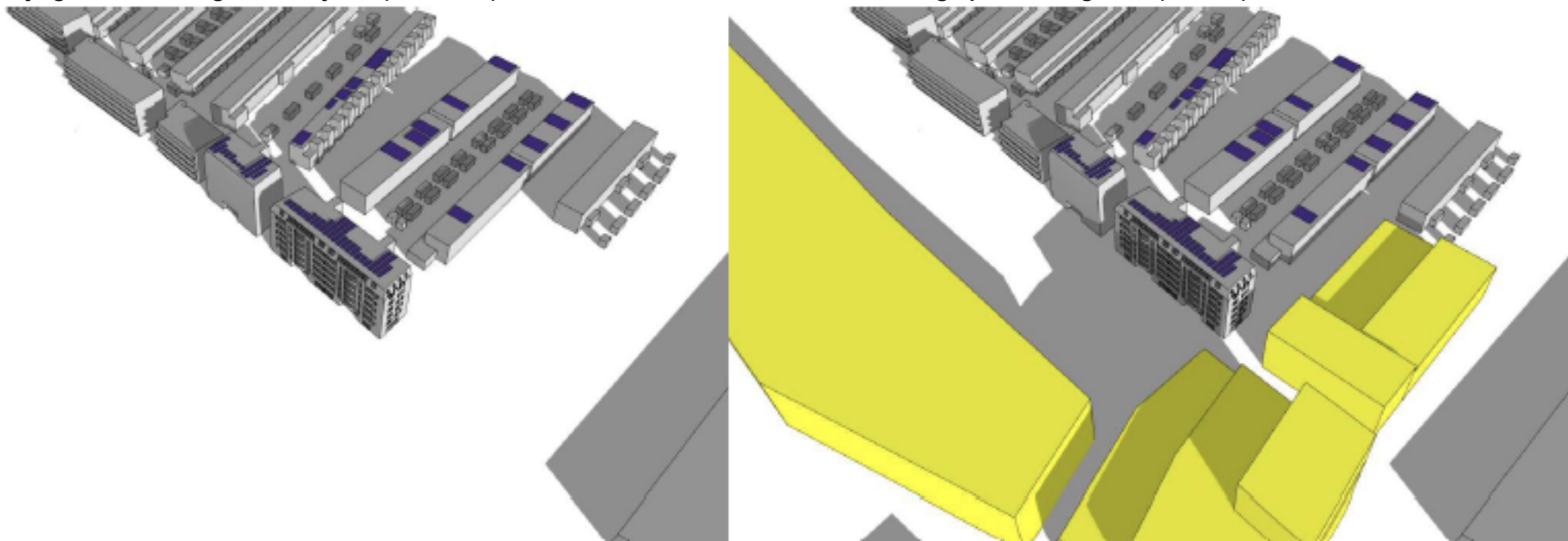


21 maart 17:00 uur

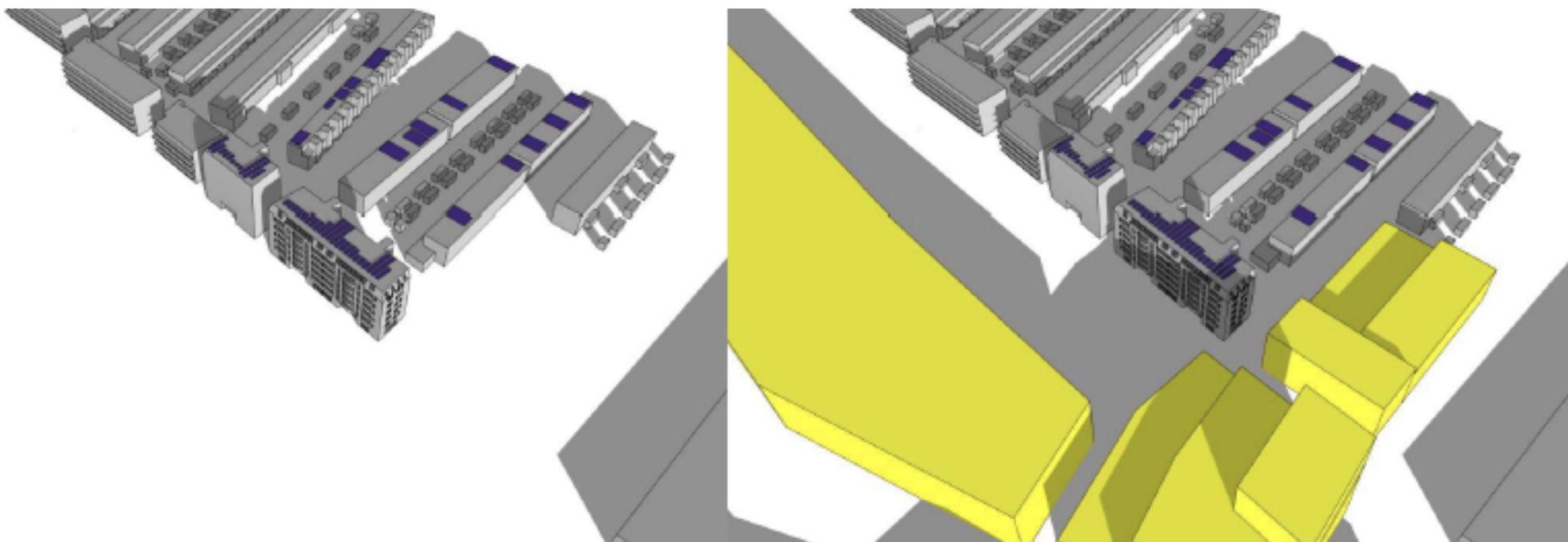
Bijlage 3 – schaduwwerking bij 22 m hoogte op veld 7 (19 februari 16:00 uur)



