

4747713

Nota Zienswijzen

Zienswijze en beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Mijnbouwstraat 120

Gemeente Delft
Ruimte Advies
Februari 2022

Zienswijzen

Van 30 november 2021 tot en met 10 januari 2022 heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen op het Stadskantoor, via bekendmakingen.nl en op ruimtelijkeplannen.nl (de landelijke voorziening).

De schriftelijke zienswijzen zijn hieronder weergegeven. De zienswijzen hebben een nummer gekregen. Daarnaast is de datum weergegeven van de ingekomen reactie.

| Nr. | Datum | |
|-----|------------------|---|
| 1 | 14 december 2021 | Stedin |
| 2 | 6 januari 2022 | Belangenvereniging TU Noord mede namens Natuurlijk Delfland en Natuurbescherming Natuurlijk Delfland |

Ten aanzien van zienswijze 2 wordt gerefereerd aan een brief van 9 september 2021 van de Belangenvereniging TU Noord. Dit betrof een zienswijze op de ingediende aanvraag omgevingsvergunning. Na overleg heeft de belangenvereniging TU Noord bevestigd dat de brief van 9 september 2021 geen onderdeel is van de zienswijze en geen inhoudelijke beantwoording behoeft.

In dit onderdeel zijn de Zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Hierbij wordt ook steeds aangegeven of de reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Hieronder worden de zienswijzen besproken.

| | | | |
|-----|--|----------------------|--|
| A.1 | | Zienswijze | <p>Stedin heeft het bestemmingsplan beoordeeld en merkt op dat er meerdere hoogspanningskabels (> 25 kV) binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan zijn gelegen. Deze verbinding is van belang zowel (boven-)regionaal en lokaal voor de elektriciteitsvoorziening (leveringszekerheid). Gelet op het belang van deze hoogspanningsverbinding wordt verzocht de plannen aan te passen waarbij de alhier gelegen verbinding (hartlijn van de kabels) en de daarbij behorende belemmeringenstrook (5 meter ter weerszijde) planologisch wordt bestemd.</p> |
| | | Beantwoording | <p>Na bestudering van de toegevoegde situatietekening, komen wij tot de conclusie dat dit gedeelte van de hoogspanningskabel een 25 KV-leiding betreft die de gemeente normaliter niet bestemt. In onze bestemmingsplannen bestemmen we alleen in de volgende gevallen de kabels en leidingen op de verbeelding:</p> <ul style="list-style-type: none"> • leidingen voor het transport van giftige stoffen; • leidingen voor het transport van brandbare en/of ontplofbare stoffen; • aardgasleidingen met een bedrijfsdruk van 10 bar en hoger; • leidingen met een diameter van 50 cm en groter met tenminste een regionale functie, buiten de bebouwde kom; • bovengrondse hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger; • ondergrondse hoogspanningsverbindingen van 150 kV en hoger; • afvalwaterpersleidingen met een doorsnee van 400 mm en groter; • effluentleidingen van afvalwaterzuiveringinrichtingen <p>Het planologisch niet bestemmen van 'overige leidingen' is niet alleen een bestendige lijn in de gemeente Delft, het is tevens geen wettelijke verplichting. Er is dan ook geen aanleiding voor deze hoogspanningskabel in dit bestemmingsplangebied een uitzondering te maken.</p> <p>De inwerkingtreding van de Omgevingswet kan daarentegen een goede aanleiding zijn om in samenspraak met de netbeheerders en het Hoogheemraad Delfland deze bestendige lijn te evalueren en waar mogelijk aan te passen.</p> |

