

Nota wettelijk vooroverleg en participatie

Samenvatting en beantwoording reacties

Concept ontwerpbestemmingsplan 'Hoek Abtswoudseweg - Zuideinde'

Gemeente Delft
Ruimte Advies
6 juli 2021

Inleiding

Het bestemmingsplan 'Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde' heeft betrekking op een woningbouwontwikkeling van 120 woningen op de hoek van de Abtswoudseweg en het Zuideinde.

Deze 'Nota wettelijk vooroverleg en participatie' bevat de samenvatting en beantwoording van de reacties op het concept ontwerpbestemmingsplan "Hoek Abtswoudseweg - Zuideinde".

Vanaf 2 November 2020 tot en met 30 November 2020 is aan de overleginstanties en (belangenbehartigers van) omwonenden gelegenheid gegeven om een reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan "Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde" te geven. Het betreft een informele procedure zonder een harde reactietermijn.

Het concept ontwerpbestemmingsplan heeft voor (belangenbehartigers van) omwonenden ter inzage gelegen aan de Publieksbalie, Stationsplein 1. Omwonenden zijn hierover per mail benaderd.

Tevens is er op 23 November 2020 een digitaal technisch vragenuur georganiseerd. Hierbij was er een gemeentelijke vertegenwoordiging aanwezig voor het beantwoorden van vragen en het geven van een nadere toelichting.

Binnen de boven aangehaalde termijn zijn reacties van vooroverleginstanties ontvangen en van (belangenbehartigers van) omwonenden.

De reacties zijn hieronder weergegeven. De instantie, organisatie, bedrijfsnaam, belangengroepen worden weergegeven. De NAW-gegevens van natuurlijke personen worden niet weergegeven omdat

deze beschermd zijn op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens.

Nr.	Instantie / Organisatie / Bedrijfsnaam / Vereniging /	Datum reactie / Datum ontvangst reactie
1	KPN	26 oktober 2020 / 26 oktober 2020
2	Gasunie	27 oktober 2020 / 27 oktober 2020
3	Belangenvereniging TU Noord	30 oktober 2020 / 30 oktober 2020
4	Tennet	2 november 2020 / 2 november 2020
5	PZH	e-formulier 3 November 2020
6	Prorail	4 November 2020 / 4 November 2020
7	VRH	20 November 2020 / 20 November 2020
8	Buurtvereniging Delftzicht, Koningsveld en Tu Noord	30 November 2020 / 30 November 2020
9	Bewoners Laan van Braat	30 November 2020 / 30 November 2020
10	HHD	7 December 2020 / 7 December 2020 + afstemming in regulier watertoetsoverleg d.d. 24 juni 2021

Reacties op concept ontwerpbestemmingsplan:

In dit onderdeel zijn de reacties op het concept ontwerpbestemmingsplan samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij wordt steeds aangegeven of de reactie leidt tot een of meerdere aanpassingen van het bestemmingsplan 'Hoek Abtswoudseweg - Zuideinde'.

Nr.		
1	Samenvatting	KPN vraagt aandacht voor belangrijke kabeltracés van KPN in deze omgeving en een kabelverdeelkast nabij Abtswoudseweg 2B. Verzocht wordt om een KLIC melding op te vragen en nader af te stemmen met de vertegenwoordiger van KPN bij uitwerking van het plan.
	Beantwoording	De ontwikkelaar is op de hoogte gesteld van de informatie van KPN over de ligging van de kabeltracés. Op basis van het bouwplan worden geen problemen verwacht. Een KLIC melding zal door de ontwikkelaar in het kader van de uitvoering van de werkzaamheden worden gedaan teneinde de exacte ligging van de kabeltracés in beeld te hebben.
	Aanpassing	Geen
Nr.		
2	Samenvatting	Het concept ontwerp bestemmingsplan is door de Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor de aardgastransportleidingen van de Gasunie, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens is gelegen van de meest nabije leiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisneming aangenomen.
	Aanpassing	Geen
Nr.		
3	Samenvatting	Belangenvereniging TU Noord heeft aangegeven geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot het indienen van een reactie op het concept ontwerp bestemmingsplan.
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisneming aangenomen.
	Aanpassingen	Geen
Nr.		
4	Samenvatting	Tennet geeft aan binnen de grenzen van dit plan geen bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer te hebben. Tennet geeft aan in dit verband geen opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan.
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Aanpassingen	Geen

Nr.		
5	Samenvatting	Het concept - ontwerpbestemmingsplan is door middel van een e-formulier bij de provincie Zuid-Holland aangemeld. Hieruit vloeit voort dat het concept - bestemmingsplan niet voor een nadere beoordeling hoeft te worden ingestuurd.
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Aanpassingen	Geen
Nr.		
6	Samenvatting	Prorail geeft aan geen opmerkingen te hebben op het concept ontwerpbestemmingsplan
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Aanpassing	Geen
Nr.		
7a	Samenvatting	De veiligheidsregio Haaglanden (VRH) geeft in het kader van de beschouwing van risicobronnen aan dat het plangebied op circa 1500 meter ten westen van de Rijksweg A13 ligt. In geval van een calamiteit kan zich een incident voordoen waarbij giftige stoffen vrijkomen. Gezien de afstand van het plangebied tot aan de Rijksweg A13 zal het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling niet significant toe- of afnemen.
	Beantwoording	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen
	Aanpassingen	Geen
7b	Samenvatting	De VRH geeft verder aan dat ten behoeve van het restrisico de volgende maatregelen worden geadviseerd. A. Afschakelbare ventilatie; B. Risicocommunicatie; C. Bereikbaarheid; D. Bluswatervoorziening In een bijlage bij de reactie worden de maatregelen uitgebreid beschreven. Specifiek aandacht wordt hierbij gevraagd voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en aandacht voor de brandveiligheid van de parkeerkelder in verband met voorzieningen voor scootmobielen.
	Beantwoording	De aanbevelingen zijn meegenomen in het spoor van de omgevingsvergunning. Specifiek voor de bereikbaarheid van bestemmingsvrachtverkeer en hulpdiensten is in het bestemmingsplan voorzien in een keermogelijkheid ter plaatse van de groenvoorziening ten westen van het gebouwencomplex. Dit maakt het onder andere voor brandweerwagens mogelijk om te keren wanneer aangereden wordt via de Laan van Braat.
	Aanpassingen	Aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Groen' wordt toegevoegd: 'een keervoorziening voor gemotoriseerd verkeer';
Nr.		

8a	Samenvatting	Wijze van raadpleging: Buurtvereniging Delftzicht, Koningsveld en Tu Noord geeft aan te waarderen kennis te hebben kunnen nemen van het concept ontwerp bestemmingsplan. Echter de wijze waarop (het concept ontwerp bestemmingsplan was alleen raadpleegbaar via een computer bij het Klant Contact Centrum) is niet bevallen. Het bemoeilijkt een zorgvuldige raadpleging van de documenten. Een en ander nog los gezien van corona risico's en de matige ergonomische situatie.
	Beantwoording	Vanuit de gemeente Delft is ervoor gekozen om het concept ontwerp bestemmingsplan op deze wijze aan (belangenbehartigers van) bewoners in de omgeving van het plangebied aan te bieden. Een en ander in combinatie met een overleg waarin de gelegenheid bestond om technische vragen te stellen. De wijze van aanbieden van de stukken houdt verband met het feit dat het concept ontwerp weliswaar ambtelijk, maar nog niet bestuurlijk was vrijgegeven voor een formele planprocedure. Normaliter wordt na een participatiefase enkel het wettelijk vooroverleg doorlopen, waarna de formele procedure wordt ingezet (zienswijzenprocedure ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan). In dit geval is ervoor gekozen om nog de gelegenheid te geven voor informele reacties op een concept. Hiermee is gehoor gegeven aan een uitdrukkelijk verzoek vanuit (belangenbehartigers van) bewoners uit de omgeving. Uit de reactie op het concept kunnen wij herleiden dat het, ondanks ervaren ongemakken tijdens de raadpleging, voor u mogelijk is geweest om voor deze fase van de planvorming afdoende kennis te kunnen nemen van de materie.
	Aanpassingen	Niet van toepassing
8b	Samenvatting	Verantwoording bouwhoogte op basis van geldende beleidsdocumenten: Er worden kanttekeningen geplaatst bij de verantwoording van de bouwhoogte op basis van de geldende beleidsdocumenten, het Plan Uitwerkings Kader (PUK) voor de hoek Abtswoudseweg – Zuideinde, de totstandkoming van eerdere bouwplannen aan de Schie en het MER voor Schieoevers- Noord. In onderstaande is de reactie puntsgewijs (niet letterlijk) samengevat. In de reactie wordt aan de hand van voorbeelden geïllustreerd waarom de gehanteerde bouwhoogte in het plan Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde niet zou kunnen worden verantwoord: 1. Delftzicht behoort volgens de Nota bouwhoogten tot een consolidatiegebied waarin, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 1.4, hoogbouw niet wenselijk is en moet worden afgestemd op de bestaande stedelijke structuur en de (gemiddelde) bouwhoogte van de omgeving. Nieuwe gebouwen zijn maximaal 25 meter hoog, in groengebieden maximaal 18 meter. In beperkte mate is het 'optoppen' van gebouwen toegestaan: 1 laag bij maximaal 6 bouwlagen, 2 lagen bij

		meer dan 6 bouwlagen. 2. In paragraaf 3.2 'De deelgebieden van Delft – Bottom Up' van de nota Bouwhoogte is beschreven dat de bouwhoogte in zijn algemeenheid de 25 meter in deze gebieden niet overschrijdt. Incidenteel zijn verbijzonderde accenten in de vorm van (slanke) torens toegestaan. Die torens zijn in het algemeen niet hoger dan tweemaal de gemiddelde bouwhoogte in het gebied. Afwijkingen op dit principe dienen uitdrukkelijk te worden gemotiveerd. 3. In het PUK (versie 8) wordt gesteld dat de hoogste woontoren in het plan een accolade zou vormen met de woontoren aan het Delftzicht plein dat op 260 meter afstand is gelegen. Dit wordt als een gelegenheidsargument gezien en niet als een deugdelijke motivering voor het toestaan van de bouwhoogten in het plangebied. 4. Recente bouwplannen aan de Schie (Parel aan de Schie, Nieuwe Haven/ Schiekwartier), laten een lagere bouwhoogte toe (16 meter respectievelijk 22 meter). De hoogste bouwhoogte in het plangebied verhoudt zich niet tot deze referenties. 5. De grote woningbouwopgave die Delft heeft, kan niet als ruimtelijke motivatie dienen om in het bestemmingsplan voor de Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde hoogbouw te rechtvaardigen. 6. Het gemeentelijk Bouw Initiatieven Overleg vond een eerdere planuitwerking in het jaar 2009 met een bouwhoogte voor een stedenbouwkundig accent van minder dan 20 meter al te hoog. Op de hoek Abtswoudseweg – Zuideinde werd een stedenbouwkundig accent van 6 tot 8 bouwlagen voorstelbaar geacht. Voor het overige diende de gebouwen qua bouwhoogte op de omgeving (3 bouwlagen aan de Abtswoudseweg) te worden afgestemd. Dit gemeentelijk oordeel uit een eerdere periode verhoudt zich niet tot het huidige PUK waarin op de hoek Abtswoudseweg – Zuideinde een accent van 8 à 10 bouwlagen en voor het overige 4 à 5 bouwlagen voorstelbaar wordt geacht. 7. Nadat het plangebied is uitgebreid met de Brooslocatie is het planuitwerkingskader voor 4 à 5 bouwlagen (zoals opgenomen in PUK versie 8) wederom losgelaten. Het is onduidelijk wat nu een hogere bouwhoogte aan de Schie heeft gerechtvaardigd. 8. In het ontwikkelplan NSD-Abtswoudseweg uit 2003 wordt voor het plangebied aangestuurd op de aansluiting van het plan op de opzet van het plan Steenhuis. 9. Volgens het ontwikkelplan NSD-Abtswoudseweg uit 2003, paragraaf 3.1, zijn er stedenbouwkundige accenten mogelijk op de kruising van structuurlijnen. De vorm en hoogte van de accenten is afhankelijk van de orde van de structuurlijnen. Zo zal de situatie bij de draaikom nabij het Delftzichtplein een belangrijker accent verlangen dan bij de kruising van de Abtswoudseweg met de Schie. In dit licht bezien valt de bouwhoogte van 32 meter in het plangebied versus de bouwhoogte van 29 meter op het Delftzichtplein niet met elkaar te rijmen. 10. De bouwhoogte in het plangebied verhoudt zich niet tot het MER voor Schieoevers Noord waarin is aangegeven dat de bouwhoogte vanuit het zuiden richting de binnenstad zich geleidelijk dient af te
--	--	--

		bouwen.
	Beantwoording	<i>Ad 1 en 2:</i> In paragraaf 3.4.3 van de plantoelichting is aangegeven dat de Nota Bouwhoogten is bedoeld als leidraad om bij ruimtelijke ontwikkelingen een goede afweging te kunnen maken over bouwhoogte en schaal. In de nota zijn voor gebieden indicatieve hoogten opgenomen. De nota gaat ervanuit dat de maximale hoogte wordt bepaald bij de totstandkoming van de concrete bestemmingsplannen. De stedenbouwkundige afwegingen ten aanzien van de gehanteerde bouwhoogte in het plan Hoek Abtswoudseweg - Zuideinde zijn dan ook in deze paragraaf opgenomen en geven adequaat weer in welk opzicht wordt afgeweken van indicatieve hoogten en waarom sprake is van een stedenbouwkundig aanvaardbare invulling ter plaatse. Voor de inhoud wordt hiernaar verwezen. <i>Ad 3:</i> De stedenbouwkundige verantwoording is uitgewerkt in paragraaf 3.4.3 van de plantoelichting. Het PUK geldt hierbij enkel als een vertrekpunt voor de planuitwerking. Uit de stedenbouwkundige verantwoording blijkt dat stedenbouwkundige accenten kunnen worden voorzien langs het waterfront van de Schie en op het kruispunt van de lange lijnen Schie en de verbindingroute tussen de westelijke woongebieden en de TU-campus. Het hoogste stedenbouwkundige accent op de hoek van de Abtswoudseweg – Zuideinde heeft hierbij 10 bouwlagen. Dit spiegelt zich aan het appartementengebouw aan het Delftzicht plein dat eveneens 10 bouwlagen heeft. Hiermee wordt ruimtelijke samenhang aangebracht tussen het 'begin' van het Zuideinde en het 'einde' van het Zuideinde aan het Delftzichtplein en de kruising met de Abtswoudseweg als belangrijke oost-westroute. Van een gelegenheidsargument is in deze geen sprake. <i>Ad 4:</i> Voor de planlocatie wordt een eigenstandige ruimtelijke afweging gemaakt. Uiteraard speelt de omgeving een rol bij de ruimtelijke invulling op een locatie. De referentieplannen betekenen echter niet een automatisme c.q. verplichting om van eenzelfde bouwhoogte uit te gaan. Voor wat betreft het aanbrengen van stedenbouwkundige accenten binnen het plangebied is ruimte voor een andere invulling dan waarvoor in de referentieplannen is gekozen. In paragraaf 3.4.3 van de plantoelichting is op een adequate wijze verantwoord waarom sprake is van een stedenbouwkundig aanvaardbare invulling ter plaatse. Zie in dit verband ook het antwoord bij punt 3. <i>Ad 5:</i> Delft is een compacte stad en heeft te maken met een grote woningbouwopgave. Voor Delft betekent dit in zijn algemeenheid dat er een gecombineerde opgave ligt voor zowel verdichten als vergroenen. In het

	plangebied wordt hieraan invulling gegeven. De stedenbouwkundige verantwoording voor de gehanteerde bouwhoogten in het plangebied is hierbij opgenomen in paragraaf 3.4.3 van de plantoelichting. <i>Ad 6:</i> In het jaar 2009 was er sprake van een andere tijdsgeest en een andere planuitwerking binnen een compacter plangebied. In die zin gaat de vergelijking niet op en is deze momentopname vanuit een ambtelijk bouw initiatieven overleg anno nu niet bepalend. Vastgesteld moet worden dat met de huidige planuitwerking kan op een meer adequate wijze invulling worden gegeven aan het creëren van een kwalitatief hoogstaand woonmilieu. De bestaande bedrijvigheid belendend aan de eerder beoogde opzet van woongebouwen kan worden vervangen door een meer integraal woongebied Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde. In de huidige opzet is sprake van een aanvaardbare stedenbouwkundige invulling, waarvoor onder andere wordt verwezen naar paragraaf 3.4.3 van de plantoelichting. Daarnaast heeft de Adviescommissie Omgevingskwaliteit (AOK) positief over het plan geadviseerd. <i>Ad 7:</i> In een eerdere planuitwerking(en) was voor het appartementengebouw in de noord westelijke hoek van het plangebied voorzien in 4 à 5 bouwlagen. Na een uitgebreide participatie tussen de ontwikkelaar en de omgeving Laan van Braat is ervoor gekozen om betreffend appartementengebouw aan te passen naar 3 bouwlagen. Hiermee wordt met betreffend appartementengebouw aangesloten op de 3 laagse woonbebouwing in het binnengebied van Delftzicht, waaronder de Laan van Braat mede wordt begrepen. De voornoemde aanpassing heeft vervolgens geleid tot een wijziging van de opbouw van bouwlagen in andere delen van het plangebied. Er is in dit verband voor gekozen om het ontwerp van het appartementengebouw van 5 bouwlagen aan het Zuideinde te wijzigen naar een appartementengebouw van 7 bouwlagen, waarbij de bovenste bouwlaag als set-back is vormgegeven. Het 7 bouwlagen tellende stedenbouwkundige accent past in het beeld van een waterfront dat de Schie vormt en wordt in zijn planuitwerking stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. Zie hiervoor ook hetgeen in paragraaf 3.4.3. van de plantoelichting is beschreven. <i>Ad 8 en 9:</i> Het ontwikkelplan voor het voormalige NSD terrein uit 2003 geeft uitgangspunten mee voor de planuitwerking van het voormalige NSD terrein binnen de wijk Delftzicht. Deze ontwikkeling is inmiddels voltooid. In het ontwikkelplan wordt ingegaan op de ruimtelijke structuur van de wijk en de landmarks die in de wijk Delftzicht aanwezig c.q. voorstelbaar zijn. Hieronder begrepen Delftzichtplein en de hoek
--	---

		Abtswoudseweg -Zuideinde. Het ontwikkelplan voor het voormalige NSD terrein uit 2003 geeft een leidraad voor een verdere uitwerking van het NSD terrein, maar vormt op zichzelf geen leidraad voor de verdere planuitwerking van het plangebied Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde. Het vertrekpunt hiervan wordt gevormd door het PlanUitwerkingsKader (PUK). Met de voorliggende planuitwerking voor Hoek Abtswoudseweg – Zuideinde wordt invulling gegeven aan stedenbouwkundige accenten langs het waterfront van de Schie en op het kruispunt van de lange lijnen Schie en de verbindingroute tussen de westelijke woongebieden en de TU-campus. Met de huidige planuitwerking wordt ruimtelijke samenhang aangebracht tussen het 'begin' van het Zuideinde en het 'einde' van het Zuideinde aan het Delftzichtplein en de kruising met de Abtswoudseweg als belangrijke oost-westroute. Een verschil van een paar meter bouwhoogte tussen het stedenbouwkundig accent aan het Delftzichtplein en het stedenbouwkundige accent op de hoek van de Abtswoudseweg en het Zuideinde doet geen afbreuk aan dit voor de planontwikkeling leidende principe. <i>Ad 10:</i> Het plangebied is niet gelegen in het projectgebied Schieoevers Noord, maar ligt hier tegenaan. Afgezien hiervan past de ontwikkeling ter plaatse van de hoek Abtswoudseweg – Zuideinde bij de beoogde oplopende bouwhoogtelijn in het projectgebied Schieoevers Noord in zuidelijke richting.
	Aanpassing	De op de concept-verbeelding weergegeven bouwhoogten blijven gehandhaafd. De in het concept ontwerp bestemmingsplan opgenomen algemene afwijkingsbevoegdheid om de bouwhoogte van gebouwen nog met 1 meter verder te kunnen verhogen, is vanuit het bouwinitiatief niet benodigd. Deze afwijkingsbevoegdheid zal worden geschrapt.
8c	Samenvatting	Bruikbaarheid in- en uitrit Zuideinde: Na een uitgebreid participatietraject met omwonenden is er door initiatiefnemer met instemming van de gemeente Delft voor gekozen om het plangebied tweezijdig te ontsluiten, dat wil zeggen zowel via de Laan van Braat als via het Zuideinde. De ontsluiting via het Zuideinde dient verkeersveilig te zijn. De onderbouwing hiervoor ontbreekt. Gewezen op de volgende aspecten in dit verband: 1. In het PUK versie 8 wordt, op basis van cijfers uit 2016, gesteld dat het Zuideinde 5500 fietsbewegingen per etmaal kent en de Abtswoudseweg 8600. Op basis hiervan wordt een extra ontsluiting aan het Zuideinde, mede gelet op de krappe ontsluiting, niet passend geacht voor wat betreft een veilige verkeersafwikkeling. Zeker nu in het MRDH model voor het jaar 2030 wordt uitgegaan van nog veel hogere intensiteiten, te weten 12100 fietsbewegingen op het Zuideinde en

		9200 fietsbewegingen op het Zuideinde. In de onderzoeken is onvoldoende naar de fietsveiligheid gekeken. 2. De ontsluiting bij het Zuideinde is krap, hetgeen betekent dat voertuigen elkaar niet kunnen passeren, maar op elkaar moeten wachten. Op het trottoir is hiervoor geen ruimte. Dit betekent dat voertuigen op het wegvlak van het Zuideinde zullen moeten wachten. Gesteld wordt dat dit verkeersonveilig is. 3. Een vergelijking met de aansluiting op de Conradlaan in de verkeersanalyse kan niet worden gemaakt, nu het profiel van de ontsluiting afwijkt. Een betere vergelijking kan worden gemaakt met de ontsluiting tussen Zuideinde 88 en 93 die door Delftzicht eveneens niet als een verkeersveilige ontsluiting wordt gezien. Uit een enquête van de buurtvereniging is gebleken dat er regelmatig wachttijden optreden. 4. Grotere voertuigen die het plangebied benaderen via de Laan van Braat kunnen het plangebied niet verlaten via de krappe ontsluiting aan het Zuideinde. De boogstralen in het verkeerskundig rapport deugen niet. Dit betekent dat deze voertuigen achteruit moeten rijden om het plangebied te verlaten. Keren is enkel mogelijk in de groenstrook. Daarover wordt nu niets gezegd. Verwacht mag worden dat het keren in de groenstrook leidt tot schade. Een opstelplek voor vrachtwagens aan de Abtswoudseweg zal leiden tot congestie en verkeersonveilige situaties. 5. Een suggestie wordt gedaan om de verbeelding aan te passen en te voorzien in een dubbelbestemming die zowel de functie wonen als verkeer toelaat, waarmee de ontsluiting ter plaatse van de het Zuideinde kan worden verbreed.
	Beantwoording	<i>Algemeen:</i> De verkeersrapportage is inmiddels geactualiseerd. Onder ander door het MobiliteitsPlan Delft (MPD) hierin te verwerken die het LVVP in de tussentijd heeft vervangen. De onderstaande beantwoording staat in onderlinge verbinding met de meest actuele versie van de verkeersrapportage die als bijlage is gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is hierbij eveneens geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe verkeersrapportage: <i>Ad. 1:</i> In paragraaf 4.3 van de verkeersrapportage wordt ingegaan op de verkeersgeneratie en planeffecten van de ontwikkeling op het Zuideinde. Hieruit kan worden opgemaakt dat de impact van de toename van het autoverkeer afkomstig van de ontwikkeling Hoek Zuideinde Abtswoudseweg op de fietsstraat Zuideinde acceptabel is. Bij het bepalen van de impact op het Zuideinde is een worst-case benadering toegepast. De verhouding auto- en fietsverkeer valt hierbij ruimschoots binnen de richtlijn voor fietsstraten (CROW). Er is daarom geen aanleiding om aan te nemen dat er verkeersonveilige situaties zullen optreden.

		<i>Ad. 2:</i> In de nieuwe versie van de verkeersrapportage wordt op dit aspect ingegaan in paragraaf 4.5.2. Naar aanleiding hiervan wordt vastgesteld dat van verkeersonveilige situaties geen sprake zal zijn. <i>Ad. 3:</i> In de nieuwe versie van de verkeersrapportage wordt op dit aspect ingegaan in paragraaf 4.5.2. Naar aanleiding hiervan wordt vastgesteld dat van verkeersonveilige situaties geen sprake zal zijn. <i>Ad. 4:</i> Er wordt een aanpassing doorgevoerd (aan de zijde van de Laan van Braat) binnen het plangebied, zodat grote voertuigen kunnen keren. In eerste instantie zal daartoe de ingang naar de parkeergarage zodanig worden vormgegeven dat deze entree ook als keermogelijkheid kan dienen. Daarnaast zal op planniveau worden voorzien in de mogelijke realisatie van een keermogelijkheid binnen de groenbestemming. Keermogelijkheden worden hierbij zodanig gedimensioneerd dat schadevrij en veilig gekeerd kan worden. Binnen het plangebied zal verder worden voorzien in een opstelplaats voor vuilnisophaaldiensten, zodat een vermijdbare congestie aan de Abtswoudseweg niet optreedt. <i>Ad. 5:</i> De suggestie wordt overgenomen in die zin dat een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ontsluitingsweg' binnen de woonbestemming ter plaatse van Zuideinde huisnummer 100 wordt opgenomen, waarmee een verbreding van de ontsluiting kan worden gefaciliteerd als daartoe de mogelijkheden zich aandienen. In planologische zin naar de toekomst toe wordt deze mogelijkheid dan in ieder geval niet uitgesloten.
	Aanpassingen	• De plantoelichting en de verkeersrapportage zijn geactualiseerd, zoals in bovenstaande aangegeven. • De planregels zijn aangepast door te voorzien in een keermogelijkheid binnen de bestemming 'Groen'; • De verbeelding is aangepast door te voorzien in de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ontsluitingsweg' ter plaatse van de bestemming 'Wonen' bij het adres Zuideinde 100; • De planregels worden aangepast door te voorzien in een mogelijke verbreding van een ontsluiting aan de zijde van het Zuideinde ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer -

		ontsluitingsweg'.
8d	Samenvatting	Resultaten windhinderonderzoek omgeving: Ten aanzien van het windhinderonderzoek worden de volgende opmerkingen geplaatst: • Onduidelijk is of voor het windhinderonderzoek gebruik is gemaakt van CFD-modellering. • Onduidelijk is of voldaan wordt aan de NEN 8100; • Onduidelijk is of voldoende rekening wordt gehouden met het gladde oppervlak van water van de Schie en belendende gebouwen; • Onduidelijk is of fietsverkeer rondom het plangebied verkeersveilig kan plaatsvinden vanuit het oogpunt van eventuele windhinder.
	Beantwoording	Bij het concept ontwerpbestemmingsplan was een kwalitatief windhinderonderzoek gevoegd. Gelet op het feit dat één van de gebouwen in het plangebied net iets meer dan 30 bouwhoogte meekrijgt en de NEN8100 bij een dergelijke bouwhoogte aanstuurt op een CFD-modellering, is bij het ontwerp bestemmingsplan een nieuw kwantitatief windhinderonderzoek gevoegd waarbij gebruik is gemaakt van deze CFD-modellering. Uit het nieuwe kwantitatieve onderzoek blijkt dat in alle gevallen sprake is van een goed windklimaat. Rondom het plangebied is vanuit het aspect windhinder derhalve geen sprake van belemmeringen voor een veilige afwikkeling van fietsverkeer.
	Aanpassingen	Het nieuwe kwantitatieve windhinderonderzoek vervangt het eerdere kwalitatieve windhinderonderzoek als bijlage bij de toelichting. De toelichting zelf wordt herijkt aan de hand van de resultaten van het nieuwe kwantitatieve windhinderonderzoek.
Nr.		
9a	Samenvatting	De bewoners van de Laan van Braat geven aan dat na een intensieve participatie over de ontsluiting van het plangebied de gemeente het voorstel van de omwonenden heeft overgenomen om te voorzien in een tweezijdige ontsluiting. Het verkeer kan in de nieuwe opzet zowel via het Zuideinde als via de Laan van Braat rijden. In de praktijk zullen de nieuwe bewoners tijdens de TU fietsspits via de Laan van Braat rijden en op de rustigere momenten via het Zuideinde. Doordat er een keuzemogelijkheid bestaat voor wat betreft de routing, wordt de verkeersdruk op de Laan van Braat gereduceerd en de veiligheid verbeterd. De bewoners van de Laan van Braat zijn hier tevreden mee.
	Beantwoording	Het is prettig om te vernemen dat de uitgebreide participatie met de bewoners van de Laan van Braat heeft geleid tot een gedragen oplossing voor wat betreft een tweezijdige ontsluiting van het plangebied.
	Aanpassing	Geen
9b	Samenvatting	De bewoners van de Laan van Braat zijn verder tevreden met het doortrekken van de groene long van Delftzicht tot aan de Abtswoudseweg - als tegenhanger van een veel hogere FSI dan in de rest van de wijk.
	Beantwoording	De wordt voor kennisgeving aangenomen.

	Aanpassingen	Geen
9c	Samenvatting	Ondanks het feit dat de bewoners van de Laan van Braat tevreden zijn met een tweezijdige ontsluiting van het plangebied, wordt desondanks een kanttekening gemaakt bij de verkeerstoename en hiermee verband houdende toename van de geluidbelasting. De Laan van Braat krijgt een verkeerstoename van 435% te verwerken en de geluidsbelasting in de Laan van Braat neemt als gevolg hiervan substantieel toe tot boven de norm van 53 dB. Volgens de bewoners kunnen alleen lagere dichtheden van woningaantallen in het plangebied verlichting ten aanzien van de planeffecten brengen. De bewoners sluiten zich aan bij de gezamenlijke oproep van onze buurtvereniging en TU-Noord om de bouwmassa te verkleinen. Hierbij wordt niet alleen gewezen op de hoogste toren, maar ook aan verlagen van het belendende gebouw aan de Schiezijde van 7 bouwlagen om hiermee het beeld te handhaven waar de gemeente zelf aan refereert.
	Beantwoording	In hoofdstuk 4 van de plantoelichting wordt in onderlinge verbinding met effectrapportages ingegaan op de indirecte planeffecten. Hieruit vloeit het beeld voort dat er geen sprake is van onaanvaardbare planeffecten. Vastgesteld kan worden dat ter plaatse van de Laan van Braat in de huidige en toekomstige situatie (na planontwikkeling) sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Vanuit dit oogpunt bezien is er geen aanleiding om tot planaanpassing over te gaan.
	Aanpassingen	Geen
9d	Samenvatting	De bewoners van de Laan van Braat blijven graag in overleg met de gemeente om te kunnen waarborgen dat de uitvoering en materialisatie van de geplande vergroening en verharding kwalitatief hoogwaardig is en duurzaam veilig aansluit op de bestaande groene loper die zo kenmerkend is voor onze wijk.
	Beantwoording	Voor de inrichting van de 'groene loper' staat het aanbod om hierbij betrokken te blijven. Op dit moment is een uitwerking voor de uitvoering echter nog niet aan de orde.
	Aanpassingen	Geen
9e	Samenvatting	Invloed op de verkeersveiligheid is niet onderbouwd. In de verkeersrapportage wordt aangevoerd dat de verwachte (etmaal)intensiteit ver onder de (etmaal)capaciteit van de wegen blijft en daardoor dat er geen effect plaats vindt op de verkeersveiligheid. De intensiteit van het verkeer is zeker een van de factoren die invloed hebben op de verkeersveiligheid maar zeker niet de enige. We missen in de analyse van de adviseur van Van Mierlo maar ook in de overige onderliggende stukken van de gemeente een onderbouwing dat de nieuwe situatie een duurzaam veilige situatie oplevert op de locatie zelf en in de omliggende straten en kruisingen tussen modaliteiten ter plaatse van o.a. Laan van Braat, Zuideinde, Abtswoudseweg en S- bocht bij de wijkontsluiting.
	Beantwoording	<u>Laan van Braat</u> De Laan van Braat maakt onderdeel uit van een groter verblijfsgebied en is ingericht als een erftoegangsweg. De intensiteit van het gemotoriseerd ligt ruim onder de capaciteit van deze weg. De

		inrichting en het gebruik van de wegen komen in de nieuwe situatie met elkaar overeen. Er wordt op deze wegen voldaan aan het principes van Duurzaam Veilig. Er is geen reden om aan te nemen dat er een verkeersonveilige situatie in de nieuwe situatie ontstaat. <u>Zuideinde en Abtswoudseweg</u> Het Zuideinde en de Abtswoudseweg zijn beide ingericht als fietsstraat. In de analyse is rekening gehouden met een worstcase benadering. Uit deze worstcase-benadering blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer ten opzicht van de hoeveelheid fietsverkeer acceptabel is en de verhouding fiets-autoverkeer binnen de richtlijnen voor fietsstraten (CROW) vallen. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat er een verkeersonveilige situatie in de nieuwe situatie ontstaat. <u>S-bocht bij de wijkontsluiting.</u> Ten aanzien van de S-bocht het volgende. Op 29 november 2018 is het bestemmingsplan “Nieuw Delft, zuidelijke velden” vastgesteld. Het plan heeft geleid tot diverse zienswijzen op de ontworpen verkeersstructuur voor de route Nieuwe Gracht-Deltaweg, Engelsestraat-Deltaweg en de fietsroute Abtswoudseweg-Mercuriuspad dat deze beide routes kruist. Kern van de zienswijzen betreft enerzijds de verkeersveiligheid als gevolg van zichtlijnen en verschil in voorrangregeling en anderzijds een slechte verkeersafwikkeling als gevolg van grote fietsstromen richting de campus van TU Delft. Naar aanleiding van deze zienswijzen heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college van burgemeester en wethouders wordt verzocht om de ontworpen verkeersstructuur te monitoren. In de monitoring in 2019 zijn geen verkeersonveilige situaties geconstateerd. In 2020 heeft de monitoring door corona niet plaatsgevonden. Voor de analyse van dit bestemmingsplan is bepaald in hoeverre er sprake is van een goede afwikkeling van het verkeer op de kruispunten Engelsestraat / Abtswoudseweg en Deltaweg met de Engelsestraat. Hieruit is niet gebleken dat deze ontwikkeling leidt tot knelpunten op de kruispunten bij de S-bocht.
	Aanpassing	De verkeersrapportage is geactualiseerd door meer informatie mee te geven over de afwikkeling van het verkeer op de nabijgelegen kruispunten.
9f	Samenvatting	1. In de capaciteitsanalyse is het onduidelijk welke brondata is gebruikt en waarom de maatgevende capaciteiten niet zijn bekeken. De analyse bevat onjuiste verkeersdata en rijrichtingen zijn niet altijd

		correct weergegeven. 2. Een hiaat in de gebruikte gegevens betreft de overige geplande, buiten het plangebied gelegen ontwikkelingen (Schie-oevers, veld 6-7, etc.). Ook al vindt dit buiten het beeld van de ontwikkelaar plaats, de gemeente zou hier rekenschap van moeten geven en dit in de onderbouwing van het bestemmingsplan moeten meenemen. 3. De beperkende factor voor de capaciteit van de wegen zijn de capaciteiten van de kruispunten en dan met name de capaciteit van de S-bocht. In de verkeersanalyse wordt niet duidelijk dat deze is geanalyseerd.
	Beantwoording	1. Het is niet helder waarop exact wordt gedoeld. Vooralsnog worden op dit punt geen onregelmatigheden waargenomen. 2. Voor de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van het verkeersmodel MRDH V2.6. De ontwikkelingen in Schieoevers en Nieuw Delft zijn meegenomen in het verkeersmodel en daarmee in de onderbouwing van het bestemmingsplan. 3. Zie hiervoor de beantwoording bij 9^e. Het verkeersrapport wordt aangevuld met betreffende informatie.
	Aanpassingen	De verkeersrapportage is geactualiseerd door meer informatie mee te geven over de afwikkeling van het verkeer op de nabijgelegen kruispunten.
9g	Samenvatting	Getuige de doelstelling van de gemeente om andere modaliteiten te prefereren boven de auto zou het aanbeveling verdienen om meer makkelijk toegankelijke fietsparkeerplaatsen te realiseren binnen het plangebied.
	Beantwoording	Voor fietsparkeren wordt getoetst aan het bouwbesluit. Voor ieder appartement wordt een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte gerealiseerd, waarmee wordt voldaan aan het bouwbesluit. Daarnaast wordt voorzien in fietsparkeren voor bezoekers bij iedere entree van de gebouwen.
	Aanpassingen	Geen
Nr.		
10 a	Samenvatting	Het Hoogheemraadschap Delfland (HHD) merkt ten aanzien van de beschrijving van het aspect grondwater in de plantoelichting het volgende op. In paragraaf 4.1.1 is de drooglegging in het plangebied ten opzichte van het polderpeil beschreven. Hoewel dit formeel correct is, het plangebied ligt immers in de Hoge Abtwoudsepolder, geeft deze waarde geen inzicht in de situatie ter plaatse. Er is in de nabijheid van het plangebied namelijk geen polderwater aanwezig. Echter door de ligging tegen de Schie heeft het boezempeil van -0,43 m + NAP invloed op de grondwaterstanden ter plaatse. Wij verzoeken u de

		ontwateringsdiepte ten opzichte van het boezempeil aan de toelichting toe te voegen en de wijze waarop de ontwikkeling rekening houdt met optredende grondwaterstanden te beschrijven.
	Beantwoording	Inmiddels is de plantoelichting aangepast, mede in onderling verband met een nader uitgevoerd geohydrologisch onderzoek. Het betreffende onderzoek is als bijlage bij de plantoelichting en de planregels opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van het aspect grondwater beheersmaatregelen nodig zijn nu de halfverdiepte parkeergarage deels in het grondwater wordt gesitueerd en als gevolg hiervan sprake is van relevante veranderingen in het grondwaterpeil die vanuit het oogpunt van effecten dienen te worden vermeden. De beheersmaatregelen zijn beschreven in het geohydrologisch onderzoek. In dit verband is voorzien in een planregel die het realiseren en in stand houden van de beheersmaatregelen borgt.
	Aanpassing	Aanpassing toelichting, regels en voeging van het geohydrologisch onderzoek als bijlage bij de plantoelichting en planregels. N.B.: Het HHD heeft in het regulier watertoetsoverleg van 24 juni 2021 aangegeven naar aanleiding van deze aanpassingen geen opmerkingen meer te hebben.
10 b	Samenvatting	Het HHD geeft aan dat voor de werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkering, zoals beschreven, een watervergunning dient te worden aangevraagd. Voor ondergrondse werkzaamheden is het daarbij van belang, rekening te houden met een breder profiel van de waterkering op diepte. De verbeelding geeft alleen het 2D-beeld van de kering op maaiveldniveau. Op dit moment heeft het HHD aan de hand van een concrete aanvraag om een watervergunning nog niet kunnen vaststellen of met het bouwplan voldaan wordt aan de beleidsregel voor medegebruik. Een en ander in verband met het feit dat de watervergunning ten tijde van de reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan nog niet was aangevraagd. Verzocht wordt om de plantoelichting hierop aan te passen.
	Beantwoording	De plantoelichting is aangepast door een aanvullende profieltekening van de kering op te nemen in combinatie met het bouwplan en de te treffen maatregelen. Daarnaast is in een aanvullende beschrijving voorzien.
	Aanpassingen	De plantoelichting is aangepast door een aanvullende profieltekening van de kering op te nemen in combinatie met het bouwplan en de te treffen maatregelen. Daarnaast is in een aanvullende beschrijving voorzien.. N.B.: Het HHD heeft in het regulier watertoetsoverleg van 24 juni 2021 aangegeven naar aanleiding van deze aanpassingen geen opmerkingen meer te hebben.

10 c	Samenvatting	Het HHD vindt het positief, dat de ontwikkeling door middel van waterberging op de daktuinen aan klimaatadaptatie bijdraagt. Hoewel, zoals beschreven, de ontwikkeling aan het standstill-beginsel voldoet, zijn extra maatregelen een waardevolle bijdrage aan een duurzame leefomgeving.
	Beantwoording	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
	Aanpassingen	Geen