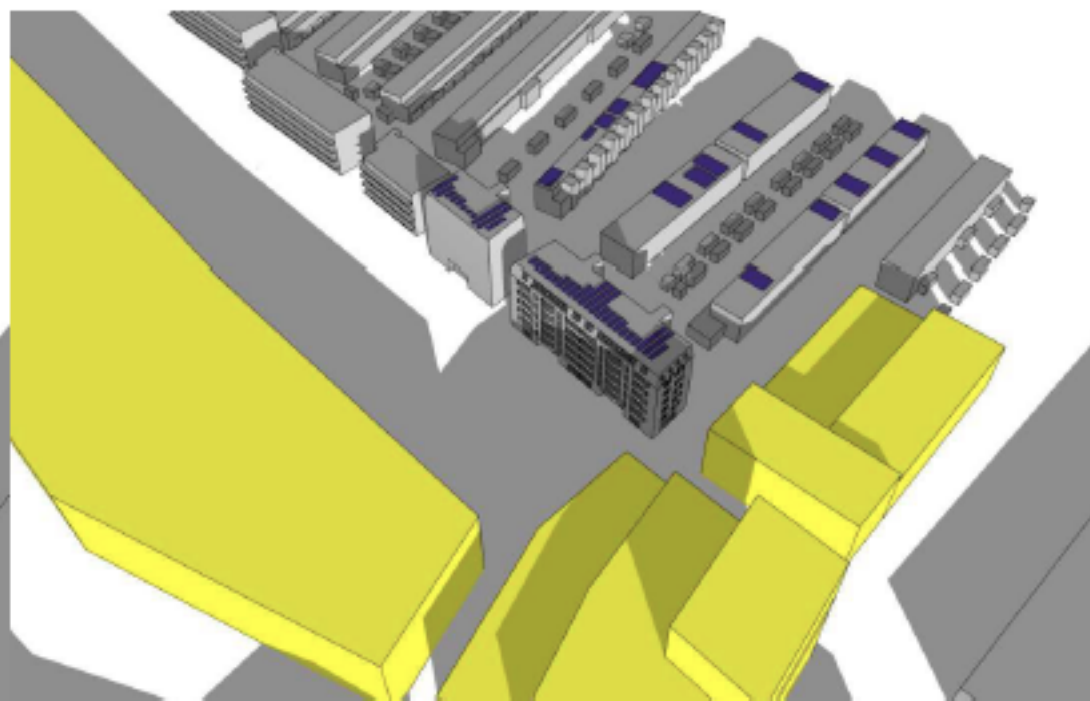
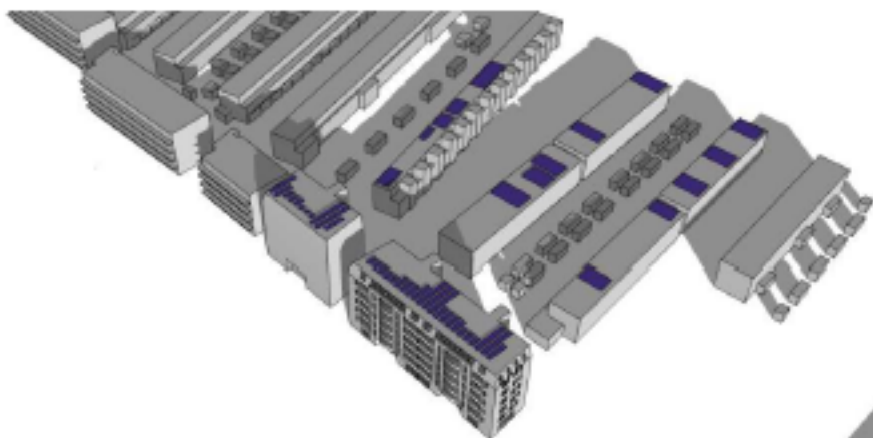
Bijlage 4: bezonning Drukkerijlaan (Delftzicht) zonder nieuwbouw