| | | | |
|------------|--|----------------------|---|
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan |
| B.1 | | Zienswijze | Hoewel op initiatiefnemer geen verplichting rust de compensatie vorm te geven - dit ligt bij de gemeente - ziet de Belangenvereniging voldoende duidelijkheid en zekerheid over de compensatie als belangrijke criteria voor de beoordeling van het plan. Op dit moment bestaat nog onvoldoende duidelijkheid over de uitwerking van de compensatieopgave. Bij de beantwoording van de zienswijze zien wij graag de gewenste duidelijkheid over besteding van beschikbare middelen voor groencompensatie in de nabijheid van het plan. |
| | | Beantwoording | <p>Uit de voorschriften van de Bomenverordening Delft 2013 blijkt dat:</p> <p>‘Indien niet ter plaatse dan wel binnen redelijk te achten afstand kan worden herplant, dan wel dat herplant naar het oordeel van het bevoegd gezag naar maatstaven van redelijkheid onvoldoende compensatie biedt voor het vellen van de houtopstand, kan het bevoegd gezag aan de vergunning het voorschrift verbinden dat de houtopstand niet mag worden geveld alvorens een geldelijke bijdrage is gestort in het gemeentelijk herplantfonds.’</p> <p>Op grond van de voorschriften van de bomenverordening kon RHDHV de gevelde bomen niet op redelijke afstand herplanten en heeft daardoor een geldelijke bijdrage gestort in het gemeentelijk herplantfonds. Dit herplantfonds wordt gemeentebreed ingezet voor de herplant van bomen. De besteding is derhalve niet per project binnen de wijk gespecificeerd.</p> |
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan |
| B.2 | | Zienswijze | <p>De groencompensatie heeft uitsluitend betrekking op het verlies van bomen, niet op het wijzigen van de bestemming groen / ecologische zone naar verkeer / parkeren aan de achterzijde van het gebouw.</p> <p>Zoals is te zien op de plankaart Bestemmingsplan TU Noord - de Noordelijke Wippolder (2007) is het groengebied achter Mijnbouwstraat 120 een ecologische zone. Hier is eerst zonder toestemming een</p> |

| | | | |
|--|--|----------------------|--|
| | | | <p>parkeerterrein aangelegd, deels later in het bestemmingsplan Professor Schermerhornstraat (2016) als zodanig bestemd zonder compensatie voor groenverlies. De nog geldende Nota Groen Delft 2012-2020 stelt "Het uitgangspunt is dat aantasting van bestaande groene en ecologische waarden zoveel mogelijk wordt voorkomen en waar mogelijk gecompenseerd." Het groenverlies ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan is ca 1.700 m² - 700 m² = ca 1.000 m². Dit groenverlies dient te worden gecompenseerd. Verzocht wordt om in aanvulling op de 'boomcompensatie' aan te geven op welke wijze dit groen wordt gecompenseerd.</p> |
| | | Beantwoording | <p>In het vigerend bestemmingsplan waren al parkeervoorzieningen gerealiseerd in de bestemming groen. Als compensatie voor het groen dat verloren gaat, is extra areaal groen toegevoegd aan de Mijnbouwstraat waarmee de totale kwaliteit van het gebied wordt versterkt. Daarbij is ook ingezet op een kwaliteitsverbetering van het De Vries van Heystplantsoen en de aanleg van een faunapassage. In totaal wordt er 1900m² extra groen oppervlak gerealiseerd op de Julianalaan en de Vries van Heijstplantsoen.</p> <p>Het plan is verder zo ingepast dat (overige) bestaande bomen behouden kunnen blijven.</p> <p>Naast de compensatie als gevolg van de kap van de bomen geldt dat aan de oostzijde de bestaande entree wordt aangepast, verharding wordt verwijderd en hiervoor in de plaats een terras met een groene invulling en halfverharding terugkomt. Aan de achterzijde wordt het parkeerterrein door middel van halfverharding aangelegd.</p> <p>Ten overvloede is het goed te realiseren dat het voorliggende bestemmingsplan alleen betrekking heeft op de herontwikkeling van het pand Mijnbouw aan de Mijnbouwstraat 120. Voor een mogelijke groencompensatie kan dus alleen aan deze herontwikkeling worden beoordeeld of deze voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Eventuele eerdere/andere ontwikkelingen dan wel compensaties staan volgens vaste jurisprudentie los van deze herontwikkeling.</p> |
| | | Conclusie | <p>Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p> |

| | | | |
|------------|--|----------------------|---|
| B.3 | | Zienswijze | <p>Op 30 september 2021 heeft de raad het Kader Natuurinclusief bouwen vastgesteld. Hoewel in het plan aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen, zijn geen specifieke voorschriften opgenomen over natuurinclusief bouwen. Dit wordt echter wel voorgeschreven vanuit gemeentelijk beleid. Verzocht wordt om waar van toepassing voorschriften op te nemen over natuurinclusief bouwen.</p> |
| | | Beantwoording | <p>Op het moment van vaststelling van het genoemde Kader was de aanvraag omgevingsvergunning reeds ingediend en was ook al een exploitatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente en RHDHV. Daarbij geldt dat de planvorming een lange voorbereidingstijd heeft gehad die terugloopt tot begin 2020. Daarnaast heeft het te maken met het feit dat het een aanpassing is aan een Rijksmonument.</p> <p>Dit laat onverlet dat binnen de plannen op verschillende aspecten invulling wordt gegeven aan natuurinclusief bouwen. Concreet gaat het daarbij onder andere om de aanleg van een waterberging. Hiervoor is in de planregels ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Daarnaast wordt de inrichting van het gebied aan de voorzijde van het gebouw heringericht met groen en half verharding, rekening houdend met de historische inrichting en het bevorderen van de biodiversiteit. Tevens wordt het parkeerterrein aan de achterzijde eveneens half verhard aangelegd. Dit draagt bij aan het voorkomen van hittestress.</p> <p>Conform de Wet natuurbescherming wordt rekening gehouden met beschermde diersoorten zoals vleermuizen. Uit het uitgevoerde onderzoek naar aanwezigheid van vleermuisverblijfplaatsen in het gebouw blijkt onder andere dat het plangebied fungeert als foerageergebied voor gewone dwergvleermuis. In verband hiermee is een activiteitenplan opgesteld en de aangevraagde ontheffing Wet natuurbescherming verleend. In dit plan staat beschreven op welke manier de negatieve effecten worden verzacht dan wel worden voorkomen. Zowel in de tijdelijke situatie als gevolg van de verbouwing en in de toekomstige definitieve situatie worden voorzieningen ten behoeve van het verblijven van vleermuizen gerealiseerd. In de definitieve situatie worden negen tot twaalf permanente vervangende verblijfplaatsen inwendig in de muur van het pand gerealiseerd. Het pand is dan weer geschikt als zomerverblijfplaats voor minimaal 3 tot meer dan 10 gewone dwergvleermuizen. De realisatie van deze voorzieningen zijn onderdeel van de verleende ontheffing en ook meegegeven aan de aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Bovendien is RHDHV voornemens om in het</p> |