en zonder bebouwing op de Haringkavel (veld 11)



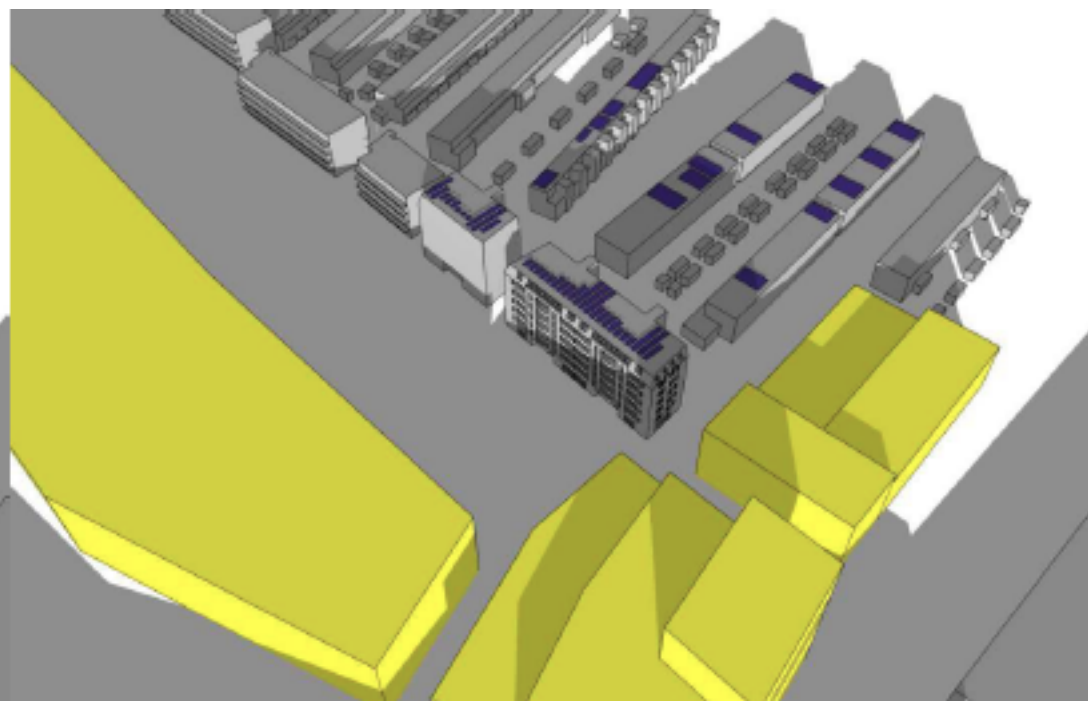
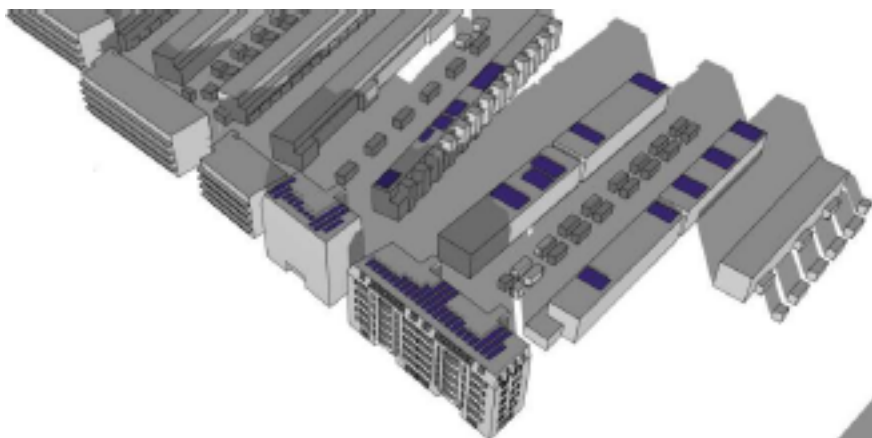
19 januari 13:00 uur



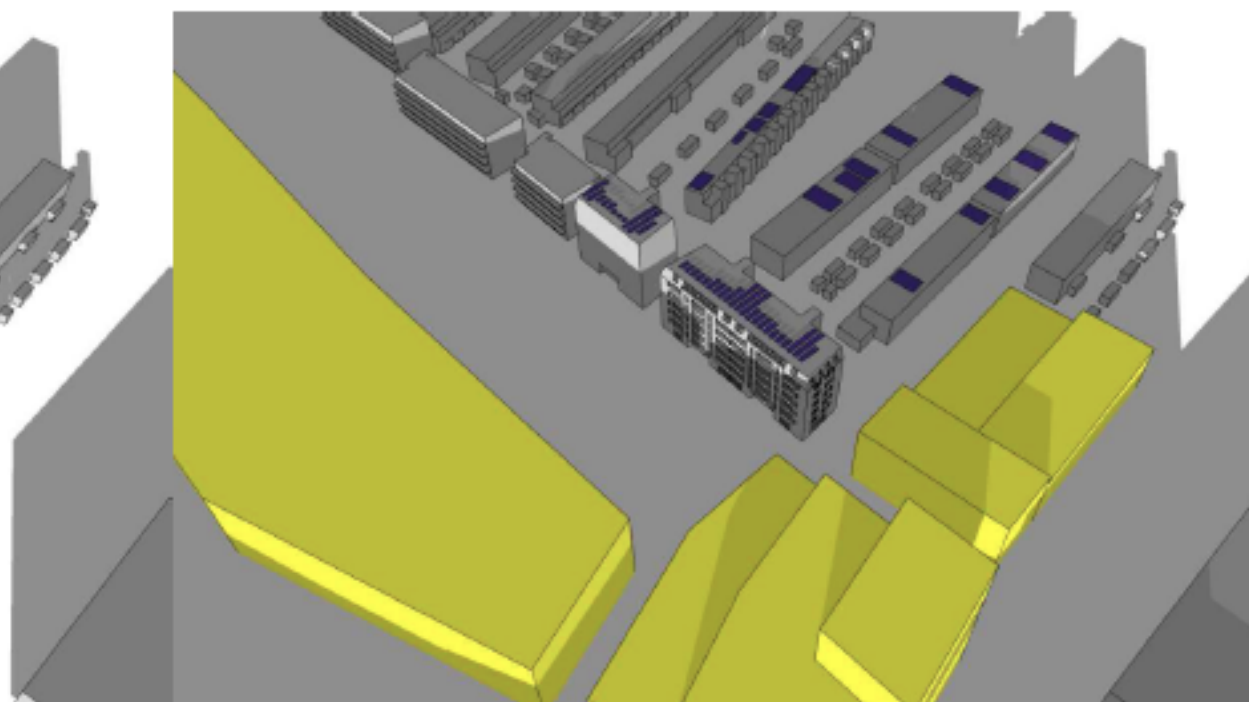
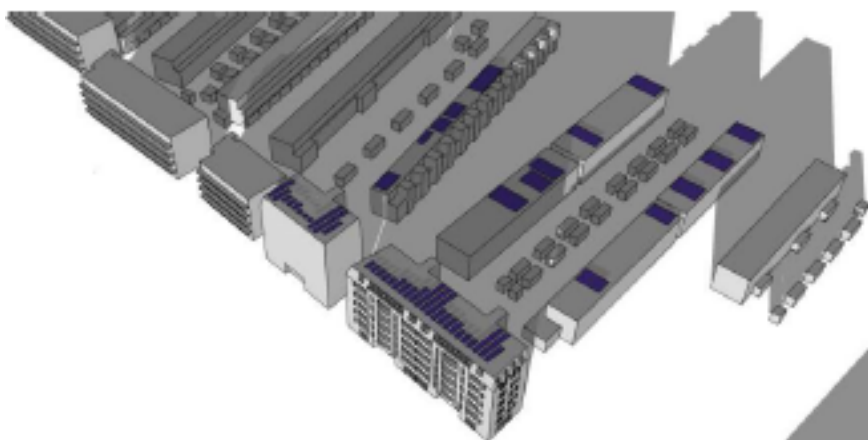
19 januari, 13:47 uur, begin schaduw op zijgevel hoekwoning naast woning indiener (zienswijze 36)



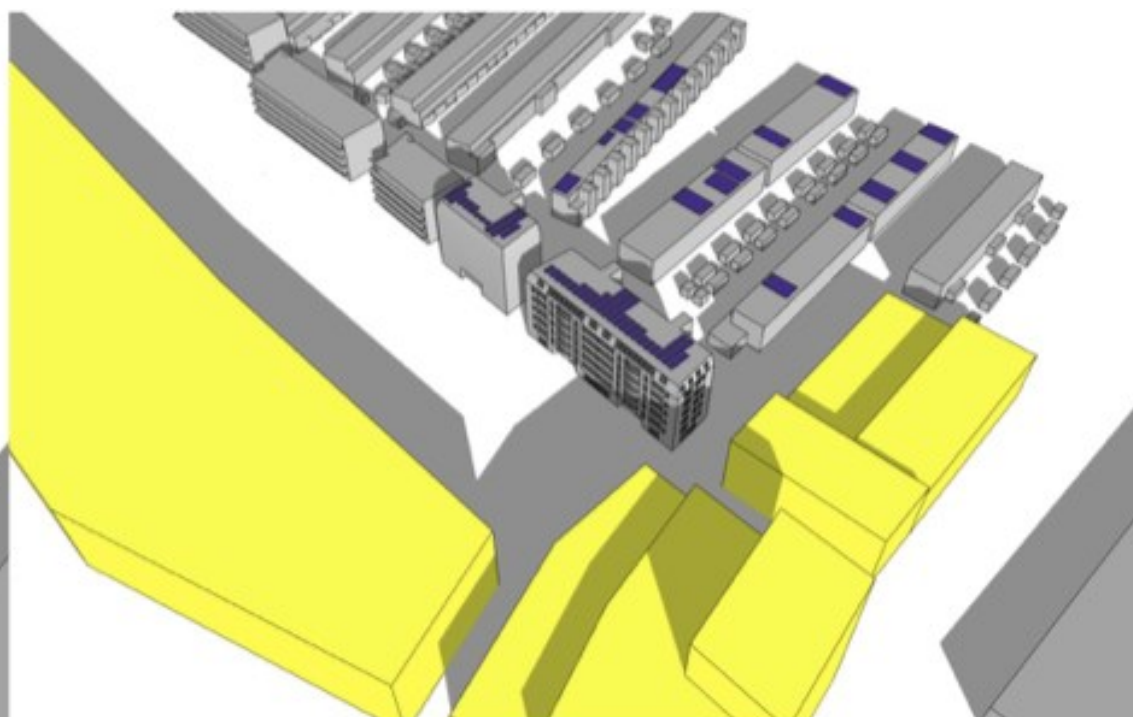
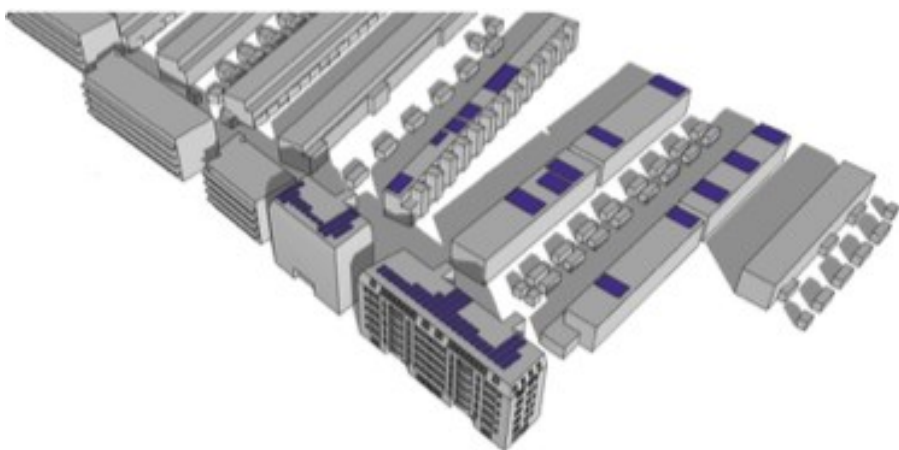
19 januari 14:00 uur



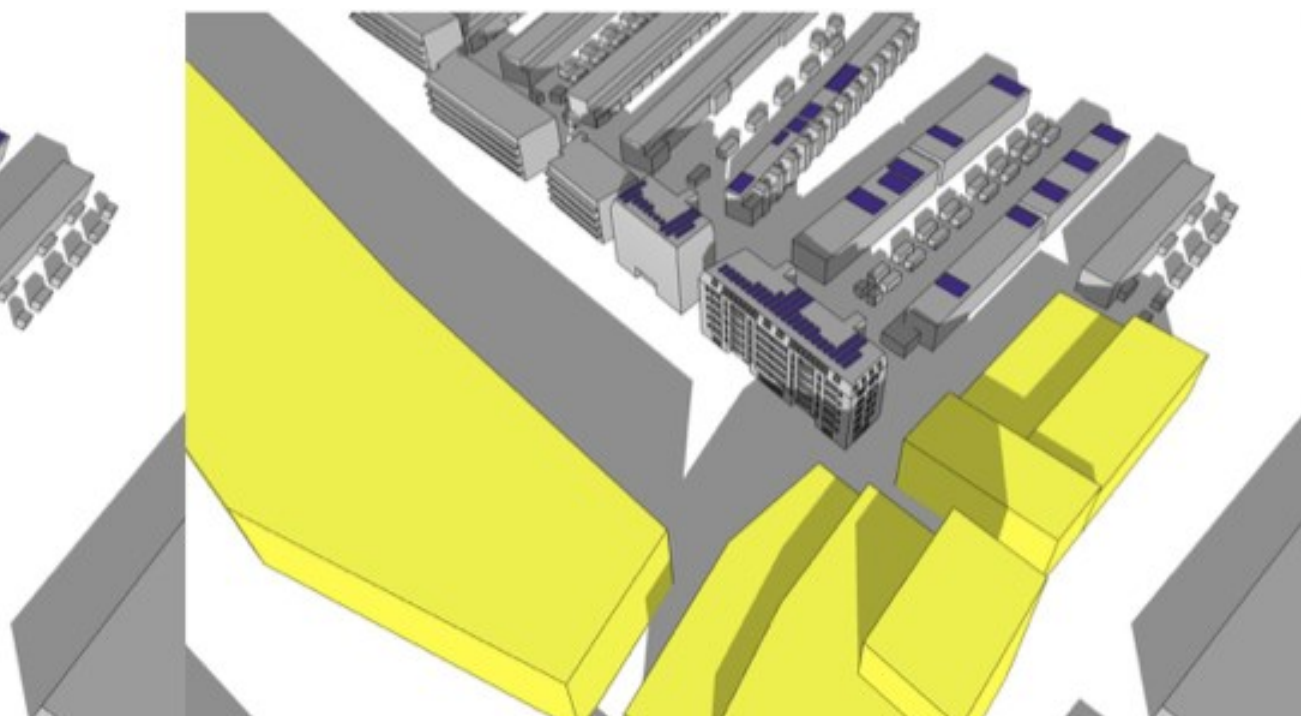
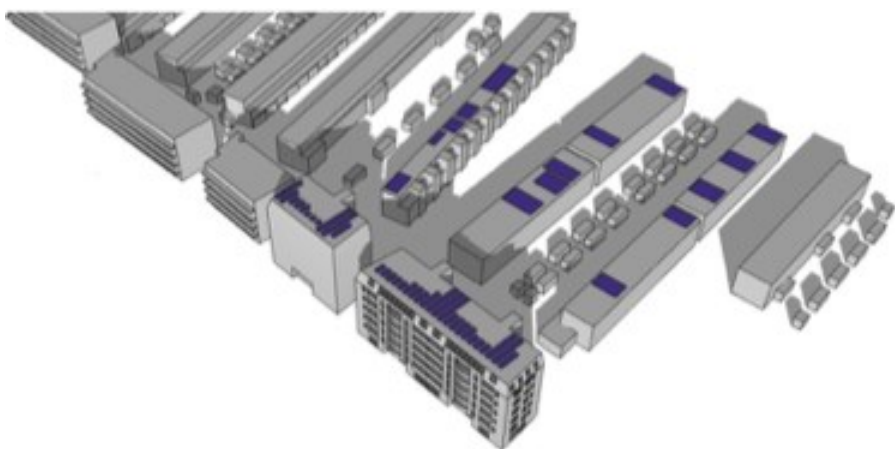
19 januari 15:00 uur



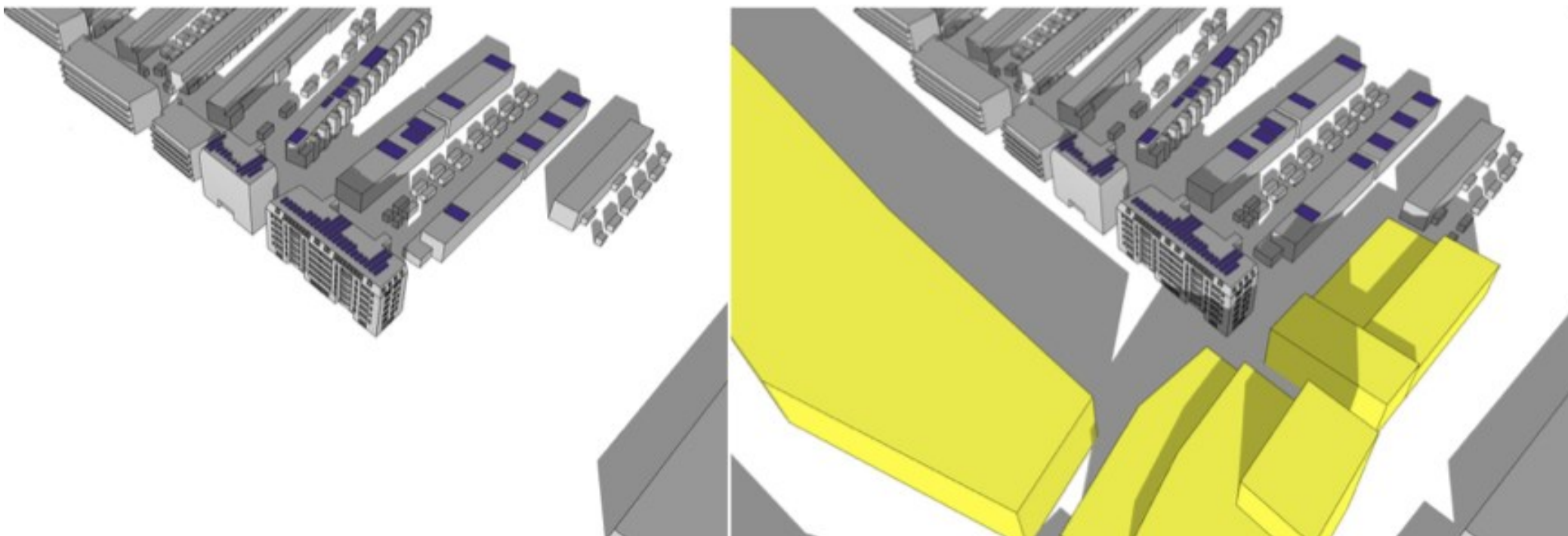
19 januari 16:00 uur



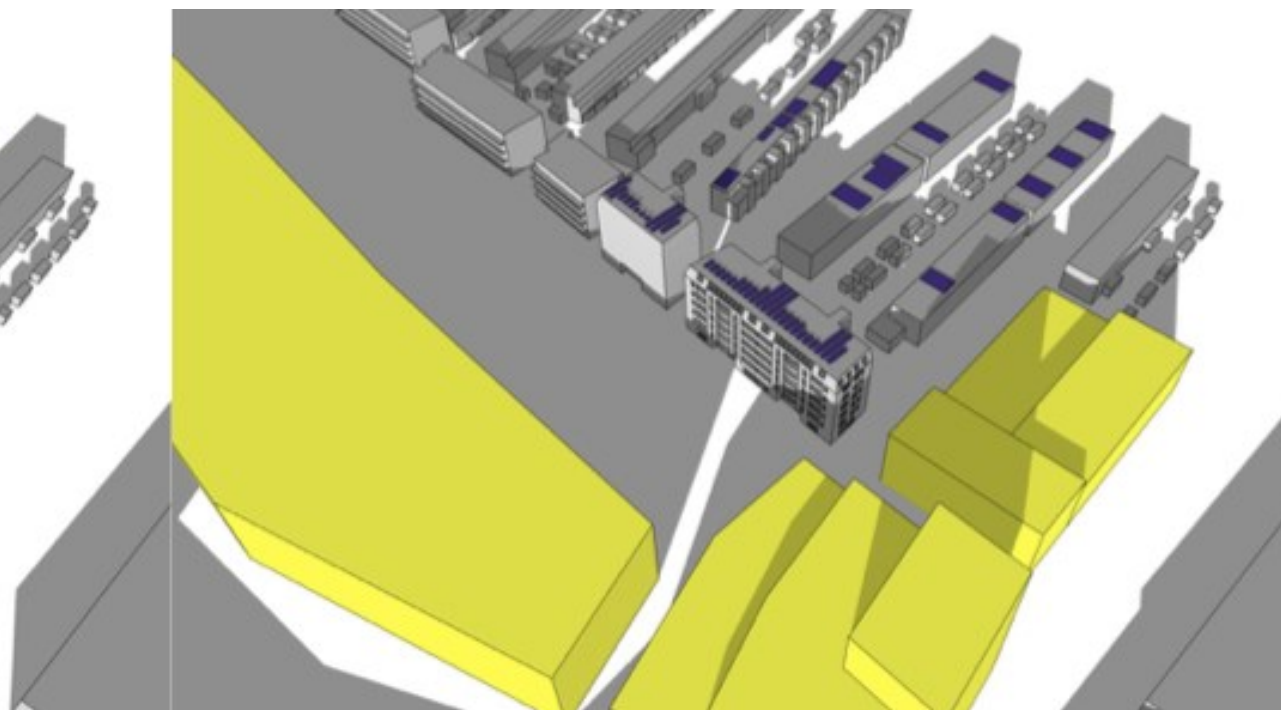
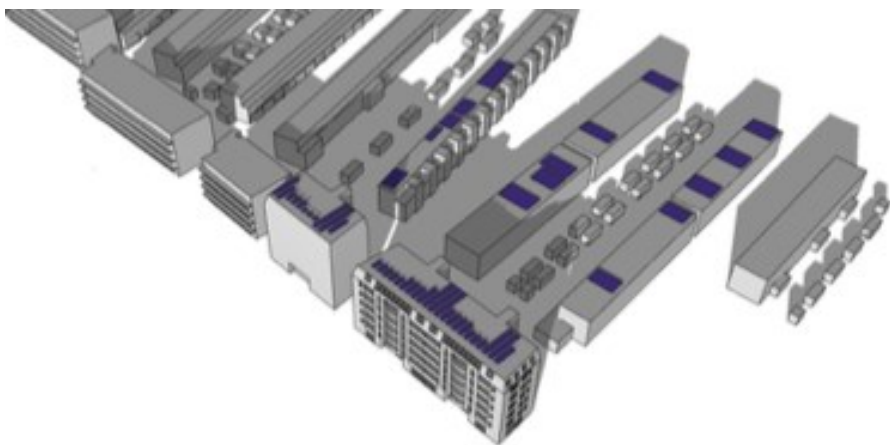
19 februari 14:00 uur



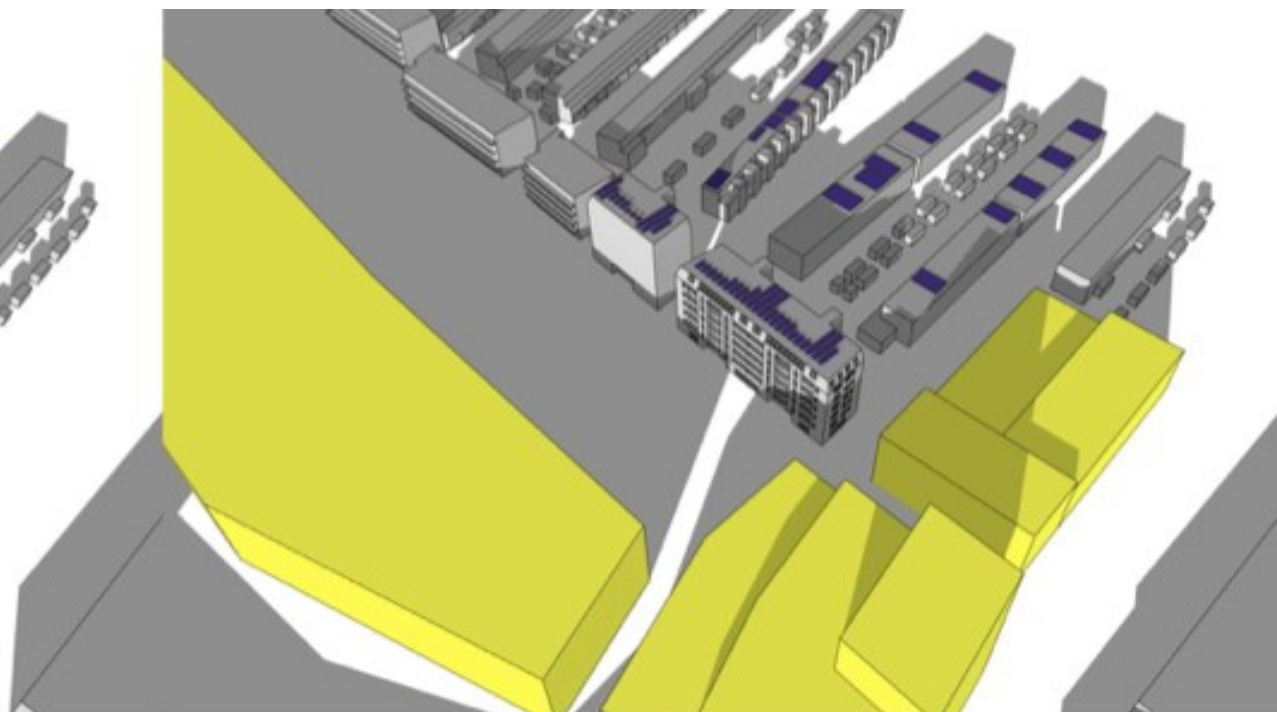
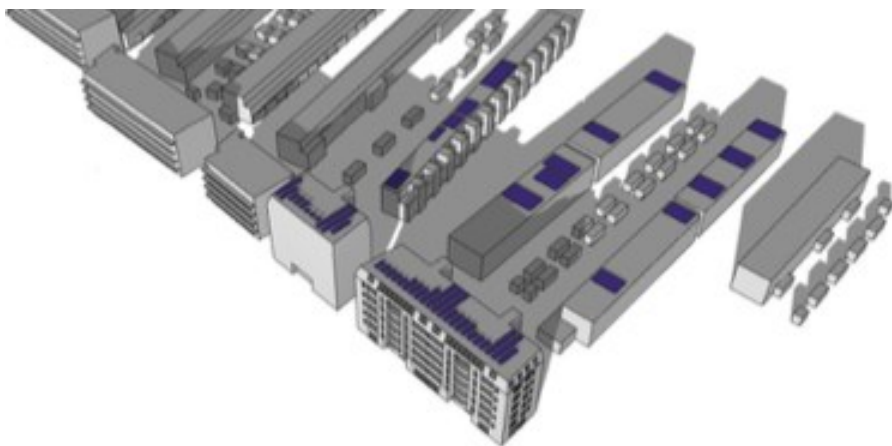
19 februari 15:00 uur



19 februari 15:20 uur, begin schaduw toren langs bestaande bebouwing Engelsestraat



19 februari 15:55 uur, einde extra schaduw toren



19 februari 16:00 uur