| | | | |
|------------|--|----------------------|---|
| | | | <p>kader van BREEAM-NL In use LE02 (ecologische voorzieningen) de maximale score te behalen. Zodoende wordt verwacht dat het pand zelf alsook de buitenruimte er omheen gelijkwaardig dan wel beter zal functioneren ten aanzien van vleermuizen en biodiversiteit in het algemeen.</p> |
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan |
| B.4 | | Zienswijze | <p>Het plan voor Mijnbouwstraat 120 voorziet in het accommoderen van een groot aantal medewerkers (700 fte) en bezoekers. Hierdoor ontstaat een significante toename van het aantal verkeersbewegingen per auto door TU Noord, vooral over de toch reeds zwaar belaste centrumroute (A13 - Oostpoortweg - Julianalaan - Mijnbouwstraat - Mijnbouwplein).</p> <p>Verzocht wordt concrete maatregelen voor de directe omgeving van het plangebied te benoemen die leiden tot de noodzakelijke verkeersafname in plaats van sterke groei van het autoverkeer over de Mijnbouwstraat en toeleidende routes.</p> |
| | | Beantwoording | <p>Zoals de Belangenvereniging zelf al stelt, zijn er in 2030 meer voertuigbewegingen per jaar dan in 2016. De toename wordt deels veroorzaakt door autonome groei en is deels een 'projecteffect' van de ontwikkeling aan de Mijnbouwstraat 120. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat de wegen rondom de ontwikkeling het extra verkeer in 2030 kunnen verwerken en er geen capaciteitsknelpunten worden verwacht. Er is daarom geen aanleiding om in het kader van onderhavige bestemmingsplanprocedure maatregelen te benoemen die op termijn tot een verkeersafname moet leiden.</p> <p>Uit het onderzoek Verkeersgeneratie Mijnbouwstraat 120 blijkt eveneens dat als gevolg van de beperkte verkeerstoename geen relevante toenames worden verwacht van de geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van het kantoorgebouw. Zie de navolgend tabel:</p> |

| | | <p>Verkeersaantrekkende werking.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Straat</th> <th colspan="2">Etmaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal</th> <th rowspan="2">Toename in [dB]</th> </tr> <tr> <th>2030 zonder plan</th> <th>2030 met plan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Mijnbouwstraat</i></td> <td>6.480</td> <td>6.605</td> <td>0,1</td> </tr> <tr> <td><i>Julianalaan</i></td> <td>15.610</td> <td>15.670</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td><i>Schoenmakerstraat</i></td> <td>10.820</td> <td>10.880</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td><i>Sebastiaansbrug</i></td> <td>14.770</td> <td>14.776</td> <td>0,0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toename, omgerekend naar decibellen, niet meer dan 0,1 dB bedraagt en daarmee verwaarloosbaar. Wijzigingen zijn voor het menselijk oor pas hoorbaar vanaf 2-3 dB. Bij een verdubbeling van de verkeersintensiteit is sprake van 3 dB toename. Een toename van 10 dB ervaart een persoon als een verdubbeling van het geluid.</p> <p>Gezien de resultaten van niet meer dan 0,1 dB toename, worden er geen relevante toenames verwacht van de geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving van het kantoorgebouw. Vanwege het (extra) wegverkeer is geen sprake van verslechtering van het woon- en leefklimaat vanwege het plan.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit geldt verder dat uit onderzoek blijkt dat de grenswaarden niet worden overschreden en dit aspect geen belemmering vormt voor de voorgenomen planontwikkeling. Daarbij wordt opgemerkt dat als het gebouw zonder bestemmingsplanherziening een nieuwe invulling zou krijgen dit eveneens tot een verkeerstoename zou kunnen leiden.</p> | Straat | Etmaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal | | Toename in [dB] | 2030 zonder plan | 2030 met plan | <i>Mijnbouwstraat</i> | 6.480 | 6.605 | 0,1 | <i>Julianalaan</i> | 15.610 | 15.670 | 0,0 | <i>Schoenmakerstraat</i> | 10.820 | 10.880 | 0,0 | <i>Sebastiaansbrug</i> | 14.770 | 14.776 | 0,0 |
|--------------------------|---|---|---|---|--|-----------------|------------------|---------------|-----------------------|-------|-------|-----|--------------------|--------|--------|-----|--------------------------|--------|--------|-----|------------------------|--------|--------|-----|
| Straat | Etmaalintensiteit in motorvoertuigen per etmaal | | | Toename in [dB] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2030 zonder plan | 2030 met plan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Mijnbouwstraat</i> | 6.480 | 6.605 | 0,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Julianalaan</i> | 15.610 | 15.670 | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Schoenmakerstraat</i> | 10.820 | 10.880 | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Sebastiaansbrug</i> | 14.770 | 14.776 | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B.5 | | Zienswijze | Bij een parkeernorm van 0,3 per fte zijn 210 parkeerplekken nodig die deels (91) rond het gebouw, deels in de Zuidpoortgarage (119) worden gevonden. Gezien de beperkte toename van verkeersbewegingen door het plan worden er geen capaciteitsknelpunten verwacht. Hoewel uitgegaan wordt van een lage parkeernorm en het merendeel van de medewerkers geen gebruik zal maken van de auto ziet de Belangenvereniging graag op welke wijze medewerkers en bezoekers verdergaand gestimuleerd worden om bij te dragen aan het streven van de gemeente Delft om het autoverkeer af te | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|------------|--|----------------------|--|
| | | | laten nemen. Te denken valt aan flankerende mobiliteitsmaatregelen in een locatie specifiek programma. |
| | | Beantwoording | <p>Ten behoeve van de vestiging aan de Mijnbouwstraat heeft RHDHV een mobiliteitsplan opgesteld, waarin de parkeeroplossing is beschreven om aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast heeft RHDHV een duurzaamheidsambitie die ook op het gebied van mobiliteit ingevuld moet worden. Deze zijn wel besproken met RHDHV, maar omdat deze ambities niet juridisch afdwingbaar zijn in deze ruimtelijke procedure, zijn ze niet opgenomen in de juridische bepalingen van het ontwerpbestemmingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning. Een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsvisie van RHDHV is de inzet op deelmobiliteit. Dit houdt in dat op termijn (een deel van) het leasewagenpark wordt vervangen door deelvervoer. Deze deelauto's en elektrische deelfietsen zijn overdag beschikbaar voor werknemers ten behoeve van zakelijke ritten. Buiten kantoor tijden zijn deze auto's en fietsen beschikbaar voor omwonenden. Het kost tijd om deze omschakeling te maken, maar in de overeenkomst met ParkerenDelft voor het gebruik van de Zuidpoortgarage is een optie opgenomen om het aantal abonnementen te reduceren.</p> <p>Om de afname van het aantal auto's en het aantal ritten dat met de auto wordt afgelegd te verminderen, zet de RHDHV bij de verhuizing al in op het gebruik van andere modaliteiten. Zo wordt er een fietsenstalling met 250 plaatsen gerealiseerd, inclusief voorzieningen als kleedruimtes. RHDHV is actief in het stimuleren van fietsgebruik boven andere manieren van woon-werkverkeer, onder andere door de bedrijvenfietsregeling en het reizen met de NS Business Card in combinatie met een huurfiets.</p> |
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan |
| B.6 | | Zienswijze | Het is de bedoeling om een open karakter te creëren en het gebouw deels toegankelijk (semiopenbaar) te maken voor studenten en omwonenden. De belangenvereniging stelt dit initiatief op prijs. In het plan staat echter geen concrete uitwerking van dit idee. Ook gezien de relatie met de aangrenzende Botanische Tuin zie de Belangenvereniging graag een totaalvisie op de toegankelijkheid en functies |

| | | | |
|--|--|----------------------|--|
| | | | voor de omgeving. Verzocht wordt aan te geven hoe en wanneer op dit punt meer duidelijkheid kan worden gegeven. |
| | | Beantwoording | <p>Het is juist dat het gebouw op sommige punten/momenten een semi-openbaar karakter heeft. Dit betekent bijvoorbeeld dat in overleg studenten binnen kunnen lopen en kunnen studeren en/of vraagstukken voorleggen. Daarnaast is het gebouw beschikbaar voor bijeenkomsten en/of vergaderingen van bijvoorbeeld de Belangenvereniging. Hoe dit in de praktijk vorm gaat krijgen, is nu nog niet te zeggen. Dat is een aandachtspunt voor de verdere uitwerking. Het is niet verder geregeld in het bestemmingsplan.</p> <p>Daarnaast zijn RHDHV en de Botanische tuin met elkaar in gesprek over het creëren van een natuurlijke overgang tussen de beide percelen.</p> |
| | | Conclusie | Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan |