

Nota

Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan TU-Noord (De noordelijke Wippolder)

Inleiding

In het zuidoostelijk kwadrant van de gemeente Delft ligt het plangebied TU-Noord (De noordelijke Wippolder). Het plangebied omvat de buurten Zeeheldenbuurt, TU-Noord, Wippolder-noord, Wippolder-zuid, Professorenbuurt, Pauwmolen en Koningsveldbuurt. De plangrenzen worden gevormd door het Rijn-Schiekanaal en de Oostpoortweg aan de noordkant, de A13 aan de oostzijde, het Abtswoudsepad, Jaffalaan, Christiaan Huygensweg en de sloot ten zuiden van de Professor Evertslaan aan de zuidkant en de Schie aan de westzijde.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen in de periode van 4 oktober tot en met 4 december 2006 met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke en mondelinge zienswijzen. De terinzagelegging is gepubliceerd in de Stadskrant van 22 oktober 2006, de Delftse Post van 20 oktober 2006 en de Staatscourant van 20 oktober 2006. Ook is op 23 november 2006 gelegenheid geboden tot het mondeling naar voren brengen van zienswijzen.

De onderstaande personen/instanties hebben hun zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar gemaakt:

1. W.W.L.M. Wilms Floet en M.G.M. Wilbrink, Scheepmakerij 17, 2628 AB Delft, ontvangen op 14 november 2006;
2. P. Roodenburg, Herenpad 47, 2628 AC Delft, ontvangen op 31 oktober 2006;
3. J. Hut, Scheepmakerij 36, 2628 AB Delft, ontvangen op 30 oktober 2006;
4. M. Risselada, Scheepmakerij 3, 2628 AA Delft, ontvangen op 17 november 2006;
5. Karlas, Klerkstraat 1, 2645 MG, Delft, mondeling ingediend 23 november 2006;
6. C.G.J.H. Lamers, Prins Bernhardlaan 1, 2628 BW Delft, ontvangen op 24 november 2006;
7. J. Boot-Senf, Rotterdamseweg 121, 2628 AK Delft, ontvangen op 24 november 2006;
8. P.A. de Roo, Markant bv, Markt 76, 2611 GW Delft, namens E. Lispet, ontvangen 27 november 2006;
9. G. Kahlman, TU Delft, Postbus 5, 2600 AA Delft, ontvangen op 29 november 2006;
10. F. Baggerman, Scheepmakerij 13a, 2628 AA Delft, ontvangen 1 december 2006;
11. J.C. le Grand, Le Grand Advies, Rotterdamseweg 64, 2628 AN Delft, ontvangen 29 november 2006;
12. R. en H. de Koning-Timmer, Melvill van Carnbeelaan 102, 3971 BH Driebergen, ontvangen 30 november 2006;
13. Vereniging 'Vrienden van de Delftse Botnische Tuin', H.G.J. Hirs, Obrechtrode 26, 2717 DD Zoetermeer, ontvangen 4 december 2006;
14. Bewoners van locatie Scheepmakerij, p/a/ Hertog Govertkade 8, 2628 EA Delft (ondertekend door 29 bewoners), ontvangen 1 december 2006;
15. K. Priem-Mens, Duwo, Kanaalweg 4, 2628 EB Delft, ontvangen 4 december 2006;
16. C.A. van Mullem namens M.J. van Mullem-Meeder, Rotterdamseweg 13, 2628 AH Delft, ingekomen 4 december 2006;
17. P.A. Streng, "De Jongens", 2^e Schuytstraat 115a, 2517 XD Den Haag, ontvangen 30 december 2006;
18. W.H.M. Aalbers, Kanaalweg 5, 2628 EB Delft, ontvangen 4 december 2006;
19. L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen, Ch. De Bourbonstraat 24, 2628 BN, ontvangen 5 december 2006;
20. Belangenvereniging Botaniestraat/Kanaalweg, W. van Nievelt, p/a Kanaalweg 7, 2628 EC Delft, ontvangen 5 december 2006;
21. G.J. Meijerink, Koornmarkt 32, 2611 EG Delft, ontvangen 4 december 2006;
22. T. Deelstra, Rotterdamseweg 109, 2628 AK Delft, ontvangen 5 december 2006;
23. N. Alaoui, Ch. de Bourbonstraat 16, 2628 BN Delft, ontvangen 5 december 2006;

24. Belangenvereniging Rotterdamseweg Noord+, R. Kiel, Diamantpad 27, 2628 SC Delft, ontvangen 4 december 2006;
25. Venta bv, G.J. Meijerink, Stationsplein 20, 2611 BV Delft, ontvangen 4 december 2006;
26. Oma Amsterdam bv, M.A. van der Laan, Strandweg 32, 3151 HV Hoek van Holland, ontvangen 5 december 2006;
27. H.F. Zijlstra en S.S. Kommeren, Piet Heinstraat 37, 2628 RJ Delft, ontvangen 5 december 2006;
28. G. Rienks, Architectengroep Delfshaven, Wateringsevest 38, 2611 AW Delft, ontvangen 5 december 2006;
29. Belangenvereniging TU-Noord, J.G. de Vries, Julianalaan 129, 2628 BE Delft, ontvangen 4 december 2006;
30. C.H.M. Wijffels en P.J.M. Peerlings, Michiel de Ruyterweg 11, 2628 BA Delft, ontvangen 5 december 2006;
31. L.P. Buteijn en A.M. Buteijn-Blokland, Charlotte de Bourbonstraat 20, 2628 BN Delft, ontvangen 4 en 5 december 2006;
32. R. Alewijnse namens DP⁶ architectuurstudio b.v. en Dynamohal b.v., Kanaalweg 2d, 2628 EB Delft, ontvangen 5 december 2006;
33. P.H.H. Beckmann en G.C.M. Heijne, Rotterdamseweg 74/76, 2628 AN Delft, ontvangen 5 december 2006;
34. S.F.M. Snel, Mijnbouwplein 5, 2628 RT Delft, ontvangen 5 december 2006;
35. M.N.H. Reijnders, Fortis Vastgoed Ontwikkeling n.v., Newtonlaan 115, 3500 GA Utrecht, ontvangen 6 december 2006;
36. Stichting Commissie Natuur en Milieu Delft, mede namens de Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft, L.C. van Doorn, Bizetstraat 23, 2625 AV Delft, ontvangen 5 december 2006;
37. C.G.J.H. Lamers en J. Maier, Prinsbernhardlaan 1 en 3, 2628 BW Delft, ontvangen 5 december 2006;
38. J. Konings, Julianalaan 94, 2628 BK Delft, ontvangen 4 december 2006;
39. J.G. Knoeff, G. van der Hout en Charlotte de Bourbonstraat 14, 2628 BN Delft, ontvangen 4 december 2006;
40. A. Abbinga en S.C. Abbinga-Hessel, Charlotte de Bourbonstraat 18, 2628 BN Delft, ontvangen 4 december 2006;
41. D. Licht-Ros, Charlotte de Bourbonstraat 8, 2628 BN Delft, ontvangen 4 december 2006;
42. J.C. van Maastricht, Charlotte de Bourbonstraat 22, 2628 BN Delft, ontvangen 4 december 2006;
43. G. J. Meijerink en A. de Groot, Stationsplein 20, 2611 BV Delft, ontvangen 6 december 2006;
44. R.J. van den Boogert, Piet Heinstraat 45, 2628 RJ Delft, ontvangen 4 december 2006;
45. M.C.M. de Heij, Piet Heinstraat 49, 2626 RJ Delft, ontvangen 27 november 2006;
46. J. M. Schenkeveld, Delfgauwseweg 106-108, 2628 EW Delft, ontvangen 10 november 2006;

De schriftelijke en mondelinge zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in deze nota.

1. W.W.L.M. Wilms Floet en M.G.M. Wilbrink, Scheepmakerij 17

1.1 Samenvatting

Indieners vinden de geplande steeg die het Groentje moet verbinden met de Scheepmakerij, achter Rotterdamseweg 44 – 54, ongewenst. Met deze steeg worden het historisch karakter van de oudste kade van Delft en het intieme karakter van het verborgen binnenterrein geweld aangedaan. Bovendien is de steeg niet wenselijk vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.

Antwoord

Met het maken van een verbinding, waartoe de gemeenteraad overigens al met het Ontwikkelingsplan Scheepmakerij d.d. 26 juni 2003 heeft besloten, worden waardevolle

openbare ruimten zoals de Scheepmakerij en het groene binnenterrein beter ontsloten voor voetgangers. De verwachting is dat slechts buurtbewoners en een enkele recreant van de doorgang gebruik zullen maken.

Voor het binnenterrein betekent dit dat de openbaarheid toeneemt. De doorgang aan de Scheepmakerij is echter van beperkte breedte en de nieuwe toevoeging aan de woonbuurt is introvert opgezet. Daarmee wordt het intieme karakter zo veel mogelijk gehandhaafd en blijven de direct omwonenden de belangrijkste gebruikers. Doordat alle omliggende woningen zijn georiënteerd op het binnenterrein zijn hier geen sociale veiligheidsproblemen te verwachten.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2 Samenvatting

De geplande nieuwbouw op het zogeheten Vliegenthart-terrein vinden indieners te hoog in verhouding tot de omliggende bebouwing. Door woningen van drie en zelfs vier bouwlagen plus dakterras wordt het terrein veel te vol en zal er sprake zijn van ongewenste inijk. Het is bovendien in strijd met afspraken tussen een bewonersvertegenwoordiging, de gemeente en de projectontwikkelaar. Die zijn overeen gekomen dat de bouwvorm en bouwhoogte in overeenstemming moeten zijn met de bestaande situatie, zoals ook verwoord in het Ontwikkelingsplan Scheepmakerij.

Antwoord

Het gebied verandert van een dichtbebouwd fabrieksterrein in een dichtbebouwde woonbuurt. De woningen zijn in principe drie lagen zonder kap en passen daarmee in de direct omgeving. Zeer beperkt - op een drietal panden - is een (gedeeltelijke) vierde laag of een kap toegestaan om een gevarieerd gevelbeeld te verkrijgen. Het gaat hierbij om (gedeelten) van twee woningen die recht achter pakhuis de Liefde zijn gesitueerd. De woningen blijven onder de bouwhoogte van dit pand.

Het realiseren van de nieuwbouw kan mogelijk nadelig zijn voor de privacy. De nieuwbouw bevindt zich echter op minimaal 10 m afstand, tussen de nieuwbouw en het pand van reclamanten bevindt zich nog een pand van 4 meter hoog en de nieuwe woningen zijn vooral op elkaar georiënteerd, waardoor slechts beperkt de privacy achteruit gaat. In verband met de haalbaarheid van het bouwplan is de omvang van de woningen van groot belang. Het belang van de herontwikkeling van het terrein Vliegenthart als geheel en daarmee de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de buurt, waaronder ook de woningen aan de Scheepmakerij, weegt hierbij zwaarder dan een beperkte achteruitgang van de privacy van enkele woningen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3 Samenvatting

Indieners vinden het onacceptabel dat het bestemmingsplan de projectontwikkelaar meer toestaat dan de eigenaren van de bestaande woningen. Bestaande woningen kunnen in dit bestemmingsplan niet hoger bouwen.

Antwoord

Een bestemmingsplan maakt geen onderscheid tussen ontwikkelaars of particulieren. Wel wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande situaties en situaties waar nieuwe ontwikkelingen worden voorzien. Voor bestaande situaties heeft het bestemmingsplan in beginsel een consoliderend karakter. Op locaties voor herontwikkeling, inbreiding en functiewijzigingen worden de uitgangspunten overgenomen, zoals zijn bepaald in door de raad vastgestelde ontwikkelingsplannen. In deze ontwikkelingsplannen zijn allerlei ruimtelijk relevante aspecten tegen elkaar afgewogen, die resulteren in onder andere een bepaalde bouwhoogte.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4 Samenvatting

De plankaart stemt niet overeen met de werkelijkheid. De bestaande situatie van de bebouwing dient op de plankaart zorgvuldiger worden weergegeven, zodat eigenaar-bewoners het recht hebben om bestaand volume te vervangen en recht wordt gedaan aan de karakteristieke eigenaardigheden van de historische ontwikkeling van de bebouwing.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt onderscheid tussen hoofdgebouwen -deze vallen in geval van woningen onder de bestemming woondoeleinden- en aan- en bijgebouwen. Deze laatste vallen onder de bestemming tuin. Binnen deze bestemming is het bouwen van aan- en bijgebouwen mogelijk gemaakt tot een bepaald maximum.

Aan- en uitbouwen binnen de bestemming 'tuin' mogen worden gebruikt conform de gebruiksvoorschriften van de aangrenzende hoofdbebouwing, bijvoorbeeld als woning. Wat betreft de maximum omvang van een aanbouw- of bijgebouw, voor zover deze het maximum in artikel 16 'Tuin' overschrijdt, is artikel 31 'Bestaande afstanden en andere maten' van toepassing. Daarin is bepaald dat maten van bestaande bouwwerken, voor zover die afwijken van in dit geval artikel 16, onder bepaalde voorwaarden als de maximale maten gelden. (Her)oprichting van deze grotere bebouwing is op dezelfde plaats toegestaan (zie artikel 31 lid 3).

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het door indieners bedoelde vervangen van bestaand volume doorgaans is toegestaan.

1.5 Samenvatting

Het pand Scheepmakerij 15 t/m 17 is aangemerkt als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing met een bouwhoogte van 3 lagen met een plat dak. Indieners willen de mogelijkheid krijgen om een vierde laag toe te voegen, zoals ook is toegestaan bij de nieuwbouw op Scheepmakerij 23.

Antwoord

Het bestemmingsplan gaat voor bestaande situaties, zoals het pand Scheepmakerij 15 t/m 17 uit van het bestemmen van bestaande maten en bouwhoogten. Verder biedt het bestemmingsplan bij bestaande woningen mogelijkheden om aan de achterzijde dakkapellen te realiseren en op de gronden met de bestemming tuin bijgebouwen en aan- en uitbouwen te realiseren.

Scheepmakerij 15-17 heeft echter een plat dak en geen tuin. Daartegenover staat dat het pand een gave en karakteristieke architectuur heeft. Mede om die redenen is het als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aangemerkt. Daarom is een afweging gemaakt tussen cultuurhistorische waarde van de bebouwing en de mogelijkheid tot uitbreiden. Ook de bestaande omvang van de woning is bij deze afweging betrokken. Het belang van het behoud van cultuurhistorische waarden weegt in dit geval zwaarder dan het bieden van de door indieners gewenste verdieping.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. P. Roodenburg, Herenpad 47

2.1 Samenvatting

Indiener reageert op een brief van de gemeente Delft van 19 oktober 2006, waarin wordt geconstateerd dat er sprake is van een overtreding vanwege een berging die is opgericht zonder bouwvergunning en in strijd is met het bestemmingsplan.

Op het perceel van indiener staan twee zonder bouwvergunning gebouwde bouwwerken, te weten een berging en een duivenhok. Indiener wil dat deze bouwwerken worden opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan, aangezien de berging bij de woning hoorde toen hij deze betrok en de gemeente 27 jaar geleden toestemming heeft gegeven voor het neerzetten van het duivenhok.

Antwoord

Uit onderzoek in het gemeentearchief is gebleken dat voor de berging en duivenhok geen bouwvergunning is verleend. De schuur en duivenhok passen niet in het geldende, noch in het nieuwe bestemmingsplan. Gelet op de omstandigheid van dit geval is besloten dat de schuur en het duivenhok mag staan zolang indiener de betreffende woning huurt. Zodra een nieuwe huurder het pand betreft, zullen de schuur en het duivenhok moeten worden gesloopt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. J. Hut, Scheepmakerij 36

3.1 Samenvatting

Deze indiener voert aan dat hij in 1977, toen hij in verband met de stadsvernieuwing zijn oude woning moest verlaten, van de gemeente Delft toestemming heeft gekregen om een duivenhok te plaatsen in de nieuwe tuin.

Antwoord

Uit onderzoek in het gemeentearchief is gebleken dat voor het duivenhok geen bouwvergunning is verleend. Het duivenhok past niet in het geldende, noch in het nieuwe bestemmingsplan. Gelet op de omstandigheid van dit geval is besloten dat het duivenhok mag blijven staan zolang indiener de betreffende woning huurt. Zodra een nieuwe huurder het pand betreft, zal het duivenhok moeten worden gesloopt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. M. Risselada, Scheepmakerij 3

4.1 Samenvatting

Indiener vraagt om een aanpassing van de plankaart wat betreft een deel van de kavel waar het pand Hertog Govertkade 3a op staat. Dit deel heeft ten onrechte de bestemming tuin gekregen. Naar aanleiding van een eerdere inspraakreactie zou dit reeds worden aangepast.

Antwoord

De bestemming Woondoeleinden van het pand Hertog Govertkade 3a is in het ontwerpbestemmingsplan verruimd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Terecht merkt indiener echter op dat nog steeds een deel ten onrechte de bestemming tuin heeft. In het vastgestelde bestemmingsplan is dit gecorrigeerd.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

5. Karlas, Klerkstraat 1

5.1 Samenvatting

Indiener is uitbater van een bloemenkiosk op het adres Nassauplein 58a. In het nieuwe bestemmingsplan is het huidige gebouw ingetekend (ca 36m²), hierdoor heeft indiener geen uitbreidingsmogelijkheid. In het oude bestemmingsplan was het bouwvlak ca 58 m².

Aangezien indiener concrete uitbreidingsplannen heeft, vraagt hij om dit in het bestemmingsplan mogelijk te maken.

Antwoord

Het ontwerpbestemmingsplan TU-Noord voorziet niet in redelijke uitbreidingsmogelijkheden voor de bloemenkiosk in kwestie, terwijl het geldende bestemmingsplan dit wel mogelijk maakt. Stedenbouwkundig of anderszins zijn er geen redenen waarom de mogelijkheid tot uitbreiding niet wenselijk is. Het belang van indiener bij uitbreidingsmogelijkheden ligt gelet op de geringe omvang van de huidige kiosk bovendien voor de hand. Het bestemmings- en bouwvlak zal wat oppervlakte betreft worden aangepast conform de grootte van het bestemmingsplan Wippolder.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

6. C.G.J.H. Lamers, Prins Bernhardlaan 1

6.1 Samenvatting

Een deel van de achtertuin van indiener is in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte tot 'uit te werken gebied voor wonen' bestemd, terwijl dit bij de plankaart van september 2005 wel goed was weergegeven. Hetzelfde geldt voor Prins Bernhardlaan 2.

Antwoord

Naar aanleiding van de inspraakreacties van TU Delft en Blauwhoed Eurowoningen bv op het voorontwerpbestemmingsplan is het kadaster geraadpleegd. Uit de kadastrale gegevens blijkt dat het bedoelde stuk grond eigendom is van de TU. Mogelijk is er een erfdienstbaarheid ontstaan of is er wellicht sprake van verkrijging door verjaring. Uit jurisprudentie blijkt echter dat een erfdienstbaarheid niet in de weg staat aan het leggen van een mogelijk daarvan afwijkende bestemming. Bovendien blijft het bestemmingsplan TU-Noord, ondanks het bestaan van een erfdienstbaarheid of zelfs eventuele eigendomsverkrijging door verjaring binnen de planperiode uitvoerbaar. Immers, gronden met de bestemming 'uit te werken gebied voor wonen' zijn onder meer bestemd voor tuinen. Het betreft een privaatrechtelijk geschil, waarbij het aan indiener en de TU (eigenaar van de gronden) is om dit op te lossen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2 Samenvatting

De contouren van de woning zijn volgens indiener niet juist op de plankaart weergegeven. De verbreding van de woning ter hoogte van de keuken/bovenkamer is geen aanbouw maar een integraal onderdeel van de woning en moet daarom niet de bestemming tuin krijgen maar de bestemming woondoeleinden.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt onderscheid tussen hoofdgebouwen -deze vallen in geval van woningen onder de bestemming woondoeleinden - en aan- en bijgebouwen. Een aanbouw heeft maximaal 1 bouwlaag en is in bouwkundig opzicht te onderscheiden van het hoofdgebouw (zie artikel 1 lid 3). De door indiener bedoelde verbreding van de woning is 1,5 bouwlaag plus een kap. Bovendien is hier sprake van een architectonische verbijzondering van de woning in plaats van een in bouwkundig opzicht te onderscheiden bouwwerk. Het bestemmings- en bouwvlak zal wat oppervlakte betreft worden aangepast aan de bestaande situatie.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

6.3 Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen de aanpassing van de bestemming van het groengebied/speelveld in de punt van de Julianalaan/Prins Bernhardlaan in 'uit te werken gebied voor wonen'. Het gaat om een reeds lang bestaand klein groengebiedje wat door zijn vorm minder geschikt is voor bebouwing. Het vormt een natuurlijke overgang tussen de oude jaren dertig huizen op de hoek en de te plannen nieuwbouw. Gezien het toekomstige verlies van veel groen in de wijk zou dit stuk behouden moeten worden, temeer omdat het veelvuldig wordt gebruikt door kinderen in de omgeving.

Indiener vindt het onterecht dat bij de beantwoording van de inspraakreacties door de gemeente is aangevoerd dat de welstandscommissie later zal oordelen. Het bestemmingsplan dient vooraf de kaders vast te stellen. Het opnemen van grote delen ongedefinieerd gebieden 'uit te werken gebied voor wonen' betekent dat later zonder veel inspraak (bouw)vergunningen worden verleend waarbij in de praktijk alle groen wordt geschraapt.

Antwoord

Het bestaande veld aan de Julianalaan, dat sinds jaren de functie vervult van trapveld, is eigendom van de TU en zal worden verkocht aan de projectontwikkelaar van het plandeel Gele Scheikunde. In het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied is met het eventueel verdwijnen van het door indiener bedoelde veld rekening gehouden, door te bepalen dat het nieuwe plan in een nieuwe vergelijkbare speelplek van minimaal 600 m² dient te voorzien. Dit is in het bestemmingsplan overgenomen.

Binnen het uitwerkingsplan voor het gebied Gele Scheikunde moet een speelplek van voldoende formaat worden gerealiseerd, voor zowel de bestaande kinderen als voor de te verwachten kinderen uit het nieuwe project. De exacte locatie wordt in samenhang met de nieuwbouw bepaald. Voorts zijn de gronden van het plandeel Gele Scheikunde onder meer bestemd voor ecologie en (openbaar) groen.

Ter informatie wordt nog opgemerkt dat op het uitwerkingsplan te zijner tijd eveneens zienswijzen kunnen worden ingediend. Alsdan zal meer bekend zijn over de ligging van de voorgeschreven speelplek.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de plankaart.

6.4 Samenvatting

Het plan de hoofdverkeersroute van het centrum naar de Rotterdamseweg te laten lopen via Mekelweg en Jaffalaan betekent voor de bewoners aan de Prins Bernhardlaan een verslechtering van hun leefomgeving wegens de toename van luchtvervuiling, trillingen en geluidsoverlast.

Indiener stelt vast dat in het ontwerpbestemmingsplan de zuidelijke Julianalaan als hoofdverkeersroute is geschrapd en het begin van de Mekelweg als zodanig is aangeduid, vooruitlopend op het bestemmingsplan TU-Midden. Indiener vindt dat de hoofdverkeersroutes in het bestemmingsplan TU-Noord nog niet definitief mogen worden vastgesteld, voordat de besluitvorming over de omleidingsroutes in het bestemmingsplan TU-midden is afgerond.

Antwoord

In het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) is het verkeers- en vervoerbeleid voor Delft voor de langere termijn vastgelegd. Hierbij is Delft als geheel beschouwd en is, onder andere, de structuur van het wegennetwerk bepaald in relatie tot de functies van de verschillende wegen. In het kort, er is gekeken welke wegen een meer ontsluitende functie hebben en kunnen krijgen en welke wegen als woonstraten dienen te functioneren. Dit is gebeurd op basis van een groot aantal belangen (milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening, etc) en lopende ontwikkelingen. Het is dus niet zo dat in het bestemmingsplan TU-Noord voor een deel van Delft de hoofdverkeersroutes worden vastgelegd, zonder dat de besluitvorming over routes door de naburige plangebieden is afgerond. Het betreft daarentegen het vastleggen van ruimte voor verkeersdoeleinden op basis van beleid voor heel Delft (het LVVP) dat in 2005 door de Gemeenteraad van Delft is vastgesteld.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat in het LVVP het wegennetwerk in heel Delft is bekeken.

7. J. Boot-Senf, Rotterdamseweg 121

7.1 Samenvatting

De woning aan de Rotterdamseweg 121 wordt op de plankaart weergegeven met 1L (1 laag), maar bestaat aan de voorzijde uit 1 laag met een hoge kap van ca 7m en aan de achterzijde uit 2 lagen met een kap van 4,7m. Indiener stelt voor het bouwvlak te voorzien van de aanwijzing 2 lagen met kap.

Antwoord

De bouwhoogte zoals in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, is inderdaad een inperking van de bouwhoogte ten opzichte van de bestaande situatie. De bouwhoogte wordt aangepast naar 2 lagen met kap (2L).

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

7.2 Samenvatting

De ruimte van de woning Rotterdamseweg 121 die grenst aan Rotterdamseweg 123, bevat een wezenlijk onderdeel van de woning en zou moeten worden weergegeven met 1 L.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt onderscheid tussen hoofdgebouwen -deze vallen in geval van woningen onder de bestemming woondoeleinden- en aan- en bijgebouwen. Deze laatste vallen onder de bestemming tuin. Aan- en uitbouwen mogen worden gebruikt conform de gebruiksvoorschriften van de aangrenzende hoofdbebouwing, in dit geval als woning. Een aanbouw heeft maximaal 1 bouwlaag en is in bouwkundig opzicht te onderscheiden van het hoofdgebouw (zie artikel 1 lid 3). De door indiener bedoelde ruimte is 1 bouwlaag en is in bouwkundig opzicht te onderscheiden van het hoofdgebouw.

Wat betreft de maximum omvang van een aanbouw of bijgebouw, voor zover deze het maximum oppervlakte in artikel 16 'Tuin' overschrijdt, is artikel 31 'Bestaande afstanden en andere maten' van toepassing. Daarin is bepaald dat maten van bestaande bouwwerken, voor zover die afwijken van in dit geval artikel 16, onder bepaalde voorwaarden als de maximale maten gelden.

Binnen de bestemming tuin is de door indiener bedoelde ruimte positief bestemd als aanbouw.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de door indiener bedoelde ruimte positief is bestemd als aanbouw.

7.3 Samenvatting

Indiener begrijpt niet waarom het pand Rotterdamseweg 121 niet de aanwijzing cultuurhistorische waardevolle bebouwing heeft gekregen. De meeste andere panden aan deze kant van de straat hebben deze aanwijzing wel gekregen, terwijl sommige hiervan een mindere architectonische kwaliteit hebben.

Antwoord

De panden die de aanduiding cultuurhistorisch waardevolle bebouwing hebben gekregen zijn de volgende panden:

- panden die zijn opgenomen in het op de bouwperiode 1850-1940 gerichte landelijke Monumenten Inventarisatie Project (MIP), maar die niet als rijksmonument zijn aangewezen;
- panden die niet in het MIP zijn geïnventariseerd, maar die als evidente misser in de inventarisatie beschouwd kunnen worden;
- panden die in de inventarisatie Naoorlogse architectuur en stedenbouw 1940-1970, zijn geselecteerd als belangrijk;

Rotterdamseweg 121 is in 1924 ontworpen door de Groningse architect M.R.W. Wittop Koning en heeft enige cultuurhistorische waarde. Die waarde is evenwel niet zo hoog dat het pand als evidente misser in het MIP kan worden aangemerkt. Op dit moment is er derhalve geen aanleiding om het pand als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing in het bestemmingsplan op te nemen. Naar aanleiding van deze zienswijze is echter wel de plantoelichting aangevuld, zodat het duidelijker is waarom panden de aanwijzing cultuurhistorisch waardevolle bebouwing hebben gekregen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting.

7.4 Samenvatting

De ruimte tussen het pand van indiener en Rotterdamseweg 119 is gedeeltelijk garage en gedeeltelijk woon/slaapkamer, dit zou uit de kaart moeten blijken.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt onderscheid tussen garages en (overige) aan- en bijgebouwen. Deze laatste vallen onder de bestemming tuin. Het deel van door indiener bedoelde ruimte dat in gebruik is als woon/slaapkamer, heeft de bestemming tuin gekregen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

7.5 Samenvatting

De achtertuin van Rotterdamseweg 121 heeft een toegangspoort aan de Maerten Trompstraat. Deze is in het bestemmingsplan verkeerd weergegeven. Het driehoekige stukje eigen grond buiten de poort wordt in het bestemmingsplan ten onrechte als voortuin aangegeven.

Antwoord

Terecht is geconstateerd dat het betreffende stukje grond gelegen achter de poort – gezien vanaf de openbare weg - ten onrechte de bestemming voortuin heeft gekregen. De grond heeft op de plankaart de bestemming tuin gekregen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

8. P.A. de Roo, Markant bv, namens E. Lispet

8.1 Samenvatting

Dhr. Lispet is beheerder en eigenaar van het koffiehuis aan de Schoemakerstraat. Indiener heeft in opdracht van dhr. Lispet een ontwerp gemaakt voor nieuwbouw van het koffiehuis en verzoekt om de geplande nieuwbouw van het koffiehuis in het bestemmingsplan op te nemen.

Antwoord

De voornemens voor het vervangen van het koffiehuis betreffen een zodanige vergroting en verandering dat de gemeente hieraan in verband met de ligging in een ecologische zone slechts onder strikte voorwaarden aan mee wil werken. Op dit moment is nog niet duidelijk of aan deze voorwaarden wordt voldaan en hoe is gegarandeerd dat het koffiehuis volgens de voorwaarden zal worden uitgevoerd. Vooralsnog wordt het voornemen niet positief bestemd. Op het moment dat door middel van een verleende bouwvergunning rechten en plichten vastliggen, zal dit bouwplan in het eerstvolgende bestemmingsplan worden verwerkt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. TU Delft, G. Kahlman

9.1 Samenvatting

Het bestemmingsplan benoemt het gebouw Technische Botanie als 'cultuurhistorisch waardevol'. Indiener is onbekend met deze status en vindt de criteria en de juridische status die hierbij horen onduidelijk. Indiener verzoekt de aanwijzing 'cultuurhistorisch waardevol' van het gebouw Technische Botanie te verwijderen.

Antwoord

De aanduiding 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' is een aanwijzing die in het kader van dit bestemmingsplan aan bebouwing kan worden toegekend. Het betreft geen aanwijzing tot beschermd monument. Uit de aanwijzing volgt geen andere juridische status dan dat de daarvoor in het bestemmingsplan opgenomen bepalingen (artikel 27) van toepassing zijn. Het gebouw Technische Botanie is geïnventariseerd in het landelijke Monumenten Inventarisatie Project (MIP) en om die reden als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

aangemerkt (zie het antwoord op zienswijze 7.3). Op termijn kan dit pand als gemeentelijk monument worden aangewezen.

Naar aanleiding van deze zienswijze is de plantoelichting aangevuld, zodat het duidelijker is waarom panden de aanwijzing cultuurhistorisch waardevolle bebouwing hebben gekregen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting.

9.2 Samenvatting

De in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen kunnen volgens indiener leiden tot onuitvoerbare projecten. De verwijzing naar de nota parkeren en stallen biedt volgens indiener onvoldoende rechtszekerheid, de parkeernorm zou moeten zijn opgenomen in het bestemmingsplan of in de bouwverordening.

Antwoord

Het is onwenselijk projecten te realiseren met onvoldoende parkeerruimte, daarom zijn er in Delft parkeernormen vastgesteld. Deze normen zijn in de Nota parkeren en stallen door de raad vastgesteld. In de plantoelichting zijn de relevante parkeernormen uit deze nota vermeld.

De rol van het bestemmingsplan in deze is dat het plan voldoende ruimte biedt om parkeergelegenheid te realiseren. Daarmee wordt de kwaliteit van de openbare ruimte zo veel mogelijk gegarandeerd en de afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving voorkomen. De plantoelichting is op dit punt nader aangevuld. De parkeernormen worden via de bouwverordening getoetst bij de verlening van de bouwvergunningen.

Overigens is in de zienswijze niet gemotiveerd aangegeven welke projecten onuitvoerbaar zouden zijn.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting.

9.3 Samenvatting

Het bestemmingsplan doet volgens indiener onvoldoende recht aan het overleg dat heeft plaatsgevonden en is vastgelegd in onder andere het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied en het Werkboek Beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied Delft. Indiener vindt dat deze afspraken bindend zijn en in het bestemmingsplan verwerkt moeten worden.

Antwoord

Het bestemmingsplan neemt zo veel mogelijk het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied over. Er zijn in hoofdlijnen twee overwegingen om hiervan af te wijken:

1. Daar waar op basis van concrete bouwplannen veranderingen worden voorgesteld, die geen afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit of andere waarborgen die het ontwikkelingsplan biedt.
2. Daar waar ingediende inspraak- en overlegreacties of zienswijzen aanleiding geven voor aanpassing van het beleid.

In het Werkboek Beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied Delft wordt voor wat betreft de stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten verwezen naar het ontwikkelingsplan. Zoals hierboven reeds aangegeven neemt het bestemmingsplan zo veel mogelijk het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied over.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het ontwikkelingsplan zo veel mogelijk is verwerkt in het bestemmingsplan.

9.4 Samenvatting

Indiener heeft de volgende opmerkingen over de toelichting van het bestemmingsplan:

- a. Bij paragraaf 2.1: niet vooruitlopen op de mogelijke aanwijzing door het rijk van een deel van het plangebied als beschermd stadsgezicht, om bezwaarmogelijkheden van de eigenaar niet te beperken;

Antwoord

Ad a) Het zou van slecht bestuur getuigen als een bestemmingsplan na goedkeuring of al tijdens de bestemmingsplanprocedure herzien zou moeten worden om te voldoen aan de bepalingen in de Monumentenwet ten gevolge van een aanwijzing als beschermd stadsgezicht. De gemeente is immers volledig op de hoogte van de op handen zijnde aanwijzing. Die aanwijzing zal overigens naar verwachting al een feit zijn voordat het bestemmingsplan van kracht wordt. Het is juist de bedoeling van gemeente en rijk om het maken van het bestemmingsplan en de aanwijzing van het beschermde stadsgezicht op elkaar af te stemmen, zodat de bewoners en gebruikers van gebouwen en terreinen in het gebied niet worden geconfronteerd met problemen die zouden ontstaan door het ontbreken van die afstemming.

- b. Onder 3.2.2.2: bij Woondoeleinden 2 de woorden 'onder peil' verwijderen bij het toestaan van zelfstandige bedrijven, kantoren etc;

Antwoord

Ad b) Binnen bijvoorbeeld de subbestemming W2.1 zijn zelfstandige bedrijven, kantoren en dergelijke alleen toegestaan in souterrains. Echter binnen andere subbestemmingen van woondoeleinden 2 zijn zelfstandige bedrijven, kantoren en dergelijke ook in andere delen van een gebouw toegestaan. De passage '(gedeeltelijk) onder peil' klopt derhalve wel, maar is kennelijk verwarrend. Deze passage is derhalve uit de toelichting geschrapt.

- c. Onder 3.2.2.3: verwijderen van de verwijzing naar cultuurhistorische bebouwing, omdat deze niet aanwezig is in het uit te werken gebied;

Antwoord

Ad c) In het uit te werken gebied voor woningen is cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. Gele Scheikunde is in de tabel met cultuurhistorische bebouwing (Bijlage 1 bij de toelichting) opgenomen. Bovendien was in het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied eveneens al aangegeven dat de gebouwen Gele Scheikunde en Fysische Technologie cultuurhistorische waarden en architectonische kwaliteiten hebben. Verder is er inmiddels door een extern bureau een inventarisatie afgerond van de Delftse naoorlogse architectuur en stedenbouw uit de periode 1940-1970. In deze inventarisatie is het complex Gele Scheikunde aangemerkt als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

- d. Onder 3.2.2.3: volgens indiener is er geen juridische basis voor het bouwverbod dat zou gelden zolang het woongebied niet nader is uitgewerkt;

Antwoord

Ad d) Het is gebruikelijk om aan een nog niet uitgewerkte globale bestemming een voorlopig bouwverbod op te leggen. Zonder een bouwverbod zou de nog uit te werken bestemming operationeel zijn. Dit is niet wenselijk, omdat het plan voor dit gebied nog niet voldoende concreet is en het uit te werken woongebied in een verstedelijkt gebied ligt, waarin verschillende belangen spelen.

- e. Onder 3.2.2.6: bedrijven, kantoren etc. komen in het gebied ook op verdiepingen voor;

Antwoord

Ad e) Ter plaatse van de aanwijzing 'beperkt gemende doeleinden' zijn bedrijven, kantoren, dienstverlening en maatschappelijke doeleinden eveneens op de verdieping toegestaan. De plantoelichting is op dit punt aangevuld.

- f. Onder 3.2.2.15, 16 en 17: conform eerder gemaakte afspraken zou de afstand tussen bouwwerken en het hart van de stam van een boom 6 m moeten zijn, niet 8 m. Een aanlegvergunningstelsel leidt tot onnodige regulering;

Antwoord

Ad f) De afmeting van de beschermingszone rond monumentale bomen is bepaald in het bomenbeleidsplan 'De juiste boom op de juiste plaats'. De straal van 8 meter is ingegeven door de gemiddelde omvang van een monumentale boom en de ruimte die redelijkerwijs kan worden gevraagd om deze te beschermen tegen bouwactiviteit en andere bedreigende werken en/of werkzaamheden.

Bij bomen die feitelijk met een kleinere beschermingszone toe kunnen dan de gemiddelde straal van 8 meter is naar aanleiding van deze zienswijze in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling opgenomen. Met deze

vrijstelling kunnen bouwactiviteiten worden toegestaan die geen onevenredige verslechtering van de groeiomstandigheden van de betreffende monumentale boom tot gevolg hebben.

- g. Onder 3.2.2.17: de botanische functie garandeert voldoende de ecologische functie.

De aanwijzing ecologische functie is overbodig;

Antwoord

Ad g) In het 'Ecologieplan Delft 2004-2015' is de Botanische tuin aangewezen als ecologisch kerngebied. Op grond van voornoemde beleidsnota worden ecologische kerngebieden aangewezen in het bestemmingsplan. Kerngebieden bestaan uit bijvoorbeeld bossen, natuurterreinen, maar ook parken of sportterreinen. Kerngebieden hebben dus vaak een dubbele functie. In dit geval is de primaire functie een botanische tuin en de daarmee samenhangende onderzoeksdoeleinden. Daarnaast is de Botanische tuin ook een ecologische zone. Deze aanwijzing beperkt in het belang van de ter plaatse aanwezige natuurwaarden de realisatie van bouwwerken en aanleg van verhardingen.

- h. Onder 3.2.2.23: de bestemming cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is oneigenlijk en dient te worden verwijderd (zie de samenvatting bij punt 9.1);

Antwoord

Ad h) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.1. Voorts is het niet onjuist dat in stedelijke gebieden, waar naast bijvoorbeeld wonen, verkeer en maatschappelijke functies ook cultuurhistorische belangen in het geding zijn, nadere regels worden gesteld omtrent de vergroting en/of verandering van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

- i. Onder 4.4.1.2: de minimale maat voor de rooilijn zou volgens het door de raad goedgekeurde ontwikkelingsplan *circa* 20 m moeten zijn;

Antwoord

Ad i) In het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied is bepaald dat "als minimale maat voor de rooilijn 20 meter wordt aangehouden".

- j. Onder 7.1.4.2: toevoegen dat bezoekersparkeren voor de museumfunctie mag plaatsvinden in de openbare ruimte;

Antwoord

Ad j) Als gevolg van de ontwikkelingsmogelijkheden die het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied en het daarop volgende bestemmingsplan TU-Noord geboden worden, neemt de hoeveelheid openbare dan wel open ruimte af. Ter compensatie zijn de mogelijkheden om in de open(bare) ruimte te parkeren beperkt. De resterende open ruimte moet een hoogwaardige uitstraling krijgen. De ontwikkelingsruimte impliceert dus grotendeels gebouwde parkeeroplossingen. Alleen in de doorgang van Mijnbouwstraat naar Kanaalweg is een aantal parkeerplaatsen op maaiveld voorzien, waarvan er circa 27 bij het nieuwe programma van het gebouw Mijnbouwkunde horen.

- k. Onder 8.2.2: tekst over de gewenste ontwikkeling tot beschermd stadsgezicht schrappen;

Antwoord

Ad k) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.4 a.

- l. Onder 8.2.3: vermelden dat Julianalaan 136 en 138-140 niet als cultuurhistorisch waardevol zijn bestemd;

Antwoord

Ad l) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.4 c. Aanvullend wordt opgemerkt dat Julianalaan 136 en 138-140 wel zijn bestemd als cultuurhistorisch waardevol door middel van artikel 5 lid 2 sub b.

Conclusie

De zienswijze, voor zover samengevat onder b, e, f en h, heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9.5 Samenvatting

Indiener heeft de volgende opmerkingen over de voorschriften:

- a. artikel 1: een begripsbepaling van botanische tuin ontbreekt;

- b. artikel 5, lid 2 sub b: de formulering vervangen door die van 3.2.2.3 van de toelichting, aangezien deze laatste tekst minder beperkend is;
- c. artikel 5, lid 2 sub d: de maximale bouwhoogte voor gebouwde parkeervoorzieningen alleen laten gelden voor collectieve parkeervoorzieningen, niet voor garages naast woningen;
- d. artikel 5, lid 2 onder f: de eis van een speelplek van 600 m² is onredelijk voor een privaat terrein waar nu geen openbare speelvoorziening aanwezig is;

Antwoord

Ad a) In artikel 19 van de voorschriften is uitgelegd wat onder een botanische tuin moet worden verstaan. Hierdoor is duidelijk wat bedoeld wordt met het begrip botanische tuin.

Ad b) Paragraaf 3.2.2.3 is niet minder beperkend bedoeld dan het voorschrift, maar bevat alleen de aan het voorschrift ten grondslag liggende gedachten.

In een uit te werken voorschrift dienen de doelstellingen op zodanige wijze te worden aangegeven, dat voldoende inzicht wordt verkregen in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling. Om deze reden kan de formulering uit het voorschrift niet worden vervangen door de toelichting zoals gegeven in paragraaf 3.2.2.3.

Ad c) In het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied is voor het uit te werken woongebied het doorzetten van de aanwezige woningtypes langs de Prins Bernhardlaan één van de uitgangspunten. Dit zijn royaal opgezette (half)vrijstaande woningen, die doorgaans een garage in de tuin hebben. Naar aanleiding van deze zienswijze en omdat het past binnen de uitgangspunten van voornoemd ontwikkelingsplan, zijn de uitwerkingsregels aangepast. Geheel bovengrondse garages in de bij een woning behorende tuin zijn mogelijk gemaakt.

Ad d) Het is voor de leefbaarheid van het nieuw te realiseren woongebied, alsmede het woongebied daar omheen noodzakelijk dat het bestaande trapveld aan de Julianalaan wordt vervangen door een nieuwe vergelijkbare speelplek. Dit is de uitkomst van een belangenafweging, waarbij de behoefte aan voldoende speelgelegenheid de doorslag heeft gegeven.

Conclusie

Sub c van de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de planvoorschriften en de toelichting.

9.6 Samenvatting

Indiener heeft met betrekking tot de vlek Julianalaan 67 (gebouw Biotechnologie en Botanische Tuin) op de plankaart de volgende opmerkingen:

- a. de bestemming cultuurhistorisch waardevol dient te worden verwijderd (zie de samenvatting bij punt 9.1);
- b. parkeren moet onder het gehele gebouw mogelijk zijn. De TU Delft is voornemens het gebouw te slopen conform het ontwikkelingsplan met daarna herbouw waarbij het mogelijk moet zijn onder het gehele gebouw een parkeervoorziening aan te leggen;
- c. conform de huidige situatie zou het gehele voorterrein moeten worden bestemd voor parkeren op maaiveld;
- d. de bestemming ecologische zone dient te worden verwijderd (zie de samenvatting bij 9.4.g)

Antwoord

Ad a) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.1.

Ad b) Binnen de aanwijzing parkeren op het perceel Julianalaan 67 is het mogelijk om te voldoen aan de geldende parkeernormen. Er kunnen 34 parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd. De overige parkeerplaatsen kunnen in meerdere lagen (deels) ondergronds worden gerealiseerd. Parkeren onder het gehele gebouw is derhalve niet nodig en bovendien niet gewenst. Het gebouw aan de Julianalaan 67 heeft namelijk, zoals reeds is aangegeven in het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied, een aantal kwaliteiten die kunnen leiden tot (gedeeltelijk) behoud. Bovendien is het gebouw gelegen in het als beschermd stadsgezicht aan te wijzen gebied. Onderzoek naar behoud of hergebruik van het oudste gedeelte van het gebouw is derhalve wenselijk. Sloop en daarmee een parkeergarage onder het gehele gebouw ligt derhalve niet voor de hand.

Ad c) Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het gehele voorterrein aangewezen voor parkeren en is het maximaal aantal parkeerplaatsen verruimd naar 34. Daarmee is het plan flexibeler geworden voor wat betreft de ligging van de in- en uitrit naar de parkeervoorzieningen.

Ad d) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub g.

Conclusie

Sub c heeft geleid tot aanpassing van de plankaart en de voorschriften.

9.7 Samenvatting

Indiener heeft met betrekking tot de vlek Mijnbouwstraat 120 op de plankaart de volgende opmerkingen:

- a. Voor het gebouw is planvorming gaande, waarbij de onderwijs- en kantoorfunctie waarschijnlijk gedeeltelijk zal verliezen. Gedacht wordt om het gebouw een algemene functie te geven bijvoorbeeld voor startende ondernemers, afstudeerders, promoties, een facultyclub, museum en enige woonruimte voor gastdocenten en/of studenten. Met het oog hierop dient het gebouw de bestemming Gemengde doeleinden te krijgen;
- b. De achterzijde van het perceel heeft de bestemming ecologische zone gekregen, wat de huidige functie als parkeerruimte/tuin/bergingen onmogelijk maakt. Onduidelijk is de motivatie van deze keuze, afgezet tegen de belangen van de eigenaar/gebruiker. Indiener stelt voor de bestemming te wijzigen in tuin met parkeren op maaiveld.

Antwoord

Ad a) Uit deze zienswijze volgt dat het niet aannemelijk is dat de bestaande onderwijsfunctie van het gebouw Mijnbouwstraat 120 binnen de planperiode (volledig) zal worden beëindigd. In de voorschriften is derhalve gebruik ten behoeve van hoger onderwijs en onderzoeksdoeleinden positief bestemd.

De in de zienswijze genoemde bedrijvigheid draagt bij aan de diversiteit en levendigheid, zoals die wordt nagestreefd voor het noordelijk TU-gebied. De souterrains zijn bovendien ongeschikt voor wooneenheden en krijgen op deze manier een zinvolle invulling. In het bestemmingsplan is derhalve bedrijvigheid tot maximaal 2350 m² direct mogelijk gemaakt. Wel dient er rekening te worden gehouden met de bij bedrijvigheid behorende parkeerbehoefte volgens de geldende parkeernormen en dat deze gedeeltelijk in gebouwde parkeervoorzieningen moet worden ondergebracht.

Museum, woonruimte voor gastdocenten en/of studenten is reeds in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Ad b) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub j, waaruit volgt dat vanwege de ontwikkelingen die in noordelijk TU-gebied mogelijk zijn gemaakt, de kwaliteit van de open(bare) ruimte door andere oplossingen dan maaiveldparkeren zo veel mogelijk wordt gegarandeerd en de afwenteling van de parkeerdruk op de open ruimte wordt beperkt. Daarbij komt dat de watergang met de daarbij behorende natuurvriendelijke oevers een belangrijk onderdeel is in de waterstructuurvisie. De uitvoering hiervan is nodig om voldoende waterberging in het plangebied te realiseren. De huidige waterberging in het plangebied is onvoldoende. Door voldoende waterberging wordt wateroverlast, zoals onderlopende kelders en tuinen, voorkomen. Door de watergang en het groen ecologische te bestemmen en in te richten wordt de waterberging geoptimaliseerd. Tevens wordt zo de beste waterkwaliteit bereikt. Dit betekent dat het water niet stinkt en bovendien bijdraagt aan de positieve beleving van de bewoners en gebruikers van dit gebied. De leefbaarheid van het gebied tussen de Kanaalweg en Mijnbouwstraat wordt hiermee vergroot. Tot slot zal deze zone één geheel vormen met de Botanische tuin.

Conclusie

Sub a van de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de planvoorschriften.

9.8 Samenvatting

Indiener heeft met betrekking tot de vlek Julianalaan 132 (hoofdgebouw) de volgende opmerkingen:

- a. indiener stelt voor het gebruik van het Zuidplantsoen als doorgaande weg te ontmoedigen;
- b. de ecologische zone langs de Schoemakerstraat is te fors aangegeven;
- c. private groengebieden rondom het gebouw zijn ten onrechte als openbaar groen bestemd, deze dienen als tuin te worden bestemd;
- d. het gemeentelijk parkeerterrein aan het Zuidplantsoen is om onduidelijke redenen wegbestemd, waardoor de capaciteit voor bezoekersparkeren onnodig wordt verminderd. Indiener verzoekt dit terrein te bestemmen voor parkeren.

Antwoord

Ad a) Het Zuidplantsoen is in het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP, in 2005 vastgesteld door de Gemeenteraad van Delft) gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg en heeft als zodanig een functie binnen de ontsluiting van het gebied in oost-westrichting. Er zal dan ook geen sprake zijn van ontmoediging van doorgaand verkeer. Overigens bepaalt een bestemmingsplan niet de verkeerscirculatie door een wijk. Een bestemmingsplan bepaalt hoofdzakelijk het ruimtebeslag van wegen, wat er gebouwd mag worden en waarvoor wegen gebruikt mogen worden. Wel wordt in de plantoelichting de verkeerscirculatie besproken als motivering voor het ruimtebeslag van de wegen in het plangebied, het soort gebruik dat wordt toegestaan en de bouwmogelijkheden op wegen.

Ad b) In het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied is ten aanzien van de inkeping van het hoofdgebouw aan de zijde van de Schoemakerstraat opgenomen dat deze een rol zal spelen in de gewenste ecologische structuur. Deze inkeping is 20 meter breed. Verder is de Schoemakerstraat een primaire zone binnen de ecologische hoofdstructuur van Delft. Primaire zones hebben een minimale breedte van 20 m. De zone langs de Schoemakerstraat is in het bestemmingsplan op een aantal punten smaller. Om de barrières in deze primaire ecologische zone niettemin zo beperkt mogelijk te houden is het derhalve van groot belang dat al het openbaar groen tussen het hoofdgebouw en de Schoemakerstraat bestemd is als ecologisch groen.

Ad c) Voor wat betreft de openbaarheid die de bestemming "Openbaar groen" met zich meebrengt, kan worden aangegeven dat de openbaarheid van de open ruimtes rondom het hoofdgebouw/voormalig Rode Scheikunde één van de uitgangspunten is uit het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied. Deze openbaarheid heeft geen betrekking op de eigendomssituatie, maar op het karakter: een ongedeelde, open en aaneengesloten karakter slechts met een voetmuur afgeschermd van het qua eigendom openbare gebied (het trottoir). De beleving van het hoofdgebouw als monument wordt zeer sterk bepaald door de open en aaneengesloten ruimte rondom het gebouw. Bedoeld wordt deze kwaliteit te behouden. De bestemming tuin voldoet niet om dit gewenste beeld te handhaven. De bestemming laat aan- en bijgebouwen toe, alsmede erfscheidingen. De bestemming voortuin biedt onvoldoende rechtszekerheid dat het gazon en de bomen worden gehandhaafd en dat de ruimte ongedeelde blijft.

Ad d) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub j, waaruit volgt dat vanwege de ontwikkelingen die in noordelijk TU-gebied mogelijk zijn gemaakt, de kwaliteit van de open(bare) ruimte door andere oplossingen dan maaiveldparkeren zo veel mogelijk wordt gegarandeerd en de afwenteling van de parkeerdruk op de open ruimte wordt beperkt. Verder is van belang dat het gemeentelijk parkeerterrein in de 'groene jas' rond begraafplaats Jaffa ligt. Dit gebied maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur. Het gemeentelijk parkeerterrein heeft echter niet de aanwijzing 'ecologische zone' gekregen, omdat op dit vlak vooralsnog het incidenteel plaatsen van de caravans van de exploitanten van de kermis mogelijk moet zijn. Niettemin is het van belang voor de kwaliteit van de openbare ruimte alsmede de ter plaatse aanwezige natuurwaarden dat de gronden de bestemming openbaar groen krijgen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. F. Baggerman, Scheepmakerij 13a

10.1 Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen de plannen voor verdere ontwikkeling van de Scheepmakerij in het bestemmingsplan TU-Noord. Indiener vreest dat als de plannen doorgaan dit zou betekenen dat zijn bedrijfsvoering in gevaar komt en de rechten die in zijn vergunningen staan, niet meer kan uitvoeren.

Antwoord

Het is niet aannemelijk dat als gevolg van de plannen op de locatie Scheepmakerij de bedrijfsvoering van de heer Baggerman in gevaar komt. Op grond van de huidige vergunning mag de heer Baggerman een geluidsbelasting van 45 dB op de gevel van de dichtstbijzijnde woning veroorzaken. Door SONUS is in het kader van de bouwaanvraag een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat met een aantal maatregelen aan de geluidsbelasting op de gevel kan worden voldaan. De kosten van de te nemen maatregelen zijn voor rekening van de ontwikkelaar.

Naar aanleiding van deze zienswijze is de plantoelichting aangevuld met de uitkomsten van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd door SONUS en zijn de geluidwerende voorzieningen mogelijk gemaakt.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting, de plankaart en de voorschriften.

11. J.C. le Grand, Le Grand Advies, Rotterdamseweg 64

11.1 Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen het bouwplan 'locatie Scheepmakerij'. Het bedrijf van indiener verzorgt op deze locatie studiebegeleiding, hulp voor kinderen met leerproblemen en diagnostisch onderzoek. Het bouwplan gaat ten koste van daglichttoetreding en privacy van het pand van indiener.

Antwoord

Het realiseren van het bouwplan kan mogelijk nadelig zijn voor de daglichttoetreding en de privacy. De raampartijen op de eerste verdieping van het gebouw van indiener zijn echter op minder dan 2 meter gerealiseerd. Het burgerlijk wetboek laat dit in beginsel niet toe. Uit archiefonderzoek blijkt voorts niet dat er bouwvergunning is verleend voor het aanbrengen van de betreffende raampartijen. Dit betekent dat er weinig gewicht wordt toegekend aan het belang van indiener bij daglichttoetreding via deze ramen.

De inblik vanuit de nieuwbouw zal bovendien zeer beperkt zijn, omdat in de nieuwbouw aan de zijde van het bedrijf van indiener geen ramen worden gerealiseerd. Er kan daardoor eigenlijk alleen sprake zijn van inblik vanaf het dakterras op de nieuwbouw via het veluxraam in het dak van indiener.

Het belang van de herontwikkeling van het terrein Vliegenthart als geheel en daarmee de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de buurt weegt hierbij zwaarder dan een beperkte achteruitgang van de privacy van indiener en de daglichttoetreding via niet vergunde en met het burgerlijk wetboek strijdige ramen.

Voor het overige betreft het realiseren van nieuwbouwwoningen voor de betreffende ramen een civielrechtelijk geschil betreft tussen de ontwikkelaar en de indiener en/of eigenaar van het pand.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. R. en H. de Koning-Timmer, Melvill van Carnbeelaan 102, Driebergen

12.1 Samenvatting

Indieners zijn eigenaar van de bovenwoning Piet Heinstraat 41. Zij zijn van mening dat in het bestemmingsplan gelegenheid moet zijn voor het inrichten van een dakterras op het

hoofddak voor de bovenwoningen gelegen aan de Piet Heinstraat, noordzijde en in het bijzonder nr. 41. Indieners zijn van mening dat dakterrassen een zeer belangrijke, wellicht essentiële aanvulling op het woongenot vormen, passend in de woningvoorraad en het woonbeleid van de gemeente Delft en dat zij geen (disproportionele) nadelige gevolgen hebben voor omwonenden. Er zijn nooit klachten geweest over het gebruik. Aangezien één van de bestaande dakterrassen al meer dan 20 jaar zonder enig bezwaar functioneert is er sprake van een verworven recht, welke opgenomen zou moeten worden in het bestemmingsplan. Gegeven dit precedent zijn er geen argumenten tegen deze voorziening bij andere woningen. Het onttrekken van het dakterras leidt tot schade, onder andere door waardevermindering van de woning.

Antwoord

Er is sprake van een uniformering van de Delftse bestemmingsplannen (AUB). Hierin is beleid verwerkt ten aanzien van bouwvoorschriften met betrekking tot dakterrassen. De geconstateerde situatie is in strijd met deze voorschriften. Dat burens wel of niet aangeven last te hebben van de aanwezigheid van een dakterras is geen aanleiding om af te wijken van dit beleid. Voorts is er geen sprake van bijzondere omstandigheden, die in dit geval aanleiding geven tot het afwijken van dit algemene beleid. Nadat het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, zal derhalve het handhavingstraject worden gestart. Mocht in de tussentijd het beleid ten aanzien van dakterrassen worden gewijzigd, dan zou dit nog anders kunnen worden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13. H.G.J. Hirs, Vereniging 'Vrienden van de Delftse Botanische Tuin'

13.1 Samenvatting

Indiener is blij met de aandacht die het college in de Nota 'Inspraak en Overleg voorontwerpbestemmingsplan TU-Noord' heeft gegeven aan het pand Julianalaan 67 en de erkenning van het gebouw als cultuurhistorische waardevolle bebouwing. Indiener is zeer beducht voor aantasting van de achterzijde van het pand aan de Julianalaan 67 en wijst nogmaals op de directe relatie tussen het gebouw en de Botanische Tuin, welke één integraal geheel vormen. Indiener vermeldt dat het uit 1917 stammende kassencomplex is aangewezen als rijksmonument. De vereniging verzoekt nadrukkelijk het pand Julianalaan 67 met het oog op de Botanische Tuin een speciale status te verlenen dan wel zeer bijzondere aandacht te schenken.

Antwoord

Het pand Julianalaan 67 is opgenomen in het landelijke Monumenten Inventarisatie project (MIP) en heeft om die reden de aanduiding cultuurhistorisch waardevolle bebouwing gekregen. Daarmee is de enige in het bestemmingsplan mogelijke 'speciale status' aan het gebouw gegeven.

In tegenstelling tot wat in de zienswijze is aangegeven, heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg het kassencomplex van de Botanische Tuin niet aangewezen als rijksmonument.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13.2 Samenvatting

Verder wijst indiener er op dat op de plankaart de nieuwe ingang van de Botanische tuin niet is aangegeven en dat een stukje nabij de ingang niet is ingekleurd.

Antwoord

De nieuwe ingang van de Botanische Tuin past binnen de bestemming Botanische tuin en is derhalve reeds positief bestemd. Ten onrechte is inderdaad bij de ingang een kleine strook niet bestemd als Botanische tuin. De plankaart is hierop aangepast.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

14. Bewoners van locatie Scheepmakerij (ondertekend door 29 bewoners)

14.1 Samenvatting

Sinds 1991 hebben de bewoners de voornemens die het gemeentebestuur heeft voor de wijk voortdurend en nauwgezet gevolgd. De gemeente heeft een belangrijk deel van de inbreng van de buurtbewoners verwerkt in het Ontwikkelingsplan Scheepmakerij dat op 26 juni 2003 door de gemeenteraad is aangenomen. In het ontwerpbestemmingsplan is dit ontwikkelingsplan geïmplementeerd. De bewoners constateren echter een aantal verschillen ten aanzien van de volgende onderwerpen.

Ten aanzien van het aanzicht en de hoogte van de bebouwing aan de binnenruimte van de locatie Scheepmakerij staat in het ontwikkelingsplan dat het aanzicht van de Scheepmakerij niet mag worden verstoord en dat de bouw op het binnenterrein niet hoger mag zijn dan aan de rand. Het ontwikkelingsplan stelt dat de hoogte van de nieuwbouw moet aansluiten op de omliggende bestaande bebouwing.

Indieners geven een overzicht van de bouwhoogte van de bestaande bebouwing rondom het plangebied en de nieuwbouw volgens het bestemmingsplan. De bestaande bouwhoogtes zijn 1 laag (5 woningen), 2 lagen (33 woningen) en 3 lagen (8 woningen). De geplande bouwhoogtes zijn 2 lagen (2 woningen), 3 lagen (11 woningen) en 4 lagen (2 woningen). Dit is in tegenspraak met de bovenstaande uitgangspunten.

Ook wordt het aanzicht van de Scheepmakerij ernstig verstoord doordat de 3 lagen hoge bebouwing uitsteekt boven de bestaande bebouwing aan de Scheepmakerij, wat blijkt uit een foto met daarin ingetekend de nieuwbouw.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 1.2, waarin is aangegeven dat een (gedeeltelijke) vierde laag is toegestaan om een gevarieerd gevelbeeld te verkrijgen. Het gaat hierbij om (gedeelten) van twee woningen die recht achter pakhuis De Liefde zijn gesitueerd. De woningen blijven onder de bouwhoogte van dit pand. In verband met de haalbaarheid van het bouwplan is de thans bestemde maximale omvang van de woningen van groot belang. Het belang van de herontwikkeling van het terrein Vliegenthart als geheel en daarmee de verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de buurt en waaronder ook de woningen aan de Scheepmakerij, weegt hierbij zwaarder dan een beperkte wijziging van het aanzicht van de Scheepmakerij.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.2 Samenvatting

Volgens het ontwikkelingsplan zou nieuwe bebouwing in het middengebied uitsluitend voor voetgangers bereikbaar worden. In het bestemmingsplan wordt gesproken over langzaam verkeer, wat tevens fietsers en snor- en bromfietsers inhoudt. Ook worden parkeerruimtes op het binnenterrein benoemd. Dit is met elkaar in tegenspraak.

Antwoord

Het Ontwikkelingsplan locatie Scheepmakerij heeft het inderdaad over voetgangers. In de toelichting is dit aangepast. Wat betreft parkeren wordt gesproken over parkeren op eigen terrein. Dit betekent dat het parkeren niet mag worden afgewenteld op de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het bestemmingsplan voorziet in planvorming voor het terrein Vliegenthart, waarbij alle volgens de norm benodigde plaatsen op dit terrein zelf worden gerealiseerd. De ontsluiting hiervan vindt plaats vanaf de Scheepmakerij, zodat het bestaande binnenterrein hiermee niet wordt belast.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting op het bestemmingsplan.

14.3 Samenvatting

Ontwikkeling van het binnengebied zal de parkeerdruk vergroten, terwijl paragraaf 7.1.4.2 van het bestemmingsplan expliciteert dat de parkeerdruk door herontwikkeling niet mag toenemen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 14.2, waarin is aangegeven dat conform de nota Parkeren en stallen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat de parkeerdruk voor de omgeving toeneemt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.4 Samenvatting

Indieners betreuren het dat de karakteristieke schoorsteen geen plaats krijgt in het bestemmingsplan en vinden dit vanuit cultuurhistorisch perspectief een groot verlies. De schoorsteen zou moeten worden vermeld in de opsomming in bijlage 1 van het bestemmingsplan.

Hetzelfde geldt voor een stal, ooit behorend tot herberg 'De Melkmeid' en twee huizen, waarschijnlijk kadastraal bekend als 5301 en 5302, destijds aan 'het slop ten westen van de Melkmeid'. Herberg de Melkmeid was eeuwenlang een begrip buiten de Rotterdamsche Poort. Indieners vragen of onderzoek is gedaan naar bovengemelde panden en of hier rapporten over zijn.

Antwoord

De panden/objecten die de aanduiding cultuurhistorisch waardevolle bebouwing hebben gekregen zijn de volgende:

- panden/objecten die zijn opgenomen in het op de bouwperiode 1850-1940 gerichte landelijke Monumenten Inventarisatie Project (MIP), maar die niet als rijksmonument zijn aangewezen;
- panden/objecten die niet in het MIP zijn geïnventariseerd, maar die als evidente misser in de inventarisatie beschouwd kunnen worden;
- panden/objecten die in de inventarisatie Naoorlogse architectuur en stedenbouw 1940-1970 zijn geselecteerd als belangrijk;

De schoorsteen heeft weliswaar enige cultuurhistorische waarde, maar is niet in het MIP geïnventariseerd en is niet te beschouwen als evidente misser in die inventarisatie. De onderdelen van het complex, waarin zich de installaties bevonden die behoorden bij de schoorsteen zijn niet als monument beschermd en zijn of worden bovendien afgebroken. Daardoor is/wordt de schoorsteen een geïsoleerd object. Verder verkeert de schoorsteen in zodanig slechte toestand dat die opnieuw opgebouwd zou moeten worden. De beschermde fabrieksschoorstenen in Delft verkeren in redelijke of goede staat en/of zijn nog gerelateerd aan de bijbehorende bedrijfsbebouwing. Om deze redenen is de schoorsteen niet als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aangemerkt.

De stal en twee huizen zijn evenmin in het MIP geïnventariseerd en dit is niet te beschouwen als een misser. Ze verkeren bovendien in een zeer slechte staat, zodat het nog maar de vraag is of ze bewoonbaar gemaakt kunnen worden. Het slopje is als historisch stedenbouwkundig element onderkend en het noordelijke gedeelte tussen de bebouwing aan de Hertog Govertkade is daarom als verkeersdoeleinden 1 bestemd.

De herberg De Melkmeid, die blijkens de inspraakreactie ten oosten van het slop heeft gelegen, bestaat al geruime tijd niet meer en het bijbehorende terrein is opgedeeld.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.5 Samenvatting

Het bedrijf van de fa. Baggerman valt in categorie 3.2. van de Lijst van Bedrijfstypen. Volgens wettelijke voorschriften kunnen binnen een straal van 30 m geen geluidsgevoelige bestemmingen (woningbouw) worden ontwikkeld. De in de plankaart ingetekende nieuwbouw valt nagenoeg volledig binnen deze straal van 30 m, waarmee het bestemmingsplan strijdig is met de wettelijke voorschriften.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 10.1, waarin is aangegeven dat door SONUS in het kader van de bouwaanvraag een akoestisch onderzoek is uitgevoerd, waaruit blijkt dat met een aantal maatregelen de firma Baggerman geen hinder zal ondervinden in zijn functioneren als gevolg van de bouw van de betreffende woningen. Indien aan deze voorwaarde is voldaan, dan biedt de Nota Bedrijven en bestemmingsplannen de mogelijkheid tot het verlenen van vrijstelling van de standaard afstanden die worden gehanteerd tussen bedrijven en milieugevoelige bestemmingen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting, de plankaart en de voorschriften.

14.6 Samenvatting

Volgens wettelijke voorschriften moet nieuwbouw tenminste 2 m buiten de erfgrenzen van aanpalende percelen blijven. De in de plankaart ingetekende nieuwbouw achter de Hertog Govertkade 9 is strijdig met dit voorschrift.

Antwoord

Er is geen wettelijk voorschrift, waarin is bepaald dat nieuwbouw tenminste 2 meter vanaf de perceelsgrens moet blijven. Onduidelijk is derhalve waarop indieners doelen, nu zij ook niet aangeven om welk wettelijk voorschrift het volgens hen zou gaan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.7 Samenvatting

Op pagina 16 van het ontwikkelingsplan wordt gesteld dat bestaande ontsluitingen naar de Rotterdamseweg via de achtertuinen moeten worden gerespecteerd en waar deze ontbreken moeten worden gerealiseerd. In de huidige situatie is er onbelemmerde achteruitgang via de voor het publiek toegankelijke gemeentegrond. In verband met brandveiligheid zijn achteruitgangen meer dan wenselijk. De in de plankaart ingetekende nieuwbouw grenzend aan de achtertuinen van de woningen aan de Hertog Govertkade blokkeert bestaande en te ontwikkelen achteruitgangen, zodat het bestemmingsplan conflicteert met de huidige situatie en met zichzelf.

Antwoord

De gronden met de bestemming Tuin en de aanwijzing parkeren, grenzend aan de percelen van de Hertog Govertkade zijn in het bouwplan van de Groene Groep in gebruik als collectief parkeerterrein. Vanaf dit parkeerterrein zijn zowel de Hertog Govertkade, de Scheepmakerij, als de Rotterdamseweg te voet bereikbaar. Met een erfdienstbaarheid is een uitgang vanuit de achtertuinen op dit collectieve parkeerterrein te regelen. Overigens is in het ontwikkelingsplan Scheepmakerij slechts aangegeven dat 'daar waar mogelijk' een achterom voor bestaande woningen gerealiseerd moet worden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.8 Samenvatting

Indieners zijn van mening dat de bestemmingsplanwijzigingen op de locatie Scheepmakerij zullen leiden tot een omvangrijke planschade.

Antwoord

Artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) biedt belanghebbenden, zoals eigenaren, de mogelijkheid vergoeding te krijgen van schade ten gevolge van een bestemmingsplan. Het gaat hierbij om vergoeding van schade, die redelijkerwijs niet (geheel) voor hun rekening behoort te komen en waarvan de vergoeding niet anderszins is verzekerd. Schade als gevolg van waardedaling van bijvoorbeeld een woning kan hieronder vallen. Een aanvraag om planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Het gevolg hiervan is dat men zich tijdig

rekenschap moet geven van de (omvang van de) schade die men als gevolg van het bestemmingsplan zal lijden.

Bij de beoordeling van de haalbaarheid van ontwikkelingen op de locatie Scheepmakerij is voorzien dat er door de uitvoering van het bestemmingsplan planschadeclaims worden ingediend. Naar aanleiding van deze zienswijze is dit expliciet vermeld in de plantoelichting. Op grond van een overeenkomst komen de mogelijke planschadeclaims overigens voor rekening van de ontwikkelaar.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.9 Samenvatting

Indieners betreuren het dat nu opnieuw moet worden onderhandeld over eerder overeengekomen punten. Het ontwerpbouwplan is als uitgangspunt voor het bestemmingsplan gebruikt, terwijl tegen dit ontwerpbouwplan emotionele en planmatige bezwaren bestaan. Indieners krijgen de indruk dat met het opnemen van het ontwerpbouwplan op subtiele wijze van eerder overeengekomen afspraken wordt afgedongen.

Antwoord

Bewoners zijn, zoals zij zelf ook aangeven, nadrukkelijk betrokken geweest bij het opstellen van het Ontwikkelingsplan Scheepmakerij. Een ontwikkelingsplan vormt het planologisch kader, waarbinnen een concreet bouwplan wordt uitgewerkt. Het planologisch kader, zoals is opgenomen in het ontwikkelingsplan Scheepmakerij en de uitwerking hiervan in de vorm van het concrete bouwplan is geïmplementeerd in het bestemmingsplan TU-Noord. Gemeente Delft heeft gedurende het proces het bouwinitiatief meerdere keren getoetst aan het planologisch kader uit het genoemde ontwikkelingsplan.

Bewoners hebben reeds eerder te kennen gegeven dat zij het bouwinitiatief niet appreciëren en tevreden zijn met de huidige situatie. Op een tweetal momenten zijn door de Groene Groep BV de bouwvoornemens gepresenteerd aan buurtbewoners (september 2005 en augustus 2006). Naar aanleiding van geuite kritieken tijdens de inloopbijeenkomst van augustus 2006 zijn overigens een aantal aanpassingen gedaan aan het plan; onder andere de invulling van de 5 woningen achter pakhuis De Liefde is gewijzigd. Ook de beoogde fietsenstalling in de nis van 'Meijerink' is op een andere plaats gepland.

Conclusie

Het ontwikkelingsplan Scheepmakerij en de concrete uitwerking hiervan in de vorm van een concreet bouwplan is verwerkt in het bestemmingsplan. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15. K. Priem-Mens, Duwo, Kanaalweg 4

15.1 Samenvatting

Indiener zou graag de volgende opmerkingen verwerkt zien in de toelichting van het bestemmingsplan:

- a. Pag. 7, 3.2.2.2: "Binnen de bestemming woondoeleinden 2 zijn zelfstandige bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en detailhandel op de daartoe aangewezen locaties (gedeeltelijk) onder peil toegestaan." Klopt dit? Dient "gedeeltelijk onder peil" niet geheel tussen haakjes te staan?

Antwoord

Ad a) Bedoeld is aan te geven dat een aantal aangewezen locaties onder peil liggen en een aantal locaties geheel boven peil. De woorden '(gedeeltelijk) onder peil' zijn naar aanleiding van deze zienswijze geschrapt, omdat dit overvloedige informatie betreft en kennelijk tot verwarring leidt.

- b. Pag. 8, 3.2.2.6: bij 'beperkt gemengde doeleinden' mogen de verschillende functies tevens op de verdiepingen.

Antwoord

Ad b) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub e, waarin is aangegeven dat ter plaatse van de aanwijzing 'beperkt gemengde doeleinden' bedrijven, kantoren, dienstverlening en maatschappelijke doeleinden eveneens op de verdieping zijn toegestaan. De plantoelichting is op dit punt aangevuld.

c. Pag. 10, 3.2.2.10: "Kanaalweg 2a" is "Prof. Snijdersstraat 2" geworden.

Antwoord

Ad c) Kanaalweg 2a is gewijzigd in Professor Snijdersstraat 2.

d. Pag. 11/12, 3.2.2.14/15/16/17/18/19: "Ter bescherming van deze bomen is voor bepaalde werkzaamheden een aanlegvergunning vereist en dienen bouwwerken op een afstand van minimaal 8 m uit het hart van de stam te worden opgericht." Dit geeft op een aantal plekken problemen met bouwprojecten, ondergrondse infrastructuur en de ontsluitingsweg tussen Mijnbouwstraat en Kanaalweg.

Antwoord

Ad d) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub f, waarin is aangegeven dat de afmeting van de beschermingszone rond monumentale bomen is bepaald in het bomenbeleidsplan 'De juiste boom op de juiste plaats'. De straal van 8 meter is ingegeven door de gemiddelde omvang van een monumentale boom en de ruimte die redelijkerwijs kan worden gevraagd om deze te beschermen tegen bouwactiviteit en andere bedreigende werken en/of werkzaamheden.

Bij bomen die feitelijk met een kleinere beschermingszone toe kunnen dan de gemiddelde straal van 8 meter is naar aanleiding van deze zienswijze in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling ten behoeve van bouwen opgenomen. Met deze vrijstelling kunnen bouwactiviteiten worden toegestaan die geen onevenredige verslechtering van de groeiomstandigheden van de betreffende monumentale boom tot gevolg hebben.

De aanleg van werken of werkzaamheden binnen een straal van 8 meter van een monumentale boom zijn onder het aanlegvergunningstelsel reeds onder voorwaarden mogelijk. Op dit punt is het bestemmingsplan derhalve niet aangepast.

e. Pag. 24, 4.4.1.1: "Het principe van een 'campus' pleit voor het creëren van eenzijdige oriëntatie van deze bouwblokken." Wat wordt hiermee bedoeld? Vervangen door "Het principe van een 'campus' pleit voor een kwadrantontwikkeling".

Ad e) Eenzijdige oriëntatie moet letterlijk worden opgevat. Bedoeld is dat de gebouwen aan alle zijden een interactie aangaan met de open(bare) ruimte. De term kwadrantontwikkeling is voor veel belanghebbenden en belangstellenden veel onbegrijpelijker dan de huidige formulering. Overigens ligt de door gemeente gekozen term in het verlengde van de door indiener gewenste term 'kwadrantontwikkeling'. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

f. Pag. 29, 5: "... en circa 900 (voornamelijk onzelfstandige) studenteneenheden." vervangen door "... en circa 900 studenteneenheden."

Ad f) Naar aanleiding van de zienswijze zijn de woorden 'voornamelijk onzelfstandige' weggelaten.

g. Pag. 33, 5.2.3: bedrijvigheid (circa 1500 m²) is weinig. Architectenbureau is al iets van 700 m². Stel dat Kanaalweg 2b een bedrijfsverzamelgebouw wordt (als een hotel niet gaat lukken), dat zou dan niet meer passen.

Ad g) De in de plantoelichting genoemde aantallen zijn gebaseerd op de thans bekend zijnde plannen, waarin nog steeds wordt uitgegaan van de vestiging van een hotel. Zoals is aangegeven in hoofdstuk 5 biedt het bestemmingsplan ruimte om binnen de functies nog met hoeveelheden te schuiven. De bouwvolumes liggen echter vast. Meer van de ene functie leidt tot minder van de ander. Op dit concrete geval is het voornoemde van toepassing. In de planvoorschriften is de bedrijvigheid namelijk niet beperkt tot een maximaal aantal m². Het is dus mogelijk om meer dan de in de toelichting genoemde 1500 m² aan bedrijvigheid te realiseren, ten koste van bijvoorbeeld de functie hotel.

h. Pag. 42, 6.1.3.1: Heeft dit consequenties voor DUWO, zoals bij nieuwbouw op de locatie Kanaalweg 3?

Ad h) Daar waar er nieuwbouw plaatsvindt op of in de nabijheid van een waterkering dient een keurvergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland. In de keurvergunning zullen voorwaarden worden gesteld aan het bouwwerk teneinde de stabiliteit van de waterkering en daarmee de veiligheid van het gebied te beschermen. Er kan niet uitgesloten worden dat dit consequenties heeft voor de (uitvoering van de) concrete bouwplannen van DUWO, voor zover deze binnen de beschermingszone van de waterkering liggen.

i. Pag. 58, 6.9.1.2: hier staat een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van minimaal 7,5 beschreven. DUWO ziet dit graag beschreven als een inspanning. Met de bestaande gebouwen is 7,5 namelijk niet haalbaar. EPL 6,9?

Ad i) In paragraaf 6.9.1.2 is het beleid van de Gemeente Delft beschreven. In dit beleid is voor het noordelijk TU-gebied een ambitie opgenomen om tot een energieprestatie op locatie (EPL) van 7,5 te komen. In paragraaf 6.9.1.3 is de gewenste ontwikkeling omschreven. Daarin is aangegeven dat er afspraken zijn gemaakt om te komen tot een EPL van 6,9. Uit de energievisie die de ontwikkelaars in samenwerking met de gemeente en TU Delft hebben laten opstellen blijkt namelijk dat een EPL van 6,9 het maximaal haalbare is. Dit verandert echter niets aan de ambitie, zoals deze oorspronkelijk is geformuleerd in het gemeentelijk beleid.

j. Pag. 68, 7.1.4.2: "Het parkeren op maaiveld is in het zicht vanaf de openbare ruimte in beginsel alleen toegestaan op eigen grond ter plaatse van bestaande parkeerplekken, de overige maaiveldparkeerplaatsen moeten uit het zicht vanaf de openbare ruimte worden gerealiseerd." Dit geldt niet voor de nieuwe ontsluitingsweg van TU-Noord naar de Kanaalweg. 'Ter plaatse van bestaande parkeerplekken' klopt niet, in TU-Noord moeten nieuwe plekken gemaakt worden om aan de gestelde norm te kunnen voldoen, deze zullen als reservering worden opgenomen. Uit het zicht is hier niet mogelijk.

Ad j) De door indiener aangehaalde passage is een uitgangspunt dat is gehanteerd bij het opstellen van dit bestemmingsplan, waarmee wordt nagestreefd dat de kwaliteit van de openbare ruimte zo veel mogelijk wordt gegarandeerd. Van dit uitgangspunt kan echter worden afgeweken, indien dit noodzakelijk of wenselijk is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

In dit geval is de betreffende openbare ruimte vanwege haar aard (ontsluitingsweg) zeer geschikt om tevens een parkeerfunctie te vervullen. Bovendien zijn de door indiener bedoelde parkeerplekken bij de herinrichting van het gebied tussen de Kanaalweg en de Mijnbouwstraat alleen als reservering opgenomen. Deze plekken worden slechts aangelegd, indien de gebouwde parkeervoorzieningen het parkeeraanbod niet aankunnen. Verder moet het bestemmingsplan voldoende ruimte bieden om parkeergelegenheid te realiseren. Daarmee wordt de afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving voorkomen. Tot slot worden de parkeerplaatsen op maaiveld, ook indien de betreffende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, ten opzichte van de huidige situatie aldaar teruggebracht.

k. Pag. 68, 7.1.4.2: Toevoegen dat bij sociale woningbouw in herontwikkelde monumentale gebouwen er 60% van 60% is 36% in gebouwde parkeervoorzieningen moet worden gerealiseerd.

Ad k) Zoals reeds aangegeven in het antwoord op zienswijze 9.4 sub j neemt, als gevolg van de ontwikkelingsmogelijkheden die in het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied en het daarop volgende bestemmingsplan TU-noord geboden worden, de hoeveelheid openbare dan wel open ruimte af. Ter compensatie zijn de mogelijkheden om in de open(bare) ruimte te parkeren beperkt. De resterende open ruimte moet een hoogwaardige uitstraling krijgen. De ontwikkelingsruimte impliceert dus grotendeels gebouwde parkeeroplossingen. Er is derhalve geen aanleiding om af te wijken van de reeds in het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied genoemde percentages aan gebouwde parkeervoorzieningen.

l. Pag. 68, 7.1.4.2: "Voor parkeerplaatsen op privé-terrein geldt dat deze deels meetellen voor de parkeernorm." Pas hiermee op, want TU-Noord is voor het over grote deel privé terrein van DUWO en hiervoor klopt het niet. Deze passage is, neemt DUWO aan, enkel van toepassing op losse woningen.

Ad l) Met plaatsen op privé-terrein wordt hier bedoeld de plaatsen die niet voor eenieder toegankelijk zijn. Dus als parkeerplaatsen op het perceel van DUWO liggen, maar algemeen toegankelijk zijn, vallen ze niet onder de parkeerplaatsen die in deze passage worden bedoeld. Geclusterde parkeervoorzieningen die niet anders dan voor het stallen van voertuigen gebruikt kunnen worden (zoals een gemeenschappelijk terrein of gemeenschappelijke garage) tellen overigens volledig mee voor de parkeernorm.

m. Pag. 68, 7.1.4.2: Bezoekersparkeren t.b.v. kantoor, congres- en hotelfunctie zal wel plaatsvinden in de openbare ruimte, dit uitbreiden met horeca, bedrijfsruimten en gemengde doeleinden.

Ad m) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 9.4 sub j en 15.1 sub k. Het uitgangspunt blijft dat parkeren grotendeels in gebouwde voorzieningen dient plaats te vinden. De plantoelichting is naar aanleiding van deze zienswijze echter aangepast, zodanig dat het beperkt parkeren in de openbare ruimte niet meer is gekoppeld aan specifieke functies. Het is immers niet te controleren of bezoekers die ter plaatse parkeren een kantoor of bijvoorbeeld horeca bezoeken.

n. Pag. 68, 7.1.4.2, punt 1): wijzigen in "... vanaf de straat toegankelijk of vanaf de straat toegang naar collectieve ontsluiting bergingen." Vloeroppervlakte ten minste 3,5 m², breedte 1,5 m., hoogte 2,1 m, drempelhoogte 20 mm." Dit zijn niet de maten die bij studentenhuisvesting worden gehanteerd.

o. Pag. 68, 7.1.4.2, punt 2): ipv 2 fietsen, vanaf de straat bereikbaar wordt er bij studentenhuisvesting gerekend met één fiets per student in collectieve afsluitbare ruimten.

Ad n en o) De in de plantoelichting genoemde fietsparkeernormen uit de nota Parkeren en Stallen zien niet op de specifieke situatie van studentenwoningen. Bovendien is reeds in de plantoelichting aangegeven dat het noordelijk TU-gebied een specifiek karakter heeft met een fors aantal monumenten en dat per bouwplan gezocht wordt naar een zodanige oplossing dat het monumentale karakter van de panden niet wordt aangetast. Per bouwplan zal derhalve, waar het gaat om studentenwoningen, naar een voor dat plan passende norm en oplossing worden gezocht.

p. Pag. 69, 7.1.4.3: Bezoekersparkeren t.b.v. kantoor, congres- en hotelfunctie zal wel plaatsvinden in de openbare ruimte, dit uitbreiden met horeca, bedrijfsruimten en gemengde doeleinden.

Ad p) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub m.

q. Pag. 82, 10.2: "De kosten die samenhangen met de ontwikkelingen etc". Deze formulering preciseren met name waar het gaat om de grens tussen hoofdinfrastructuur en de overige openbare ruimte.

Ad q) De hoofdinfrastructuur betreft de gebieds- en wijkontsluitingswegen, zoals bedoeld in het Lokaal Verkeer en Vervoersplan. Het met naam en exacte grens vermelden van de gebieds- en wijkontsluitingswegen is voor wat betreft een paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan van een te hoog detailniveau.

Conclusie

Sub a, b, c. en f van deze zienswijze hebben geleid tot aanpassing van plantoelichting en de voorschriften. Voor het overige is er geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.2 Samenvatting

Indiener zou graag de volgende opmerkingen verwerkt zien in de voorschriften van het bestemmingsplan:

a. Pag. 7, artikel 1, 33. horeca: toevoegen dat drank- en/of etenswaren ook kunnen worden meegenomen, zoals bij een snackbar veelal gebeurt. En zaalverhuur toevoegen.

Antwoord

Ad a) Dat in de definitie is opgenomen dat het gaat om bedrijven die gericht zijn op het verstrekken van drank- of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden, betekent niet dat de drank- of etenswaren niet meegenomen kunnen worden. In de begripsbepaling

komt een snackbar bovendien in de (niet uitputtend bedoelde) opsomming voor. Er is derhalve geen aanleiding om toe te voegen dat drank- en etenswaren ook kunnen worden meegenomen.

Een bepaalde mate van zaalverhuur is bij een café of restaurant bovendien gebruikelijk. Voor zover het zou gaan om zelfstandige zaalverhuur (los van een restaurant of café) kan dit, afhankelijk van de exacte activiteiten, vallen onder het begrip 'gelijk te stellen inrichtingen', zoals is opgenomen in de begripsbepaling van 'horeca'.

b. Pag. 10, artikel 3.3.b. "dakcapellen zijn uitsluitend toegestaan aan de achterzijde van het hoofdgebouw". Wanneer er geen sprake is van een goothoogte, maar alleen een bouwhoogte en er wordt toch een kap toegepast met dakcapellen aan de voorzijde en de achterzijde, wat bij de nieuwbouw van de Kanaalhof en Mijnbouwhof de bedoeling is, dan hoeft dit artikel geen beletsel te zijn, nemen wij aan. Anders elders e.e.a. mogelijk maken.

Antwoord

Ad b) Artikel 3 lid 3 sub b is niet van toepassing op de nieuwbouw van de Kanaalhof en Mijnbouwhof.

c. Pag. 12, artikel 4, 1.b.: toevoegen "ontsluitingswegen, fietspaden, bijbehorende voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van openbaar nut en vuilopslag". De nieuw te maken binnenhoven in TU-Noord dienen namelijk ook ontsloten te worden voor auto's, brand- en redvoertuigen, glazenwas- en onderhoudswagens, verhuuswagens en fietsers.

Antwoord

Ad c) Naar aanleiding van deze zienswijze is de opsomming onder artikel 4 lid 1 sub b zodanig aangevuld, dat de gronden met de bestemming Woondoeleinden 2 ook kunnen worden ontsloten voor motorvoertuigen en fietsers en dat er voorzieningen ten behoeve van openbaar nut kunnen worden gerealiseerd.

d. Pag. 12, artikel 4, 1.j.: indien laden en lossen in het bestemmingsplan geregeld dient te worden, dit hier opnemen.

Antwoord

Ad d) Binnen deze bestemming is het laden en lossen ten behoeve van de ter plaatse gevestigde activiteiten mogelijk.

e. Pag. 12, artikel 4, 1.: toevoegen "k. en bijbehorende voorzieningen".

Antwoord

Ad e) De opsomming onder artikel 4 lid 1 sub b maakt het toevoegen van bijbehorende voorzieningen overbodig.

f. Pag. 13, artikel 4,3.b. Dit voorschrift geldt niet bij bestemmingen met alleen een aangegeven bouwhoogte. Een eventuele kap mag dan theoretisch tot 90 graden.

Antwoord

Ad f) Indien op de plankaart alleen een bouwhoogte is opgenomen, dan bestaat het maximaal mogelijke uit een (gedeelte van het) gebouw dat ter hoogte van de maximale bouwhoogte is voorzien van een plat dak.

g. Pag. 13, artikel 4,4, 1a t/m f. Kan dit al in het bestemmingsplan worden geregeld, omdat nu al te zien is dat aanleg van ondergrondse infrastructuur en ontsluitingsweg binnen 8 meter van het hart van enkele monumentale bomen moet worden aangebracht.

Antwoord

Ad g) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub d.

h. Pag. 13, artikel 4, 3.i.: toevoegen "bij herontwikkelde monumentale gebouwen voor sociale woningbouw dient 60% * 60% is 36% van het totale aantal benodigde parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen gerealiseerd te worden."

Antwoord

Ad h) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub k.

i. Pag. 13, artikel 4, 3.j.: hiermee komen een aantal bouwprojecten in TU-Noord, zoals ze reeds zijn ingetekend op de plankaart in gevaar. Daar waar dat het geval is, een uitzondering per boom maken.

Antwoord

Ad i) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub d. Naar aanleiding van deze zienswijze is in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling ten behoeve van bouwen opgenomen.

j. Pag. 17, artikel 6, 2.a.: Het kantoor van DUWO aan de Kanaalweg 4 heeft wel degelijk een publieks/baliefunctie. Dit mogelijk maken in dit artikel.

Antwoord

Ad j) Artikel 6 lid 2 sub a betekent dat de hoofdactiviteit bestaat uit niet op het publiek gerichte bedrijfsactiviteiten, zoals administratieve, adviserende of daarmee gelijk te stellen werkzaamheden. Daarmee is een publieks/baliefunctie niet uitgesloten.

Met een op het publiek gerichte bedrijfsactiviteit wordt gedoeld op dienstverlening, zoals reisbureaus, kapsalons en dergelijke.

Gelet op het bovenstaande is er ter plaatse van het kantoor van DUWO aan de Kanaalweg 4 reeds een (ondergeschikte) publieks/baliefunctie mogelijk.

k. Pag. 21, artikel 8, 1.II.a.: toevoegen "e en f".

l. Pag. 21, artikel 8, 1.II.b.: toevoegen "e en f".

Antwoord

Ad k en l) Uit ruimtelijk oogpunt kleven er geen bezwaren aan het mogelijk maken van de functies dienstverlening en maatschappelijke doeleinden ter plaatse van het (voormalig) Laboratorium Physica en Electrotechniek. Bovendien is het in het belang van de herontwikkeling van dit (voormalige) TU-gebouw om binnen het ruimtelijk aanvaardbare de nodige flexibiliteit te bieden, zodat aan dit gebouw een zinvolle invulling kan worden gegeven. Binnen de beperkt gemengde doeleinden is derhalve ook dienstverlening en maatschappelijke doeleinden mogelijk gemaakt.

m. Pag. 21, artikel 8, 1.II.c.: indien laden en lossen in het bestemmingsplan geregeld dient te worden, dit hier opnemen.

Antwoord

Ad m) Op grond van artikel 8 lid 2 sub e is het laden en lossen ten behoeve van de ter plaatse gevestigde activiteiten mogelijk.

n. Pag. 21, artikel 8, 1.II.: toevoegen "e. en bijbehorende voorzieningen".

Antwoord

Ad n) Terecht merkt indiener op dat de mogelijkheid tot het realiseren van bijbehorende voorzieningen ontbreken ter plaatse van de gronden met de aanwijzing 'beperkt gemengde doeleinden'. De mogelijkheid tot het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen was in het ontwerpbestemmingsplan wel reeds mogelijk gemaakt. De voorschriften zijn naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

o. Pag. 21, artikel 8, 2.b.: "... en het bvo van de afzonderlijke kantoorvestigingen niet groter is dan 500 m²". Valt hier een architectenbureau onder? Zo ja, dan dit verruimen, want het architectenbureau in de Dynamohal overschrijdt de 500 m².

Antwoord

Ad o) Een architectenbureau is een bedrijf, waarvoor niet een maximum oppervlakte is opgenomen per vestiging.

p. Pag. 21, artikel 8, 2.e.: toevoegen "voorzieningen ten behoeve van vuilopslag".

Antwoord

Ad p) Binnen deze bestemming zijn reeds voorzieningen ten behoeve van afval van de ter plaatse gevestigde bedrijvigheid mogelijk.

q. Pag. 21, artikel 8, 2.e.: indien laden en lossen in het bestemmingsplan geregeld dient te worden, dit hier opnemen.

Antwoord

Ad q) Binnen deze bestemming is het laden en lossen ten behoeve van de ter plaatse gevestigde bedrijvigheid mogelijk.

r. Pag. 21 artikel 8, 2.c. en d.: In dit artikel de beperking van "hoofdzakelijk ondersteunend" verwijderen. Hotel/restaurant in de ruimste zin van het woord moet mogelijk zijn.

Antwoord

Ad r) Het gebouw aan de Professor Snijdersstraat 2 is reeds bestemd als horeca. Het is niet wenselijk om naast deze horecavoorziening nog meer zelfstandige horecavoorzieningen in het gebied toe te staan, omdat zo dicht bij de binnenstad geen concentratie van zelfstandige horecavoorzieningen wenselijk is.

s. Pag. 22, artikel 8, 3.j.: toevoegen “bij herontwikkelde monumentale gebouwen voor sociale woningbouw dient 60% * 60% is 36% van het totale aantal benodigde parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen gerealiseerd te worden.”

Antwoord

Ad s) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub k.

t. Pag. 29, artikel 12, 2.l.: toevoegen dat drank- en/of etenswaren ook kunnen worden meegenomen, zoals bij een snackbar veelal gebeurt. En zaalverhuur toevoegen.

Antwoord

Ad t) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.2 sub a.

u. Pag. 38, artikel 18, 2.b.: Welke risico's zijn er voor de plannen, vanwege ecologische zone?

Antwoord

Ad u) Indiener geeft niet aan voor welke risico's zij vreest. In zijn algemeenheid kan worden aangegeven dat de aanwijzing 'ecologische zone' beperkingen stelt aan de gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden van de betreffende gronden. Het voorschrift is zeer duidelijk over wat is toegelaten. Al het andere is uitgesloten. Dit heeft ook invloed op de concrete uitwerking van de aan ecologische zones grenzende bouwplannen.

v. Pag. 38, artikel 18, 3.c.: toevoegen “bij herontwikkelde monumentale gebouwen voor sociale woningbouw dient 60% * 60% is 36% van het totale aantal benodigde parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen gerealiseerd te worden.”

Antwoord

Ad v) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub k.

w. Pag. 38, artikel 18, 3.d.: hiermee komen een aantal bouwprojecten in TU-Noord, zoals ze reeds zijn ingetekend op de plankaart in gevaar. Daar waar dat het geval is, een uitzondering per boom maken.

Antwoord

Ad w) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub d. Naar aanleiding van deze zienswijze is in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling ten behoeve van bouwen opgenomen.

x. Pag. 40, artikel 19, 3.d hiermee komen een aantal bouwprojecten in TU-Noord, zoals ze reeds zijn ingetekend op de plankaart in gevaar. Daar waar dat het geval is, een uitzondering per boom maken.

Antwoord

Ad x) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub d. Naar aanleiding van deze zienswijze is in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling ten behoeve van bouwen opgenomen.

y. Pag. 41, artikel 20, 2.a.: toevoegen “voorzieningen ten behoeve van vuilopslag”.

Antwoord

Ad y) Binnen deze bestemming zijn reeds voorzieningen ten behoeve van het verzamelen van afval mogelijk.

z. Pag. 41, artikel 20, 3.b.: hiermee komen een aantal bouwprojecten in TU-Noord, zoals ze reeds zijn ingetekend op de plankaart in gevaar. Daar waar dat het geval is, een uitzondering per boom maken.

Antwoord

Ad z) Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 15.1 sub d. Naar aanleiding van deze zienswijze is in de voorschriften een mogelijkheid tot het verlenen van een binnenplanse vrijstelling ten behoeve van bouwen opgenomen.

aa. Pag. 58, artikel 32, 1.c. Toevoegen: “Voor zover zulks van belang kan zijn voor een betere stedenbouwkundige en/of architectonische invulling”

Antwoord

Ad aa) De door indiener gewenste aanvulling van het voorschrift wordt niet gehonoreerd. Op 29 april 2004 heeft de gemeenteraad namelijk het handboek Actualiseren en Uniformeren van bestemmingsplannen vastgesteld om onder andere te voorzien in een uniforme planologische regeling voor de gemeente Delft. Dit handboek is geactualiseerd op 22 december 2005. Het door indiener bedoelde voorschrift is één van de standaarden. Er is geen sprake van (bijzondere) omstandigheden, waarom voor dit plangebied moet worden afgeweken van deze standaard.

bb. Suggestie: introduceren van een parkeerfonds.

Antwoord

Ad bb) De gemeente Delft is niet voornemens een parkeerfonds te realiseren. Parkeerfondsen in andere steden leiden vaak niet tot de aanleg van parkeerplaatsen in de directe omgeving van bouwplannen, omdat daar vaak al een tekort aan parkeerruimte bestaat. Een hoge parkeerdruk leidt tot langer zoeken, grotere loopafstanden en illegaal parkeren. Dit heeft negatieve gevolgen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Indien het aantal voorgeschreven parkeerplaatsen niet exact te realiseren is, en de ontwikkeling wel wenselijk worden geacht, bestaat in Delft wel de mogelijkheid tot het sluiten van een parkeerovereenkomst. Daarin worden afspraken gemaakt over het oplossen van het tekort aan parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een nog te bouwen garage. De voorwaarden hiervoor zijn beschreven in de nota Parkeren en Stallen.

Conclusie

Sub c, d, i, k, l, n, w, x, z van deze zienswijze hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.3 Samenvatting

Indiener zou graag de volgende opmerkingen verwerkt zien op de plankaart van het bestemmingsplan:

a. Traforuimten aan de Prof. Snijdersstraat 2 als nutsvoorzieningen bestemmen.

Antwoord

Ad a) Inmiddels is duidelijk dat deze ruimte voor gebiedsoverstijgende nutsvoorzieningen gebruikt gaat worden. Het betreffende gedeelte van het gebouw heeft de bestemming nutsvoorzieningen gekregen.

b. Schoorsteen aan de Prof. Snijdersstraat 2 als horeca bestemmen.

Antwoord

Ad b) Omdat de schoorsteen behoort bij het gebouw gelegen aan de Professor Snijdersstraat 3 en dit gebouw de bestemming horeca heeft, is de schoorsteen naar aanleiding van deze zienswijze eveneens bestemd voor horeca.

c. Boom naast de villa van Kanaalweg 4 staat als monumentale boom aangegeven, maar is het niet.

Antwoord

Ad c) Vanwege een onjuiste interpretatie van de tekening waarop de monumentale bomen staan aangegeven, is hier onterecht een aanwijzing voor een monumentale boom opgenomen. De betreffende aanwijzing is van de plankaart verwijderd.

d. Kanaalweg 2b is bestemd als beperkt gemengde doeleinden, hier ook woningbouw mogelijk maken.

Antwoord

Ad d) Woningen zijn in tegenstelling tot een hotel een voor geluid gevoelige bestemming. Uit het 'Akoestisch onderzoek TU Noord-gebied' blijkt dat op de betreffende locatie de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Om ter plaatse woningen te kunnen realiseren, zijn derhalve op grond van de Wet geluidhinder hogere grenswaarden noodzakelijk. De hogere grenswaarden zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet voor deze locatie verleend. Het is derhalve niet mogelijk om ter plaatse woningbouw mogelijk te maken.

e. In noordwestelijke binnenhof van Kanaalweg 2b de overkapping wijzigen in een gesloten gebouwdeel van 6m hoog. Ook de aansluiting naar de Dynamohal van 5m naar 6m verhogen.

Antwoord

Ad e) Gelet op het belang dat de gemeente hecht aan de vestiging van een congres- en/of hotel op deze plek en omdat indiener duidelijk heeft gemaakt waarom deze ruimte voor een goede exploitatie van een congreshotel noodzakelijk is, wordt deze ruimte door middel van een binnenplanse vrijstelling geboden. De plankaart en voorschriften zijn aangepast.

f. Ecologische zone langs de nieuwbouw achter Kanaalweg 3, 3a, 3b, 4 verwijderen i.v.m. ontsluiting nieuwe gebouwen en binnenhof.

g. Ecologische zone langs de nieuwbouw achter Kanaalweg 2b verwijderen i.v.m. ontsluiting nieuwe gebouwen en binnenhof.

Antwoord

Ad f en g) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.7 sub b, waaruit volgt dat vanwege de ontwikkelingen die in het noordelijk TU-gebied mogelijk zijn gemaakt, de kwaliteit van de open(bare) ruimte zo veel mogelijk moet worden gegarandeerd door deze groen en autovrij in te richten.

Voor het functioneren van de complexen -denk aan redvoertuigen, bereikbaarheid bij aflevering goederen, afvalinzameling- is echter een stuk verharding nodig, passend in het groene karakter: een breed pad, geen straat. De aanwijzing ecologische zone laat een breedte van maximaal 2 meter toe, dit is onvoldoende. De aanwijzing ecologische zone is daarom 5 meter uit de bestemming Woondoeleinden 2 en Beperkt Gemengde Doeleinden gelegd.

h. Hoe wordt omgegaan met parkeren op maaiveld voor partijen die geen grond bij hun opstal hebben waarop geparkeerd kan/mag worden?

Antwoord

Ad h) Een groot deel van het bestemmingsplangebied is nu of in de nabije toekomst gereguleerd parkeergebied. Om te mogen parkeren op daar aanwezige openbaar toegankelijke vakken is het nodig een parkeervergunning, of een ander parkeerbewijs te hebben. Indien de mogelijkheid wordt geboden een plek (in een parkeergarage) te kopen of te huren zullen de betreffende adressen in het POET-bestand (parkeren op eigen terrein -bestand) worden opgenomen, ook als deze parkeerplekken niet worden afgenomen. Dit betekent onder meer dat er geen aanspraak kan worden gemaakt op een parkeervergunning voor de eerste auto.

i. Een bestemming onder en langs de Sebastiaansbrug mogelijk maken i.v.m. de leefbaarheid.

Antwoord

Ad i) In het bestemmingsplan is in het pand Professor Snijdersstraat 2 reeds horeca langs de brug mogelijk gemaakt, waarmee onder andere sociale veiligheid ter plaatse wordt verbeterd.

j. Aanpassing trap en fietspad van en onderlangs de Sebastiaansbrug mogelijk maken.

Antwoord

Ad j) Het bestemmingsplan maakt een trap en fietspad ter plaatse reeds mogelijk.

k. Groen ten noorden van Prof. Snijdersstraat 2 als terras voor horeca bestemmen.

Antwoord

Ad k) In het bestemmingsplan is ter plaatse een terras reeds mogelijk.

l. De gevels (rondom) van Kanaalweg 3, 3a en 3b worden 50 cm opgedikt, dit geeft een verruiming van het bouwvlak.

Antwoord

Ad l) Dit is reeds mogelijk in het bestemmingsplan.

m. Aan de westgevel (zijde Michiel de Ruyterweg, bij hoek met Julianalaan) van De Vries van Heijstplantsoen 2 een uitbouw van de eerste verdieping tot aan het dak van circa 1 meter diep bij 10 meter breed mogelijk maken.

Antwoord

Ad m) Uit welstandsoverwegingen is het wenselijk om de door indiener bedoelde overstek mogelijk te maken. De plankaart en voorschriften zijn zodanig aangepast dat vanaf de tweede verdieping een overstek mogelijk is.

- n. De brandweerkazerne aan de Kanaalweg 3 wordt wonen met gemengde doeleinden (bedrijvigheid, kantoren, fitness, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen) op meerdere verdiepingen. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.
- o. Kanaalweg 3 wordt wonen met gemengde doeleinden (bedrijvigheid, kantoren, fitness, horeca, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen) op meerdere verdiepingen. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad n en o) Reeds voor een gedeelte van het gebouw gelegen aan Kanaalweg 3 geldt de aanwijzing 'facilitaire voorzieningen'. Ter plaatse van voornoemde aanwijzing zijn meerdere functies mogelijk, zoals bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en dienstverlening. Deze functies zijn zowel op de begane grond als op de verdiepingen toegestaan. Uit ruimtelijk oogpunt kleven er geen bezwaren aan het uitbreiden van de aanwijzing 'facilitaire voorzieningen' naar een groter deel van het gebouw Kanaalweg 3. Bovendien is het in het belang van de herontwikkeling van dit gebouw om binnen het ruimtelijk aanvaardbare de nodige flexibiliteit te bieden, zodat aan het gebouw een zinvolle invulling kan worden gegeven. Op de plankaart heeft een groter deel van het gebouw aan de Kanaalweg 3 de aanwijzing 'facilitaire voorzieningen' gekregen.

- p. Kanaalweg 3a wordt wonen met zelfstandige bedrijvigheid in het souterrain. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.
- q. Kanaalweg 3b wordt wonen met zelfstandige bedrijvigheid in het souterrain. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad p en q) In het ontwerpbestemmingsplan was reeds zelfstandige bedrijvigheid in (een deel van) de souterrains mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van deze zienswijze is niettemin artikel 4 lid 1 sub e aangepast, zodat alle aanwezige souterrains gebruikt kunnen worden voor zelfstandige bedrijvigheid. In het ontwerpbestemmingsplan waren alleen de souterrains die minimaal 1,5 meter onder peil liggen bestemd voor zelfstandige bedrijvigheid.

- r. De nieuwbouw achter Kanaalweg 3 en 4 wordt wonen met een ondergrondse parkeergarage (onder het gebouw half-ondergronds). Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad r) In het bestemmingsplan is reeds wonen met een halfverdiepte parkeergarage mogelijk gemaakt.

- s. Mijnbouwplein 11 wordt wonen met de mogelijkheid voor zelfstandige bedrijvigheid (ontwerp-, internetbureau's e.d. en broedplaatsen). Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad s) In het bestemmingsplan is reeds wonen met de mogelijkheid voor zelfstandige bedrijven en kantoren tot een maximum van 500 m² mogelijk gemaakt.

- t. De nieuwbouw achter Mijnbouwplein 11 wordt wonen met parkeren. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad t) In het bestemmingsplan is reeds wonen met een halfverdiepte parkeergarage mogelijk gemaakt.

- u. De bestemming van Mijnbouwstraat 118 dient aan te sluiten op de huidige situatie. Graag hier de juiste/huidige bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad u) Indiener geeft niet aan wat met huidige situatie wordt bedoeld, waardoor niet is aan te geven of dit positief is bestemd. In zijn algemeenheid kan worden opgemerkt dat bestaand legaal gebruik onder het overgangsrecht kan worden voortgezet.

- v. De Vries van Heijstplantsoen 2 wordt wonen met parkeren. Graag hier de juiste bestemming voor aangeven.

Antwoord

Ad v) In het bestemmingsplan is reeds wonen met parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt.

- w. In alle gebouwen voor studentenhuisvesting dient het mogelijk te zijn woongerelateerde functies op te nemen, zoals bijvoorbeeld collectieve wasruimten, recreatieruimten, (dak)terrassen e.d.

Antwoord

Ad w) Onder wonen valt eveneens de bij een woning behorende collectieve wasruimten, recreatieruimten of buitenruimten zoals terrassen. Dakterrassen zijn op grond van de het bestemmingsplan niet uitgesloten, zolang de maximale bouwhoogte niet wordt overschreden.

Conclusie

Sub a, b, c, e, f, g, h, m, n, o, p en q van deze zienswijze hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16. C.A. van Mullem namens M.J. van Mullem-Meeder, Rotterdamseweg 13

16.1 Samenvatting

Indiener heeft een ruimtelijk ontwikkelingsplan ingediend voor het perceel Rotterdamseweg 13. Deze plannen zijn door de gemeente op voorhand niet als onmogelijk beoordeeld, wel moeten ze nog verder worden uitgewerkt. In het ontwerpbestemmingsplan is echter geen rekening gehouden met deze plannen. De gronden zijn aangemerkt als 'wonen' en 'tuin', volgens indiener zou dit 'uit te werken gebied voor wonen' moeten zijn. Gezien de sloopvergunning die reeds is verleend op 18 oktober 2006 kan er geen sprake zijn van onwetendheid van de voorgenomen bouwplannen.

Antwoord

Aan voornemens tot nieuwe ontwikkelingen op het perceel Rotterdamseweg 13 wil de gemeente vanwege de ter plaatse aanwezige cultuurhistorisch waardevolle bebouwing slechts onder strikte voorwaarden meewerken. Op dit moment is nog geen bouwplan uitgewerkt en is niet duidelijk of aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Het voornemen is derhalve niet positief bestemd.

Voor wat betreft het slopen van de woning ter plaatse wordt opgemerkt dat uit de eerste bijlage bij de zienswijze blijkt dat in het verleden is aangegeven dat het jammer is als deze woning zou worden gesloopt. In de tweede bijlage is onder meer opgemerkt dat er stedenbouwkundig voorkeur is voor behoud van het pand, dat het niet zondermeer gesloopt mag worden en dat aangetoond moet worden dat het niet meer hergebruikt kan worden. De woning is voorts op 19 september 2006 aangewezen als gemeentelijk monument. In het kader van die aanwijzing en het ingediende bezwaar daartegen heeft de gemeente vastgesteld dat het pand hergebruikt kan worden.

Op 18 oktober 2006 moest de aangevraagde sloopvergunning, gezien de datum van aanvraag en het verlopen van de termijn waarvoor het voorbereidingsbesluit gold, om formeel-juridische redenen worden verleend. Daarbij is evenwel gesteld dat voor sloop van het pand, dat sedert 19 september 2006 als gemeentelijk monument is beschermd, ook een monumentenvergunning vereist is.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

17. P.A. Streng, 'De Jongens'

17.1 Samenvatting

Indiener is eigenaar van Tabaks- en postwinkel (met postkantoor) 'De Jongens' aan de Mekelweg 1. De gemeente heeft plannen om de Mekelweg autoluw te maken en voor een groot deel af te sluiten voor auto's in verband met de aanleg van een park. Het gedeelte van de Mekelweg voor de winkel wordt autoluw en deze wordt afgescheiden door de trambaan.

De parkeerplaatsen voor de winkel zullen verdwijnen evenals de bushaltes. Er komt geen oversteekplaats. De winkel wordt zodoende totaal afgesloten van voorbijgaand verkeer en is alleen nog bereikbaar via de zijkant, via een voetpad. Voor indiener is bereikbaarheid voor de klanten, zowel met de auto, te fiets als te voet van uiterst groot belang, ook voor de bereikbaarheid voor bevoorradend verkeer. Met het oog op waardetransport van het postkantoor moet het pand snel en dichtbij benaderd kunnen worden. Na alle commotie in Delft doordat er geen postkantoren meer zijn, dreigt het nu onmogelijk te worden het postkantoor te bereiken.

Antwoord

De veranderingen in het gebied kunnen zowel positieve als negatieve gevolgen hebben voor de Tabaks- en postwinkel. De gemeente is derhalve bereid om na te denken over compenserende maatregelen, indien blijkt dat het voortbestaan van de Tabaks- en postwinkel inderdaad in gevaar is. Omdat de Tabaks- en postwinkel zich echter niet in het plangebied van TU-Noord bevindt, maar in het gebied van TU-Midden, valt dit buiten het kader van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

18. W.H.M. Aalbers, Kanaalweg 5

18.1 Samenvatting

Het bouwkundig gedeelte aan de achterzijde van de woning Kanaalweg 5 is bouwkundig niet te onderscheiden van de rest van de woning. Het betreft geen aanbouw, is geen erker. Het is een origineel deel van de woonkamer, is bouwkundig één geheel en is onderdeel van de hoofdconstructie. Dat het betreffende gedeelte uit één bouwlaag bestaat is irrelevant. Dit gedeelte dient dus als woondoeleinden te worden aangemerkt.

Antwoord

Het gedeelte van de woning aan de achterzijde en de garage is in bouwkundig opzicht wel degelijk te onderscheiden van de rest van de woning aan de Kanaalweg 5. Daarbij is vanuit stedenbouwkundig oogpunt met name van belang dat het betreffende gedeelte uit één bouwlaag bestaat. Bovendien past dit gedeelte van de woning binnen de maten voor aan- en uitbouwen zoals die gelden voor de bestemming tuin en is derhalve positief bestemd.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

18.2 Samenvatting

Van de drie voor Kanaalweg 5 en 5a gelegen plantsoenen hebben inmiddels twee de bestemming Openbaar Groen gekregen op de plankaart, met de meest westelijke dient dit nog te gebeuren.

Antwoord

De openbare ruimte wordt in het algemeen niet zo gedetailleerd bestemd. Hier gaat het echter om stroken groen, waarin monumentale bomen staan. Derhalve is het in dit geval logisch om de betreffende plantsoenen expliciet op te nemen in het bestemmingsplan. De bestemming van de plantsoenen aan de Kanaalweg, waarin monumentale bomen staan, is derhalve veranderd in Openbaar Groen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

18.3 Samenvatting

In de achtertuin van Kanaalweg 5 met aanduiding 'Tuin' ontbreekt de kadastrale ondergrond (met schuur).

Antwoord

Naar aanleiding van deze zienswijze is de kadastrale ondergrond vervangen door de meest actuele grootschalige basiskaart met kadastrale grenzen d.d. 7 februari 2007. Deze is helaas niet altijd volledig, zoals blijkt ten aanzien van het perceel van indiener. Ook op de meest

recente versie is de schuur niet ingetekend. Dit heeft echter geen gevolgen, aangezien het maximum oppervlakte van aan- en bijgebouwen zoals toegestaan binnen de bestemming Tuin wordt bepaald door de kadastrale ondergrond. Bovendien past de schuur binnen de maten voor aan- en uitbouwen zoals die gelden voor de bestemming tuin en is derhalve positief bestemd.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

19. L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen, Charlotte de Bourbonstraat 24

19.1 Samenvatting

In het voorontwerpbestemmingsplan TU-Noord was voor de twee-onder-één-kap woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat een uitbreidingsmogelijkheid van het hoofdvolume aan de kopgevel getekend van 2 lagen. In het ontwerp is deze mogelijkheid vervallen. Waarschijnlijk omdat nu de woningen als cultuurhistorisch waardevol worden aangewezen, er in principe geen vergroting of verandering zichtbaar vanaf de openbare weg mag plaats vinden. Indieners betreuren het vervallen van deze uitbreidingsmogelijkheid om de volgende redenen:

- a. er ontstaat een rechtsongelijkheid met nummer 22 waar deze uitbreiding reeds is vergund en gerealiseerd;

Antwoord

Ad a) Indieners hebben in het verleden niets ondernomen om de thans verloren gegane bouw mogelijkheden te benutten. Zij hebben daarmee het risico aanvaard dat op basis van voortschrijdende inzichten de betreffende bouw mogelijkheden ongebruikt komen te vervallen. In dit geval bestaan de inzichten eruit dat de cultuurhistorische waarde van de bebouwing geen toevoegingen verdraagt die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg. Dat bij één van de woningen in het verleden wel gebruik is gemaakt van de betreffende uitbreidingsmogelijkheden doet aan dit alles niets af. Bovendien is het bouwvolume dat aan de zijkant van de woningen is vervallen, gecompenseerd door in het bestemmingsplan uitbreidingsmogelijkheden aan de achterzijde op te nemen.

- b. de woningen zijn naar huidige maatstaven relatief klein, ze zijn slechts 6 m diep;

Antwoord

Ad b) Zoals onder sub a reeds aangegeven, zijn in het bestemmingsplan uitbreidingsmogelijkheden opgenomen aan de achterzijde van het hoofdgebouw in ruil voor de vervallen uitbreidingsruimte aan de zijkant. Hierbij is het vanuit de cultuurhistorische waarde van de woningen van belang om de uitbreiding in maximaal één laag toe te staan. Het volume dat aan de achterkant van het hoofdgebouw in één laag is toegevoegd, bedraagt daarom 2,5 maal het bouwvlak aan zijkant. De woningen behouden derhalve qua omvang dezelfde uitbreidingsmogelijkheden als onder het bestemmingsplan Wippolder. Bovendien leiden deze specifieke uitbreidingsmogelijkheden er toe dat met name in de diepte kan worden uitgebreid.

- c. het niet meer aan de zijkant in 2 lagen mogen uitbreiden betekent dat er voor altijd een ongunstige, veelal te kleine slaapverdieping blijft;

Antwoord

Ad c) Het staat de bewoners vrij om de uitbreidingsmogelijkheden aan de achterzijde van de woning te gebruiken voor het creëren van meer slaapgelegenheden.

- d. het uitbreiden aan de achterzijde in één laag betekent nog steeds een verandering die zichtbaar is vanaf de openbare weg; uit de gerealiseerde uitbreiding van nummer 22 blijkt dat een tweelaagse uitbreiding het karakter niet hoeft aan te tasten;

Antwoord

Ad d) Na bezoek ter plaatse kan over de uitbreiding bij nr. 22 worden gesteld dat ze wat betreft vormgeving en plaatsing (duidelijke terugsprong ten opzichte van de voorgevel als ondergeschikt bouwdeel) acceptabel is. Aan de zienswijze kan echter niet tegemoet worden gekomen vanuit de volgende overwegingen:

- Per blokje zijn de woningen niet exact gespiegeld, maar bezitten onderling afwijkende plattegronden, die rekening houden met de ongelijke oriëntatie. Alle naar de straat toe gedraaide en zuidwaarts gerichte woningen (waaronder nr. 24) hebben een hoekoriëntatie met een meer prominente kopgevel, die als een representatieve "tweede voorgevel" is behandeld met erker en balkon. De meer naar achter staande woningen (waaronder nr. 22) hebben wel een ondergeschikte zijgevel.

- Het blokje nr. 22 + 24 heeft een bijzondere plaatsing in de rij met een afwijkende richting: als markering van het eind van de straat is het iets verdraaid ten opzichte van de overige vijf blokjes. Daardoor is tussen nr. 22 en de tegenoverliggende kopwoning iets meer ruimte en afstand dan tussen de andere blokjes.

De uitbreiding aan de zijgevel is daarom in de andere gevallen meer kritiek dan bij nr. 22. Vanwege de cultuurhistorische waarden van de bebouwing in dit gebiedsdeel zijn de uitbreidingsmogelijkheden aan de zijkanten derhalve vervallen. Dit overigens mede naar aanleiding van inspraakreacties die zijn ingediend tegen het voorontwerpbestemmingsplan, waarin werd gewezen op de inconsistentie tussen de cultuurhistorische waarde van de betreffende groep woningen en de destijds aan de zijgevel geboden uitbreidingsmogelijkheden die zichtbaar waren vanaf de openbare weg.

De in het bestemmingsplan opgenomen uitbreidingsmogelijkheid van één bouwlaag uitsluitend aan de achterzijde is daarentegen geen bezwaar voor de cultuurhistorische waarde; het betreft hier nauwelijks zichtbare, veel minder beeldbepalende gevels.

- e. de tweelaagse, zijwaartse uitbreiding beperkt de privacy-aantasting door inkijk in de achtertuinen vanuit de te realiseren appartemententoren op de plaats van de voormalige Maranathakerk.

Antwoord

Ad e) De vroegere uitbreidingsmogelijkheden aan de zijgevel zouden mogelijk een afscherpende werking kunnen hebben tegen inkijk in de achtertuin vanuit de nog te realiseren appartementen op het terrein van de voormalige Maranathakerk. De nieuwbouw bevindt zich echter op minimaal 30 m afstand van de voorgevel van de woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat, waardoor de privacy in de achtertuin – ongeacht uitbreidingen aan de zijgevel – hierdoor slechts beperkt achteruit zal gaan. De cultuurhistorische waarde van de betreffende woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat weegt daarbij zwaarder dan een mogelijk beperkte achteruitgang van de privacy in de achtertuin van enkele woningen.

Indieners verzoeken de tweelaagse uitbreiding aan de zijkant weer mogelijk te maken en opperen om de voorwaarde te stellen dat de Commissie voor welstand en monumenten positief dient te adviseren omtrent de vraag of geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde van de bebouwing. Indieners willen hiermee niet aangeven dat de nu opgenomen uitbreidingsmogelijkheid aan de achterzijde weer moet komen te vervallen.

Antwoord

Op grond van het bovenstaande is er geen aanleiding om tegemoet te komen aan het verzoek van de indieners om de tweelaagse uitbreiding aan de zijkant weer mogelijk te maken onder de voorwaarde dat de Commissie voor welstand en monumenten positief dient te adviseren omtrent de vraag of geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische waarde van de bebouwing.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

19.2 Samenvatting

In artikel 27 lid 4 I wordt abusievelijk verwijzen naar lid 1, waarschijnlijk wordt bedoeld lid 3.

Antwoord

Terecht is geconstateerd dat in lid 4 sub I naar lid 3 moet worden verwezen in plaats van naar lid 1. Dit is aangepast in de voorschriften.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de voorschriften.

20. W. van Nievelt namens Belangenvereniging Botaniestraat/Kanaalweg

20.1 Samenvatting

In paragraaf 7.1.2.3., pagina 63 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat de volgende passage: 'De interne ontsluiting van het gebied ten noorden van de Mijnbouwstraat (oostelijk deel) zal plaatsvinden vanaf de Mijnbouwstraat. Met deze aansluiting wordt de Botaniestraat ontlast.

Indiener is van mening dat de op de plankaart getekende doorgang, die qua breedte niet veel afwijkt van de Botaniestraat, naar alle waarschijnlijkheid op dezelfde soort problemen kan rekenen als die momenteel in de Botaniestraat aan de orde zijn. Met name wanneer in beide richtingen autoverkeer afgewikkeld moet worden, samen met eventueel fietsverkeer. Daarbij moet rekening worden gehouden met vrachtverkeer (bestelauto's, verhuiswagens enzovoort) en wordt de doorgang beperkt door de aanwezigheid van een monumentale boom in de groenstrook aan de oostelijke zijde van de doorgang. De aanlegvoorschriften verbieden het aanleggen van een oppervlakteverharding binnen 8 m van het hart van de stam van zo een boom.

Antwoord

De gereserveerde ruimte op de plankaart is op het smalste punt over een lengte van 18 meter, 5 meter breed. Dit is voldoende om volgens de geldende ontwerprichtlijnen de toegangsweg te realiseren. Het is overigens niet zo dat de aanwezigheid van de monumentale boom een verharding binnen een straal van 8 m volledig onmogelijk maakt. Wel is bij aanleg binnen de genoemde straal een aanlegvergunning noodzakelijk.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20.2 Samenvatting

Door de gemeente is een autoknip in de Kanaalweg tussen huisnummer 5 en de oude TU gebouwen toegezegd. Door de aanduiding 'de oude TU-gebouwen' blijft de mogelijkheid open dat de knip westelijk van de doorgang Mijnbouwstraat/Kanaalweg komt te liggen. Indiener verzoekt de gemeente de toezegging als verkeersmaatregel in het bestemmingsplan op te nemen en de locatie specifiek aan te duiden, bijvoorbeeld: ter hoogte van Kanaalweg 4.

Antwoord

De knip was nog niet omschreven in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Er is derhalve aan de toelichting een tekst toegevoegd, waarin de knip expliciet wordt genoemd en wel zodanig dat duidelijk is dat de ontsluiting van de oude TU-gebouwen aan de Kanaalweg alleen kan plaatsvinden via de doorgang naar de Mijnbouwstraat.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de toelichting op het bestemmingsplan.

21. G.J. Meijerink, Koornmarkt 32

21.1 Samenvatting

Indiener maakt als eigenaar van het pand aan de Rotterdamseweg 60/66 bezwaar tegen de bouw van woningen op de noordelijke erfgrens met een hoogte van 4 lagen en platte daken die ver uitsteken boven de skyline van de lagere monumenten aan de Scheepmakerij. Ook ontnemen deze panden licht en lucht van het aldaar gevestigde huiswerkinstituut; in de noordgevel van het pand zitten al meer dan 100 jaar ramen. Indiener verwijst naar het burgerlijk wetboek en vindt dat er minimaal 2 m ruimte moet zijn tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden op zienswijzen 1.2 en 11.1.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.2 Samenvatting

Rotterdamseweg 64 bestaat uit een kantoor op de 1^e en 2^e etage, waar sinds augustus 2003 een huiswerkinstituut is gevestigd. Indiener verzoekt de bepalingen van de bestemming 'Gemengde doeleinden' zodanig te verruimen dat dit bestaande gebruik hierbinnen past.

Antwoord

Na bezoek ter plaatse is inderdaad gebleken dat het huiswerkinstituut ook op de eerste en tweede etage is gevestigd. Uit ruimtelijk oogpunt bestaat op deze locatie daar geen bezwaar tegen, derhalve is dit bestaande gebruik positief bestemd.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de voorschriften.

21.3 Samenvatting

Bij de definitieve herinrichting van het 'het groentje' met de aanduiding S 100 is met meerderheid van stemmen van de bewoners in het gemeentelijk overleg met de heer Stroo besloten dat het groentje achter nummer 60 niet bebouwd gaat worden.

Antwoord

Zoals ook aangegeven in het antwoord op zienswijze 14.9 is in het najaar van 2006 in het kader van het bouwplan Vliegenhart onderzocht of op de door de indiener genoemde nis een fietsenstalling kon worden gerealiseerd. De afweging leidde ertoe dat er op die plek geen fietsenstalling wordt gerealiseerd. Er is op dat moment overigens niet geconcludeerd dat in de betreffende nis nooit gebouw kan worden.

Tot slot is van belang dat een bestemmingsplan niet de concrete inrichting van de openbare ruimte bepaalt. Een bestemmingsplan ziet op het ruimtebeslag van de openbare ruimte, het toegestane gebruik en de bouwmogelijkheden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.4 Samenvatting

Het pand Rotterdamseweg 68 zou ook de bestemming 'Gemengde doeleinden' moeten krijgen, omdat de bestemming Machinefabriek, die het van oudsher is, niet meer gerealiseerd mag worden gezien de nieuwe woningen op enkele meters afstand op het voormalig terrein van Poppink. Het moet mogelijk zijn om op de verdieping een kantoor of woning te realiseren en beneden werkruimte.

Antwoord

Het bestemmingsplan TU-Noord is voor het grootste deel van het plangebied conserverend. Dit betekent dat de bestaande situatie positief is bestemd. In beginsel voorziet het bestemmingsplan alleen in de mogelijkheid tot functiewijziging, indien er sprake is van vastgestelde ontwikkelingsplannen, vergunde bouwplannen, danwel bouwplannen in een vergevorderd stadium die in overleg met de gemeente tot stand zijn gekomen. In het pand Rotterdamseweg 68 is in de huidige situatie geen kantoor of woning aanwezig. Bovendien is niet duidelijk in hoeverre dit pand voor deze functies geschikt is te maken. Derhalve is het pand conform het meest recente gebruik bestemd, te weten voor bedrijfsdoeleinden. Wanneer indiener initiatief neemt tot een samenhangende planontwikkelingen voor het pand Rotterdamseweg 68, kan hij de gemeente verzoeken hieraan mee te werken. Indien de gemeente positief tegenover de concrete plannen staat, kan voor een dergelijk plan een separate procedure worden doorlopen.

Binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden zijn overigens allerlei bedrijven uit categorie 1 en 2 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan. Het is derhalve goed mogelijk om ter plaatse een invulling te geven aan de toegekende bestemming.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.5 Samenvatting

Het pand Rotterdamseweg 68 is reeds 2 lagen hoog (8m) dus de aanduiding H=4 'ster' op de plankaart klopt niet.

Antwoord

Inderdaad is in 2002 een bouwvergunning afgegeven en uit bezoek ter plaatse is gebleken dat het pand een bouwhoogte heeft van 8 meter. De plankaart is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.6 Samenvatting

De plankaartaanduiding '* hoogte accent' is niet gedefinieerd in artikel 1.

Antwoord

In artikel 4 lid 3a is omschreven wat de aanwijzing 'hoogteaccent' betekent.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.7 Samenvatting

Doordat de bedrijfsvoering voor het pand Rotterdamseweg 68 wordt beperkt, is indiener genoodzaakt het gebruik aan te passen en zou er op nummer 68 wonen op verdiepingen of kantoor met grotere bouwhoogte (bijvoorbeeld 3 lagen) mogelijk moeten zijn. Tenslotte hebben de woningen op 5 m afstand ook 3 lagen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 21.4. Aanvullend wordt opgemerkt dat onduidelijk is, wat indiener bedoelt met het beperken van de bedrijfsvoering van het pand Rotterdamseweg 68. Onder het nu geldende bestemmingsplan heeft het betreffende pand de bestemming Wegen, voetpaden en vluchtheuvels, omdat eind jaren 50 op deze locatie een ringweg was gedacht. Ten opzichte van het nog geldende bestemmingsplan kan er derhalve geen sprake zijn van de beperking van de bedrijfsvoering door het toekennen van de bestemming Bedrijfsdoeleinden tot maximaal categorie 2 (en met vrijstelling tot maximaal categorie 3.1). Bovendien was in ieder geval in 2003 ter plaatse een taxibedrijf gevestigd. Dit is een categorie 2-bedrijf.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

21.8 Samenvatting

Het bestemmingsplan TU-Noord voldoet niet aan de Europese normen voor fijnstof en stikstof.

Antwoord

Het bestemmingsplan TU-Noord voldoet aan de geldende normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Dit is aangetoond door middel van het "luchtkwaliteitsonderzoek bestemmingsplan TU-Noord" van RBOI d.d. 31 augustus 2006.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

22. T. Deelstra, Rotterdamseweg 109

22.1 Samenvatting

Rotterdamseweg 13 is recent aangewezen als gemeentelijk monument. Indiener verzoekt dit te verwerken in het bestemmingsplan.

Antwoord

Het pand is op 19 september 2006 aangewezen als gemeentelijk monument. Tegen die aanwijzing is formeel bezwaar ingediend. Dat bezwaar is nog in behandeling. Om die reden is het pand nog niet als gemeentelijk monument in het bestemmingsplan aangewezen. Het betreffende pand heeft in het bestemmingsplan wel de medebestemming 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing', waardoor het niet mogelijk zal zijn om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning dit pand te slopen. Verder zijn aan de bouwmogelijkheden aanvullende voorwaarden gesteld.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

22.2 Samenvatting

Bij de woningen aan de Rotterdamseweg, westzijde, tussen Agatha van Leidenlaan en Aleid van Malsumlaan verzoekt indiener de bestemming voortuin door te trekken over deze gehele zone. Dit past bij het cultuurhistorische karakter van de omgeving, komt overeen met het beeldmateriaal van de projectontwikkelaar en is reeds met hem gecommuniceerd als wens van de omwonenden.

Antwoord

De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen situatie met betrekking tot de voortuinen, verkeersdoeleinden en openbaar groen is de uitkomst van een afweging van alle relevante belangen, waaronder voldoende parkeerplaatsen, de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor (minder valide) voetgangers en openbaar groen. Bovendien komt het bestemmingsplan overeen met hetgeen is besproken tijdens overleg tussen gemeente, omwonenden en de projectontwikkelaar over dit bouwplan. De situatie zal daarom niet worden herzien.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

23. N. Alaoui, Ch. de Bourbonstraat 16

23.1 Samenvatting

Deze zienswijze is gelijklopend aan de reactie van L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 19.

24. Belangenvereniging Rotterdamseweg Noord+

24.1 Samenvatting

De sloten rond de begraafplaats aan de Kanaalweg worden in het bestemmingsplan als aandachtspunt genoemd en bestemd als ecologische zone. Ze zijn echter dusdanig dichtgeslibd dat de doorstroming en de waterkwaliteit ver onder de normen zijn gekomen. Hierdoor ontstaat overlast in de vorm van stank, muggen en vervuiling. Indiener verzoekt de gemeente de sloten te baggeren en te verdiepen en de doorstroming te verbeteren.

Antwoord

Het onderhoud van watergangen en oevers wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt ruimtelijk weergegeven welke bestemmingen en functies aan gronden worden toegekend.

Niettemin kan worden aangegeven dat het waterbeleid van Delft erop gericht is om een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de waterhuishouding in Delft te bereiken. Onderhoud is daarbij één van de elementen. Daarnaast worden bestaande watersystemen vergroot of wordt een betere verbinding met andere watergangen gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het onderhoud van watergangen niet door een bestemmingsplan wordt geregeld.

24.1 Samenvatting

Rond de begraafplaats zijn de afgelopen jaren tientallen bomen gekapt. Indiener verzoekt de oevers opnieuw van passend groen, behorende bij een ecologische zone, te voorzien.

Antwoord

De inrichting van openbaar groen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft het ruimtebeslag aan van groenvoorzieningen en ecologische zones, welk gebruik binnen de bestemming is toegestaan en wat er gebouwd mag worden. Het bestemmingsplan TU-Noord maakt de herinrichting van de door indiener bedoelde oevers

mogelijk. Bij eventuele herinrichting zal de wenselijkheid van nieuwe boom(beplantingen) worden bekeken.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat een bestemmingsplan de boomaanplant niet regelt.

24.2 Samenvatting

Bij de herinrichting van de Rotterdamseweg (noord) is grote nadruk gelegd op de waarde van de lindebomen en platanen. Besloten is hier de lindelaan in haar oude staat te herstellen. Indiener verzoekt deze bomen ter bescherming op te nemen in de ecologische bomenstructuur.

Antwoord

In het ecologieplan van Delft is deze structuur niet opgenomen als onderdeel van de ecologische boomstructuur. Wanneer het ecologieplan in de toekomst wordt herzien, zal de afweging worden gemaakt of de betreffende lindelaan van zodanige kwaliteit is dat deze moet worden aangewezen als ecologische bomenstructuur.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24.3 Samenvatting

Dit geldt ook voor de platanen aan de Kanaalweg en de Hertog Govertkade. Zij vormen een voortzetting van de platanen op de Kanaalweg aan de andere kant van de Hambrug die reeds in de ecologische structuur zijn opgenomen. Zij zijn ook van dezelfde grootte. Op die manier blijft een waardevolle ecologische verbinding tussen de binnenstad en de zuidkant van Delft gewaarborgd.

Antwoord

De Kanaalweg en Hertog Govertkade hebben op de plankaart reeds de aanwijzing ecologische zone en de bomen zijn aangewezen als monumentale bomen. In de toelichting ontbreekt echter de vermelding van de Hertog Govertkade en in figuur 14 van de plantoelichting is de ecologische boomstructuur niet aangegeven. Derhalve zal de toelichting op dit punt worden gecorrigeerd en aangevuld.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

24.4 Samenvatting

De kastanjabomen aan de oostzijde van de Michiel de Ruijterweg zullen als gevolg van de nieuwe trambaan moeten verdwijnen. Indiener vraagt de bomen aan de westkant zoveel mogelijk te handhaven.

Antwoord

Op dit moment worden de verschillende mogelijkheden bekeken. De aanleg van de tram en een vrijliggend fietspad neemt veel ruimte in beslag. De kans dat de bomen aan de westkant behouden kunnen blijven is daarom minimaal. De betreffende kastanjabomen kunnen namelijk slecht tegen verplanten. Wel wordt bekeken waar nieuwe bomen terug kunnen komen. Overigens regelt een bestemmingsplan niet de concrete inrichting van de openbare ruimte, danwel het kap- en herplantbeleid met betrekking tot bomen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat een bestemmingsplan de concrete inrichting van de openbare ruimte en het kappen en herplanten van bomen niet regelt.

24.5 Samenvatting

Ook bij de ontwikkeling van de nieuwe woningen aan de Julianalaan verzoekt indiener zoveel mogelijk groen te behouden en plannen zoveel mogelijk aan en in te passen in de bestaande structuren en bestemmingen. Voorts vraagt indiener de belangenorganisaties op de hoogte te houden van de laatst bijgewerkte planning voor deze projecten.

Antwoord

De door indiener genoemde punten hebben de aandacht van de gemeente. De belangenorganisaties worden op de hoogte gehouden van de planning van de projecten in het noordelijk TU-gebied door informatieavonden die 1 a 2 keer per jaar zullen plaatsvinden en via het reguliere contact dat op ambtelijk niveau met de belangenorganisaties plaatsvindt. De woningen langs de Julianalaan zullen volgens de huidige plannings rond 2012 gerealiseerd worden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24.6 Samenvatting

In het bestemmingsplan valt een deel van de zuidelijke rij (monumentale) kastanjabomen aan de Jaffalaan buiten de boot. Enkele bomen zijn aangetast. Indiener vraagt de gemeente dringend er zorg voor te dragen dat deze bomen alle aandacht krijgen die ze nodig hebben om behouden te blijven.

Antwoord

De bomen vallen buiten het gebied van dit bestemmingsplan. Zij zijn in het bestemmingsplan TU-midden meegenomen en zijn in dat plan aangewezen als monumentale boom. De betreffende bomen staan al op de lijst Monumentale bomen die gemeente hanteert. Alle zieke kastanjes worden momenteel gemonitord, zodat met deze gegevens een oplossing kan worden gevonden voor de kastanjeziekte. De bomen blijven gehandhaafd zolang er geen gevaar voor passanten ontstaat.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de betreffende bomen buiten het plangebied staan.

24.7 Samenvatting

Indiener stelt voor om voor elke Delftse wijk een bomenbalans te gaan bijhouden, waarin het aantal gekapte en herplantte bomen (met de belangrijkste details) wordt bijgehouden.

Antwoord

Het kap- en herplantbeleid is geen onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Het bomenbeleid zal echter in 2007 worden herzien, waarbij het kap- en herplantbeleid nadrukkelijk aandacht zal krijgen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24.8 Samenvatting

Bij de herinrichting van het 'Groentje' tussen de Scheepmakerij en de Rotterdamseweg is gesproken over het handhaven van een onderdeel van de schoorsteen als monument. Indiener verzoekt het gemeentebestuur te onderzoeken of dit is te combineren met preventieve vervangende/mitigerende maatregelen voor de vleermuizen en de gierzwaluwen.

Antwoord

Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 14.4, waarin onder meer is aangegeven dat de schoorsteen in zodanig slechte toestand verkeert dat in geval van (gedeeltelijk) behoud die opnieuw opgebouwd zou moeten worden. De schoorsteen wordt derhalve in zijn geheel gesloopt. De sloop van de schoorsteen heeft tot gevolg dat er compenserende en mitigerende maatregelen moeten worden getroffen, omdat in dit gebied vleermuizen zijn aangetroffen die mogelijk in de betreffende schoorsteen verblijven. Zou de schoorsteen niet gesloopt worden, dan zijn mitigerende (verzachtende) maatregelen overbodig omdat de verblijfsmogelijkheden van de vleermuizen alsdan niet veranderen. Bij de concrete bouwplannen is het mogelijk om rekening te houden met de aanwezigheid van vleermuizen, waardoor de gunstige instandhouding van de soort niet in het geding komt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de schoorsteen in zijn geheel wordt gesloopt en het treffen van mitigerende mogelijkheden bij het realiseren van de bouwplannen mogelijk is.

24.9 Samenvatting

Indiener mist in het overzicht van de cultuurhistorische bebouwing de rest van de pleinwand aan het Mijnbouwplein (nrs. 2 t/m 12). Indiener is van mening dat het Mijnbouwplein zonder deze woningen zijn waarde volledig zou verliezen en verzoekt deze woningen in de lijst van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing op te nemen.

Antwoord

De betreffende nrs. 2-12, alsmede de Piet Heinstraat 1 tot en met 23 zijn op de plankaart reeds aangewezen als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. In bijlage 1 bij de plantoelichting blijken de adressen echter te ontbreken. Naar aanleiding van deze zienswijze is deze omissie hersteld.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

24.10 Samenvatting

Voor de oude boerderijwoning aan de Rotterdamseweg 13 is onlangs een sloopvergunning aangevraagd. Indiener verzoekt afdoende maatregelen te treffen om de cultuurhistorische waarde van het gebied te behouden en hoge eisen te stellen aan de architectuur van de vervangende bebouwing.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden op de zienswijzen 16.1 en 22.1, waarin ondermeer is aangegeven dat het betreffende pand in het bestemmingsplan is aangewezen als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan

24.11 Samenvatting

Indiener heeft een aantal vragen en opmerkingen met betrekking tot de gebruikte klinkers bij de herinrichting van de Rotterdamseweg, het ophalen van huisvuil, de herinrichting van het woonerf aan de Diamantpad en het Bauxietpad en overlast als gevolg van bouwverkeer bij de bouw van scholen aan de Jaffalaan.

Antwoord

Een bestemmingsplan regelt niet de inrichting van wegen en openbare ruimten, het ophalen van huisvuil en overlast ten gevolge van bouwverkeer. Deze opmerking is echter doorgegeven aan de wijkcoördinator. Zij heeft hierover contact opgenomen met indiener.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24.12 Samenvatting

Voortuinen met de aanwijzing 'p' moeten volgens het bestemmingsplan verplicht worden ingericht als opstelplaats voor auto's en worden meegenomen in de parkeertellingen. Indiener vindt de wijze van bijtelling onjuist en juridisch aanvechtbaar, omdat de bewoners in de omgeving die niet een privé parkeerplek bezitten hierdoor worden benadeeld.

Antwoord

Bij nieuwbouw/verbouw kan worden voldaan aan de parkeernorm door woningen te voorzien van parkeerplaatsen op eigen terrein, maar deze tellen dan beperkt mee. Voor woningen die niet worden voorzien van een parkeerplaats op eigen terrein, moet de ontwikkelaar algemeen toegankelijke parkeervakken realiseren conform de parkeernorm.

Om ervoor te zorgen dat toekomstige en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein niet aan hun functie worden onttrokken en de parkeerdruk op straat wordt verlaagd, zijn deze plekken in het bestemmingsplan vastgelegd. Naar aanleiding van deze zienswijze is dit nader toegelicht in het plan.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting.

24.13 Samenvatting

Indiener vraagt zich af of bewoners van woningen met een 'p' in hun voortuin hiervan op de hoogte worden gesteld en of er enige vorm van druk op deze bewoners wordt uitgeoefend om deze opstelruimte ook daadwerkelijk te gebruiken.

Antwoord

De nieuwe bewoners van herontwikkelingsprojecten in TU-noord zullen via de ontwikkelaar op de hoogte worden gebracht van de opname van hun adres op de POET-lijst (POET = parkeergelegenheid op eigen terrein). Via het ontwerpbestemmingsplan hebben de huidige bewoners kennis kunnen nemen van de aanwijzing 'p' in hun voortuin. De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is via posters in de buurt en via publicaties in de Stadskrant, de Delftse Post en in de Staatscourant bekend gemaakt.

Wat betreft het daadwerkelijk gebruik van de opstelruimte kan worden aangegeven dat in de parkeerverordening is geregeld dat, indien een woning/bedrijf binnen gereguleerd parkeergebied valt of in de toekomst komt te vallen, een parkeervergunning voor belanghebbendenplaatsen slechts verleend behoeft te worden indien de aanvrager niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Op deze wijze wordt het onaantrekkelijk gemaakt om de parkeerplekken op eigen terrein niet te gebruiken. Naar aanleiding van deze zienswijze is dit nader toegelicht in het plan.

Indien overigens in gereguleerd gebied door veel huidige bewoners wordt ervaren dat de bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein niet goed wordt benut, kunnen deze regels na overleg en communicatie mogelijk breder worden toegepast.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de plantoelichting.

24.15 Samenvatting

Indiener heeft vragen en opmerkingen met betrekking tot rioleringswerkzaamheden in de Mijnbouwstraat (west), verkeersdrempels, vervanging van de riolering in de Hertog Govertkade en de Kanaalweg, herinrichting van de Kanaalweg en de Anthracietplaats en werkzaamheden aan de Sebastiaanbrug.

Antwoord

Een bestemmingsplan regelt niet de inrichting van wegen en openbare ruimten en rioleringswerkzaamheden. Deze opmerking is echter doorgegeven aan de wijkcoördinator. Zij heeft hierover contact opgenomen met indiener.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

24.16 Samenvatting

Indiener zou graag een bevestiging krijgen van de sanering van het perceel aan de Rotterdamseweg 37. Ook met betrekking tot Rotterdamseweg 132, vroeger garage De Heus, wil indiener geïnformeerd worden over de mate van bodemverontreiniging en de genomen of te nemen maatregelen.

Antwoord

In het bestemmingsplan wordt een algemeen beeld gegeven van de bodemkwaliteit in het plangebied. Gedetailleerde informatie over bodemsaneringen op specifieke percelen horen niet in een bestemmingsplan thuis. Zowel op het perceel Rotterdamseweg 37 als op het perceel Rotterdamseweg 144 heeft een bodemsanering plaatsgevonden. Voor meer informatie over de bodemkwaliteit over deze of andere percelen in het plangebied kan contact worden opgenomen met het vakteam Milieu van de gemeente Delft.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

24.17 Samenvatting

Ook met betrekking tot de Mijnbouwstraat ongenummerd wil indiener geïnformeerd worden over de aard van de verontreiniging. Indiener vermoedt dat het gaat om de voormalige nutsvoorziening tussen Mijnbouwplein 12 en het schoolgebouw van ROC Mondriaan. Indiener wil geïnformeerd worden over de plannen van de gemeente met dit perceel.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 24.16. Aanvullend kan worden aangegeven dat in het kader van de herontwikkeling op de Maerten Trompstraat/Piet Heinstraat bodemonderzoek is uitgevoerd en een saneringsplan opgesteld. De provincie heeft ingestemd met het saneringsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het ontwikkelingsplan.

24.18 Samenvatting

In het bestemmingsplan wordt aandacht besteed aan het aspect trillingen als gevolg van de nieuwe tramlijn. Indiener wil hieraan het geluidsaspect toegevoegd zien, ook zou de Sebastiaanbrug zelf aan het onderzoek moeten worden toegevoegd.

Antwoord

In het 'Akoestisch onderzoek TU Noord gebied' van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV is de komst van tramlijn 19 meegenomen, waarin het als een gegeven is meegenomen dat het tracé over de Sebastiaansbrug loopt. Voor de meest dichtbij gelegen woningen in het plangebied is er op basis van dit onderzoek en gelet op de afstand tot de brug (bijna 100 meter), geen reden om aan te nemen dat er onevenredige hinder zal ontstaan. Voor tramlawaai gelden op grond van de Wet geluidhinder overigens geen normen.

Tevens is onderzoek gedaan naar trillingen bij woningen aan de Zuidwal en Michiel de Ruyterweg (Ardea, d.d. 3 oktober 2006). Uit dit laatste onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de richtlijnen ten aanzien van de beoordeling van trillingen, zoals opgesteld door de Stichting Bouwresearch. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is de plantoelichting aangevuld met de resultaten van de trillingsonderzoeken naar de tram.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de toelichting.

24.19 Samenvatting

Indiener is verontrust over de salderingsmaatregelen met betrekking tot de luchtkwaliteit. Indiener ziet dit als een verkapte manier om de vastgestelde normen te ontduiken. Straks zitten we in de hele stad aan het maximum. Indiener vindt saldering slechts tijdelijk toegestaan. De gemeente dient aan te geven welke maatregelen zij op korte termijn denkt te treffen om de luchtkwaliteit overal aan de normen te laten voldoen. Indiener wil geïnformeerd worden over de locaties in het bestemmingsplangebied waar salderingsmaatregelen zijn toegepast.

Antwoord

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek (RBOI, d.d. 31 augustus 2006). In dit onderzoek is aangetoond dat de luchtkwaliteit, door de salderingsmaatregelen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, verbetert. De betreffende maatregelen zijn in dit onderzoek beschreven en zijn eveneens opgenomen in het herziene Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020 d.d. 21 februari 2006. Eén van de meest effectieve maatregelen is het instellen van tweerichtingsverkeer op de Mijnbouwstraat (tussen Mijnbouwplein en Poortlandplein). Dit zal aansluitend op de aanleg van tramlijn 19 worden gerealiseerd.

In de jaarlijkse rapportages en het bijbehorende Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005-2020 is aangegeven hoe en wanneer wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De jaarlijkse rapportage en het plan van aanpak zijn te raadplegen via de internetsite van de gemeente Delft (www.gemeentedelft.info).

Overigens zal de saldering naar verwachting tijdelijk zijn, omdat uit prognoses naar voren komt dat op termijn de luchtkwaliteit zodanig zal verbeteren dat er geen saldering meer nodig is.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

25. Venta bv, G.J. Meijerink

Het ontwerpbestemmingsplan TU-Noord verontrust de in de spoorzone gevestigde kennisintensieve bedrijven. In Delft verdwijnt ca 12.000 m² kleinschalige betaalbare bedrijfsruimte (Bacinol, PTD, Mijnbouwplein) en er komt slechts ca 3.500 m² voor terug (Sociale Dienst, Hooikade) en 1.500 m² in TU-Noord.

Indiener vraagt hoe de kennisintensieve bedrijven voor Delft behouden kunnen worden. Wat is de visie van de gemeente voor huisvesting van kleinschalige bedrijvigheid gelieerd aan de TU Delft in dit gebied? Diverse gebouwen zouden zeer geschikt zijn voor de huisvesting van bedrijven, zoals o.a. Julianalaan 136 (Gele scheikunde) en Julianalaan 67/67a (bij de Botanische Tuin).

Antwoord

Het noordelijk TU-gebied is vanwege de ligging tussen campus van de TU Delft en de binnenstad interessant voor nieuwe kleine bedrijven. In het bestemmingsplan (artikel 4) is voor het noordelijk TU-gebied dan ook bedrijvigheid aan huis mogelijk gemaakt tot maximaal 50% van het vloeroppervlak van de woning, in plaats van de gebruikelijke 30%. Met een binnenplanse vrijstelling is onder voorwaarden in de rest van het plangebied bedrijvigheid aan huis mogelijk gemaakt tot 50% van het vloeroppervlak van de woning. In het Laboratorium Physica en Electrotechniek, het Hoofdgebouw/voormalig Rode Scheikunde en in Technische Physica is voorts de vestiging van bedrijvigheid en kantoren mogelijk gemaakt. Het gebied is echter geen overloopgebied voor bedrijven uit de spoorzone. Kleine bedrijven die vanwege aanleg van de spoortunnel en de overige ontwikkelingen in de spoorzone weg moeten, zouden misschien ergens in het plangebied TU-Noord een plek kunnen vinden, maar dit zou net zo goed ook ergens anders in Delft (bijvoorbeeld in Technopolis) kunnen zijn.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

26. Oma Amsterdam bv, M.A. van der Laan

26.1 Samenvatting

Indiener is al geruime tijd doende om op de locatie van de voormalige Maranathakerk aan de Charlotte de Bourbonstraat woningbouw te ontwikkelen. Op 2 december 2003 werd door het college een wijzigingsplan vastgesteld, waarin werd voorzien in de bouw van 42 appartementen op deze locatie. Het goedkeuringsbesluit van de provincie is later door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd, echter niet vanwege planologische motieven.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de bouw mogelijkheden op de locatie beperkt, waardoor niet meer dan circa 25 appartementen kunnen worden gerealiseerd. Hiervoor worden geen (planologische) argumenten aangevoerd. De wijziging is strijdig met het uitgangspunt van efficiënt en intensief grondgebruik, het rechtszekerheidsbeginsel en gaat ten koste van de financiële uitvoerbaarheid van de plannen.

Indiener kan alleen akkoord gaan met het ontwerpbestemmingsplan, indien de gemeente akkoord gaat met een aantal afspraken die de schade voor indiener zouden moeten compenseren. Mocht de gemeente niet bereid zijn hierop in te gaan dan zal indiener zich beraden op juridische stappen om de schade vergoed te krijgen die het gevolg is van het gedeeltelijk vervallen van de (woning)bouwmogelijkheden op deze locatie.

Antwoord

In de planvorming vanaf 2001 tot heden zijn de bebouwingsmogelijkheden die voortvloeien uit het bestemmingsplan Wippolder het uitgangspunt geweest. Het door indiener genoemde

wijzigingsplan bevatte echter een uitwerking van deze bouw mogelijkheden, waarbij door overschrijding van de grenzen van het bebouwingsvlak van de kerk van de wijzigingbevoegdheid (artikel 11 lid 4 sub II) werd afgeweken. Aan dit plan heeft de Raad van State om die reden goedkeuring onthouden.

De beperking van de bouw mogelijkheden op de locatie van de voormalige Maranathakerk ten opzichte van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan Wippolder vloeit voort uit de inspraakreacties van omwonenden op dit voorontwerp. Daarbij is echter ook meegewogen dat indiener in het verleden op grond van de mogelijkheden van het bestemmingsplan Wippolder de locatie heeft gekocht. Resultaat van deze afweging is dat de maximale bouwhoogte van 20 meter naar 17 meter, de goothoogte van 15 meter naar 13 meter en de oppervlakte van de bouw massa van 695 m² naar 500 m² is gewijzigd.

De afspraken die indiener wenst worden door de gemeente niet in overweging genomen. Daarentegen staat het indiener vrij om een aanvraag om planschade in te dienen op grond van artikel 49 WRO. Naar aanleiding van de aanvraag zal alsdan worden beoordeeld of er sprake is van schade die redelijkerwijs niet voor rekening van indiener dient te komen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

27. H.F Zijlstra en S.S. Kommeren, Piet Heinstraat 37

27.1 Samenvatting

Indieners zijn van mening dat binnen het bestemmingsplan gelegenheid moet zijn voor het inrichten van een dakterras voor de bovenwoningen aan de Piet Heinstraat, noordzijde. De argumentatie is gelijkloidend aan de zienswijze van R. en H. de Koning-Timmer. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 12.

28. G. Rienks, Architectengroep Delfshaven

De zienswijze is gelijkloidend aan die van G.J. Meijerink. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 25.

29. Belangenvereniging TU-Noord, J.G. de Vries

29.1 Samenvatting

Indiener betitelt het bestemmingsplan als het plan van de gemiste kansen, de loze beloften en de rookgordijnen. Hij wenst een compleet op onafhankelijke gegevens gebaseerd overzicht van de veranderingen, voor en na uitvoering van het plan inclusief gedetailleerde specificatie.

Indiener wil een helder en concreet beeld van de ambities van het plan, ten aanzien van behoud van oppervlakken groen, water, bomen, speelterrein enz.

Antwoord

Ten behoeve van de vaststelling van dit bestemmingsplannen zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd. In de plantoelichting is naar deze onderzoeken verwezen. Tevens liggen deze onderzoeken ter inzage bij het bestemmingsplan, gedurende de verschillende periodes waarin inzage mogelijk is tijdens de bestemmingsplanprocedure.

Voor wat betreft een gedetailleerde specificatie van voor en na de uitvoering van het plan kan worden aangegeven dat een bestemmingsplan aangeeft wat er ontwikkeld kan worden, niet wat er ontwikkeld moet worden. Hierbij worden uiterste contouren en maximale bouwhoogten aangegeven als 'enveloppes' c.q. bandbreedtes waarbinnen (ver)bouwplannen moeten passen. Op sommige bestemmingsvlakken zijn meerdere functies mogelijk. Een bestemmingsplan ziet derhalve niet op het geven van een concreet beeld, maar op het bieden van een ruimtelijk kader waarbinnen nieuwe ontwikkelingen moeten passen. Tot slot kan worden aangegeven dat in de plantoelichting wordt ingaan op verschillende deelaspecten als bijvoorbeeld verkeer en stedelijke natuur in afzonderlijke hoofdstukken. De

gebiedsvisie vormt een samenvatting van hetgeen ruimtelijk in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.2 Samenvatting

De Wippolder is al arm aan groen en speelruimte; er verdwijnen honderden bomen en nog eens meer dan 12.000 m² groen en deze ruimte wordt het eerst volgebouwd. Indiener wil behoud van alle groene gebieden en geen netto verlies van grote bomen. Indiener vraagt ook om uitbreiding van speelruimte en een hoogwaardige speelvoorziening voor jonge kinderen. Volgens de gemeentenormen zou het plangebied 3% aan ruimte voor kinderen moeten bieden, de bestemming speelterrein is minder dan 1%.

Antwoord

In de plannen wordt voorzien in het bruikbaar maken van de openbare ruimte voor speel- en groenvoorzieningen. Het de Vries van Heijstplantsoen bijvoorbeeld is nu omgeven door zware verkeerswegen die moeilijk bereikbaar zijn (zeker voor kinderen). In de toekomst krijgt de Julianalaan tussen de Michiel de Ruyterweg en het Poortplein een verkeersluwe functie (fietsverkeer en bestemmingsverkeer). Het plantsoen is dan voor bewoners beter bereikbaar. De norm van 3% is niet op de door indiener opgevatte wijze vastgelegd. In de binnenstad en de wijken er omheen is veel minder openbare ruimte aanwezig en is 3% niet haalbaar. De 3% regel geldt derhalve voor nieuwe uitleglocaties. Bij nieuwbouw wordt met speelruimte rekening gehouden. Op basis van de doelgroep wordt bekeken welk type speelvoorziening gewenst is.

Tot slot wordt opgemerkt dat speelruimte naast speelvoorzieningen ook bestaat uit stoepen, pleintjes en privéterreinen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.3 Samenvatting

Hoewel een groot deel van het TU-Noord gebied beschermd stadsgezicht is, wordt op een aantal plaatsen ernstig afbreuk gedaan aan de historische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied door massale eenvormige bouwvolumes.

Antwoord

Het bestemmingsplan beoogt het behoud van rijksmonumenten en het beschermen van het als beschermd stadsgezicht aan te wijzen noordelijk TU-gebied, conform artikel 36 Monumentenwet. Ten gevolge daarvan hebben gebouwen die niet als monument zijn aangewezen, in het bestemmingsplan de aanwijzing 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' gekregen. De rijks- en gemeentelijke monumenten zijn voorts op de plankaart aangeduid en het bestemmingsplan is vrij gedetailleerd van aard.

Ingrepen zijn daardoor echter niet bij voorbaat uitgesloten. Voor het behoud van monumenten is het van groot belang dat, als monumenten hun functie verliezen, deze worden hergebruikt. In het kader van hergebruik kunnen ingrepen nodig zijn. Er zijn voor het (nog als zodanig aan te wijzen) beschermde stadsgezicht nog veranderingen mogelijk. Het bestemmingsplan voorziet er echter wel in dat de cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk in stand blijven. In overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg is er voor gezorgd dat het bestemmingsplan de bescherming biedt conform artikel 36 van de Monumenten.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het plan gaat namelijk van bescherming van het als beschermd stadsgezicht aan te wijzen noordelijk TU-gebied uit.

29.4 Samenvatting.

De normen voor vuile lucht en lawaai worden in heel Delft het meest overschreden in het plangebied. Dit wordt op korte termijn alleen maar erger. Dit heeft gezondheidsschade tot

gevolg. Indiener vindt dat in het bestemmingsplan inzicht moet worden gegeven in de omvang van de gezondheidsschade.

Het bestemmingsplan heeft voor de huidige bewoners grote negatieve gevolgen, vooral door de sterke toename van verkeer, lawaai en vuile lucht. De ongeloofwaardige bijstelling van de groeiprognose van het verkeer van 60% tot 0% maakt duidelijk dat de leefbaarheid sluitpost is.

Antwoord

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Wet geluidhinder hebben de (volks)gezondheid niet als (direct) afwegingskader genomen, maar hebben hiervoor in de plaats een normenstelsel geïntroduceerd. Voorts maakt een aantal wetsartikelen ruimtelijke ontwikkelingen toch mogelijk bij bepaalde overschrijdingen van normen. Van (een deel van) voornoemde wetsartikelen is in het bestemmingsplan TU-Noord gebruikt gemaakt. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan het Besluit luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder. Voor het zoveel mogelijk beperken van gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging heeft de gemeente voorts een herzien Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020 d.d. 21 februari 2006.

De prognoses van de wegbelastingen zijn gebaseerd op een vervoersmodel dat zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de veranderingen in het verkeerssysteem meeneemt. Hierbij is gebruik gemaakt van geaccepteerde parameters die aan socio-economische gegevens aantallen verplaatsingen verbinden, evenals de afstanden die afgelegd worden en de routes die verkeersdeelnemers kiezen.

Uit het model volgt een voorspelling van de etmaalbelasting van de wegen in de toekomst. De gevolgde methode sluit aan bij de eisen die in de verkeerskundige vakwereld gelden en is met veel zorg uitgevoerd. Dit neemt uiteraard niet weg dat bij een aantal wegen in het gebied er voor gekozen is dat zij een ontsluitende functie hebben. Met betrekking tot de 'bijstelling' die door indiener wordt genoemd wordt verwezen naar het antwoord bij punt 29.7.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.5 Samenvatting

De parkeerdruk is nu al ontoelaatbaar hoog. Met het realiseren van grote aantallen nieuwe woningen in TU-Noord zal dit nog erger worden. Ten opzichte van het voorontwerp zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die nadelig uitwerken voor bewoners. De belangrijkste hebben betrekking op het verruimen van de parkeermogelijkheden in de openbare ruimte, op maaiveldniveau en half verdiept in plaats van onder peil. Dit levert een kwaliteitsverlies op van de openbare ruimte en een hogere parkeerdruk.

Antwoord

De rol van het bestemmingsplan in deze is dat het plan voldoende ruimte biedt om parkeergelegenheid te realiseren. Door andere oplossingen dan maaiveldparkeren wordt de kwaliteit van de open(bare) ruimte zo veel mogelijk gegarandeerd en de afwenteling van de parkeerdruk op de open ruimte zo veel mogelijk beperkt. In het voorontwerpbestemmingsplan werd nog onvoldoende ruimte geboden voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat in het voorontwerpbestemmingsplan nog onvoldoende ruimte was opgenomen voor parkeergelegenheid.

29.6 Samenvatting

Indiener wil heldere cijfers over totale aantallen woningen, bewoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, verkeersbewegingen, parkeerplaatsen en oppervlaktes van de verschillende bestemmingen voor en na planrealisatie, met name in het ontwikkelingsgebied TU-Noord. Zonder deze gegevens kan geen goede besluitvorming plaatsvinden.

Antwoord

Verschillende gegevens, zoals gevraagd door inspreker, kunnen worden gevonden in hoofdstuk 5 van de toelichting. Gegevens omtrent de (verwachte) verkeersbewegingen zijn opgenomen in de ter inzage gelegde onderzoeken. Tot slot wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.1.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.7 Samenvatting

Het autoverkeer groeit jaarlijks. De groei zal zich vooral voordoen op de korte afstand (tot 30 kilometer) en in stedelijke gebieden. Gegevens zijn te vinden in de nota Krimp en Ruimte van het Ruimtelijke Planbureau, de nota Mobiliteit en het RVVP Haaglanden, die uitgaan van een aanzienlijk hogere groei van de automobilititeit dan de gemeente Delft. De gemeente Delft geeft geen andere onderbouwing voor de autonome groei van 0% dan de verwachting dat het wegennet overbelast zou raken bij een hogere groei en dat daarom dus een hogere groei niet mogelijk is. Volgens indiener zijn de meeste stroomwegen nog lang niet verzadigd en is er dus wel degelijk autonome groei mogelijk, ook – en juist – op het onderliggende wegennet. De prognose is in strijd met alle onderzoeken en overige verkeersnota's en ook anderszins niet onderbouwd.

In 2003-2004 is het autoverkeer gegroeid met 9%. Eerdere onderzoeken door verkeerskundige bureaus voor het plangebied en omgeving gaan uit van een jaarlijkse autonome verkeersgroei van 2-3% en een plangerelateerde verkeersgroei door realisatie van Technopolis, Ikea en verdichtingsplannen van nog eens 2-3% per jaar. In 2020 leidt dit tot een minimale verkeerstoename van 60%.

In het niet ter inzage gelegde rapport 'Onderzoek verkeersstructuur Delft-Zuidoost van verkeerskundig bureau Goudappel-Coffeng staat: 'De Zuidpoort- en Spoorzone-ontwikkelingen genereren nieuw verkeer dat voor een belangrijk deel door TU-Noord rijdt (oost-west verbinding A13). De ontwikkelingen in TU-Zuid genereren veel nieuw verkeer, dit levert ook een grotere druk op het TU-Noordgebied op'. In de door de gemeente geschreven plannen met betrekking tot de Spoorzone staat dat er geen extra verkeer door TU-Noord ontstaat. De praktijk heeft echter aangetoond dat eerdere groeicijfers een onderschatting zijn gebleken. De prognose van een groei van nul procent is ingegeven door de wens om plannen geen invloed te laten hebben op de luchtkwaliteit en het lawaai.

Antwoord

Als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in en rondom Delft zal het autoverkeer de komende jaren toenemen. Daarnaast wordt landelijk uitgegaan van een autonome groei van het autoverkeer van ongeveer 1 tot 2 % per jaar nu tot 0 % in 2020, veroorzaakt door onder andere een toename van de welvaart en het rijbewijs- en autobezit onder ouderen. In het LVVP is aangegeven dat de groei vooral op de stroomwegen (A4, A13, Kruithuisweg, Provincialeweg) zal plaatsvinden. Als in Delft gerekend wordt met 20% groei tot 2020 zullen veel wegen binnen en buiten Delft zwaar overbelast zijn. Het is dan ook niet reëel te veronderstellen dat die groei dan ook werkelijk zal plaats vinden. Als automobilisten dagelijks geconfronteerd worden met lange reistijden zullen ze hun verplaatsingsgedrag aanpassen: dichter bij hun werk gaan wonen, een baan dicht bij hun woning zoeken of kiezen voor snel openbaar vervoer. Delft speelt op deze behoefte in met tramlijn 19 en de plannen voor de Stedenbaan op de spoorlijn. Door deze inzet op OV en de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets, kan de autonome groei worden weggevangen. Er wordt daarom uitgegaan van 0% autonome groei. Los daarvan is de verkeersproductie van alle nieuwbouwplannen in en buiten Delft meegenomen in de berekeningen.

Conclusie

De berekeningen ter onderbouwing van de in het LVVP vastgestelde verkeersstructuur is gebaseerd op juiste gegevens. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.8 Samenvatting

Indiener heeft ondanks herhaalde verzoek geen inzicht gekregen in recente basisverkeersgegevens. De gemeentelijke website over milieu en verkeer bevat al bijna een jaar lang de tekst dat deze tijdelijk niet beschikbaar zijn.

Antwoord

Alle voor dit bestemmingsplan relevante onderzoeken zijn bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd tijdens de verschillende perioden van terinzagelegging gedurende het bestemmingsplanproces. Alle onderzoeken en rapporten die de gemeente maakt en heeft gemaakt over geluid, luchtkwaliteit en verkeersgegevens zijn openbaar en voor zover niet op de gemeentelijke internetsite te downloaden, kan indiener zich door middel van een (specifiek) verzoek aan de gemeente een versie van de onderzoeken krijgen. Het is overigens onduidelijk naar welke herhaalde verzoeken de indiener verwijst.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het niet de inhoud van het plan betreft maar het verkrijgen van basisverkeersgegevens.

29.9 Samenvatting

Volgens de nota Inspraak en Overleg is het bestemmingsplan niet het instrument waarmee verkeersroutes worden bepaald. Dat is onjuist: het bestemmingsplan biedt de enige ruimtelijke vaststelling van de bestemming: wel of niet verkeersdoeleinden, met de keus voor een categorie (1,2 of 3) wordt een daarop afgestemd gebruik door het verkeer beoogd. Dit blijkt ook uit het antwoord van de gemeente op de reactie van indiener op het LVVP. Daarbij werd gesteld dat het ging om uitgangspunten op hoofdlijnen die per bestemmingsplan en verkeersbesluit wel of niet concreet gemaakt zouden gaan worden. Het bestemmingsplan is dus wel degelijk de basis voor de feitelijke bestemming (categorie-indeling) van een weg.

Antwoord

Met verkeersroutes werd in het antwoord in de nota Inspraak en Overleg gedoeld op de verkeersstructuur. De verkeersstructuur voor heel Delft is in het Lokaal Verkeer- en vervoersplan (LVVP) vastgelegd. Het bestemmingsplan kent alleen de ruimte, het gebruik en de bouw mogelijkheden toe die bij de verschillende wegcategorieën (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, wijkontsluitingsweg en erftoegangsweg) uit het LVVP passen, waarbij de verkeersdoeleinden zijn onderverdeeld in verkeersdoeleinden 1, 2 en 3. Zoals ook aangegeven in de nota Inspraak en Overleg volgt het bestemmingsplan in deze het LVVP.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het een bestemmingsplan niet de verkeersstructuur bepaald.

29.10 Samenvatting

Een andere ontsluiting van dit deel van de stad biedt voor veel problemen een oplossing. Daarvoor is een nieuwe oost-westverbinding tussen Ikea en Leeuwenstein/Spoorzone nodig. Dit geeft een betere oplossing voor het verkeer. Hierdoor gaan er geen 20.000 auto's per dag meer door een woonbuurt en de TU wijk en de zuidelijke binnenstad worden beter bereikbaar.

Antwoord

De keuzen voor het verkeers- en vervoersbeleid in Delft zijn gemaakt in het LVVP, vastgesteld in 2005 en aangevuld en aangepast in 2006. De verschillende keuzen die in het LVVP zijn gemaakt, staan niet op zichzelf, maar vormen een samenhangend geheel. Dit betreft ook de maatregelen met betrekking tot het wegennet. Er kan dan ook niet puur autonoom gekeken worden naar een verbinding, zoals de verbinding voorgesteld door indiener. Het gaat immers ook om de effecten op netwerkschaal. De oost-westverbinding tussen Ikea en Leeuwenstein/Spoorzone past op netwerkschaal niet binnen de keuzen in het LVVP en is ook niet voldoende effectief. Bovendien zijn er belangrijke complicaties met betrekking tot inpassing en de hieraan gerelateerde kosten.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de voorgestelde verbinding niet past binnen de keuzen die in het LVVP zijn gemaakt.

29.11 Samenvatting

Een rotonde op het Poortlandplein is ongewenst. Gezien de oriëntatie van de wegen en het aantal autobewegingen lijkt het onmogelijk om in de beschikbare ruimte een overzichtelijke rotonde te realiseren met een goede doorstroming. Dit zal met name in de spits leiden tot veel stagnerend verkeer en daarmee samenhangend overlast. De extra ruimte gaat ten koste van stukken groen voor de woningen aan het Poortlandplein.

Extra ruimte voor de rotonde aan het Poortlandplein is niet nodig als de route één doorgaande beweging maakt. Dit scheelt veel geld dat elders beter gebruikt kan worden. Het profiel van de Julianalaan en de Mijnbouwstraat wordt verbreed, tegen de afspraken in het LVVP in.

Antwoord

De stelling dat het niet mogelijk is te komen tot een goed vormgegeven rotonde op het Poortlandplein wordt niet gedeeld. Verder wordt benadrukt dat in het ontwerpproces de verwachte verkeersafwikkeling ten zeerste wordt meegenomen.

De bedoelde stukken groen hebben de bestemming 'Verkeersdoeleinden 2' gekregen, omdat het gaat om ruimte die wordt gereserveerd voor verkeersdoeleinden. Daaronder vallen ook eventuele groenvoorzieningen. Ten gevolge van de aanleg van de rotonde zal overigens de huidige ligging van de groenvoorzieningen worden aangepast. De groenvoorzieningen zullen echter niet verdwijnen. Het oppervlak aan groen blijft nagenoeg gelijk.

Tot slot wordt opgemerkt dat in het LVVP geen afspraken staan met betrekking tot het wel of niet verbreden van de Mijnbouwstraat of Julianalaan, zoals genoemd door indiener.

Conclusie

Binnen het ruimtebeslag dat voor het Poortlandplein op de plankaart is opgenomen, past een rotonde die voldoet aan de doorstromingseisen. Het bestemmingsplan is derhalve naar aanleiding van de reactie niet aangepast.

29.12 Samenvatting

De toekomstige verkeersstructuur is onduidelijk weergegeven op de bestemmingsplankaart. In de toelichting bij het bestemmingsplan worden allerlei verkeersmaatregelen weergegeven die niet zijn terug te vinden op de plankaart of in de voorschriften. Deels kunnen of hoeven deze aanpassingen niet in het bestemmingsplan worden geregeld, maar er moet dan wel voldoende zekerheid zijn dat de nodige besluiten tijdig worden genomen.

Indiener wil dat zo veel mogelijk verkeersmaatregelen onderdeel vormen van het bestemmingsplan en de voorschriften, en dat de beoogde indeling van wegen en kruisingen op de bestemmingsplankaart wordt aangegeven. Op die manier is ook op dit onderdeel inspraak van bewoners mogelijk.

Antwoord

Voor de verkeersstructuur kan in het bestemmingsplan in beginsel alleen het ruimtebeslag, het toegestane gebruik en de bouw mogelijkheden worden opgenomen door middel van het toekennen van de bestemmingen verkeersdoeleinden 1, 2 en 3 aan de betreffende gronden. De autoverkeersmaatregelen zoals zijn opgenomen in figuur 19 uit de toelichting van het bestemmingsplan, passen binnen de in het bestemmingsplan TU-Noord opgenomen ruimtebeslag en de gebruiks- en bouwvoorschriften van de bestemmingen verkeersdoeleinden 1, 2 en 3. Bovendien zien de betreffende maatregelen meer op de inrichting van de wegen. De inrichting van wegen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld.

De (status van) de verkeersmaatregelen zijn bepaald in het LVVP. Dit is een door de raad vastgestelde beleidsnota, waarop inspraak mogelijk is geweest.

Conclusie

De autoverkeersmaatregelen uit figuur 19 zijn in het bestemmingsplan TU-Noord mogelijk gemaakt. De zienswijze heeft derhalve niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.13 Samenvatting

Indiener maakt er bezwaar tegen dat het profiel voor verkeersdoeleinden 3 (ruimte voor 6 rijstroken) in woonbuurten zeer dicht lang woningen wordt toegepast, waarbij trottoirs en groenvoorzieningen in de middenberm zijn inbegrepen. Hieruit blijkt dat de in het LVVP toegezegde omvorming naar 40-km-weg niet wordt voorzien.

Antwoord

De bestemming verkeersdoeleinden 3 is in het bestemmingsplan TU-Noord alleen gebruikt voor de A13. Het is derhalve onduidelijk wat indiener bedoelt met in woonbuurten toepassen van deze bestemming. Er lijkt hier sprake te zijn van een misverstand.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de bestemming verkeersdoeleinden 3 conform de zienswijze van indiener niet is toegepast in woonbuurten.

29.14 Samenvatting

Door de gemeente is toegezegd dat de Muyskenslaan, die geen verbindings- of ontsluitingsfunctie heeft, voor autoverkeer gesloten zou worden. Waarom is dit niet gebeurd? Het groenverlies zou bij herinrichting deels gecompenseerd worden door deze weg om te vormen tot wandel- en fietspad en de verharding deels te vervangen door groen.

Antwoord

De door de indiener bedoelde toezegging is bij de gemeente niet bekend. Bovendien wordt door het bestemmingsplan niet bepaald of de gronden met de bestemming verkeersdoeleinden al dan niet toegankelijk zijn voor autoverkeer. Dit wordt bepaald door de daartoe te nemen verkeersbesluiten.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de inrichting van wegen niet wordt bepaald door het bestemmingsplan.

29.15 Samenvatting

Uit de Nota van Inspraak en Overleg blijkt dat de invoergegevens slordigheden bevatten of wordt het antwoord naar de omstandigheid aangepast. In reactie B.43.28 wordt gesteld dat Technopolis voor 50% is meegerekend (8.000 extra arbeidsplaatsen); in antwoord B.31.24 voor 75% (12.000 arbeidsplaatsen). Dit betekent een verschil van 1,5 miljoen autoritten waarvan een groot deel door het TU-Noord-gebied gaat.

Antwoord

In de Nota van Inspraak en Overleg 'Bestemmingsplan TU-Noord' (29 september 2006) staan inderdaad twee verschillende percentages. Het betreft hier een vergissing in de nota, niet in de berekeningen. Er wordt hier bovendien ook ten eerste bestreden dat 'het antwoord naar de omstandigheid aangepast' wordt.

De achtergrond van de percentages is als volgt. Aangezien prognoses de toekomst betreffen, is het noodzakelijk een inschatting te maken van de ontwikkelingen die de komende tijd zullen plaatsvinden. Er werd, met betrekking tot Technopolis, oorspronkelijk van uitgegaan dat in 2020 75% van de geplande oppervlakte gerealiseerd zou zijn. Verder werd uitgegaan van circa 25 m² per werknemer. Echter, het is gebleken dat de ontwikkeling van Technopolis langzamer verloopt dan eerder voorzien. Ook lijkt voor het aantal werknemers per oppervlakte 1 werknemer per circa 33 m² realistischer. Op basis hiervan is bij de prognoses uiteindelijk uitgegaan van realisatie van 50% van de geplande oppervlakte in 2020. Met betrekking tot het hier gegeven antwoord is dus de planhorizon van belang: uiteindelijk kunnen meer arbeidsplaatsen tot stand komen, maar dit zal niet gebeuren binnen de termijn die hier van belang is.

Conclusie

Het in de Nota Inspraak en Overleg genoemde percentage van 50% is de juiste en op verantwoorde aannamen gedane verkeersprognose met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen in Technopolis. Van dit percentage is uitgegaan in de berekeningen. De zienswijze leidt derhalve niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.16 Samenvatting

Er is steeds vaker sprake van sluipverkeer via TU-noord over de doorgaande route Julianalaan, Schoemakerstraat, Delft-Zuid, Ruyven (tankstation A13) als gevolg van de spitsafsluiting van de Rijksstraatweg. Dit heeft verkeersopstoppingen over de gehele lengte van de Schoemakerstraat en de Julianalaan als gevolg. Wat doet de gemeente hier aan?

Antwoord

Bij de dagelijkse congestie op de A13 is het niet redelijk te stellen dat de route via het Delftse wegennet werkelijk reistijdwinst zal opleveren, gezien de omweg in afstand, de geregelde kruispunten op de route en de aanzienlijke vertraging die opgelopen kan worden bij de aansluiting Kruithuisweg-A13. Er wordt dan ook geen reden gezien om maatregelen te nemen om de route via het onderliggende wegennet (verder) te ontmoedigen. Overigens worden, zoals reeds eerder aangegeven, dergelijke verkeersmaatregelen niet bepaald in het bestemmingsplan. Dergelijke maatregelen betreffen de concrete inrichting van de wegen, waaronder het nemen van verkeersbesluiten aangaande maximum snelheden en dergelijke.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat er geen reden is om het eventuele sluipverkeer verder te ontmoedigen. Bovendien regelt een bestemmingsplan niet het treffen van verkeersmaatregelen tegen sluipverkeer.

29.17 Samenvatting

De effecten van het in- en uitrijdende verkeer van parkeerkelders op (licht)hinder, parkeerbewegingen (onderzoek luchtkwaliteit) enzovoort zijn niet onderzocht. Dit zijn, geconcentreerd, ettelijke honderden parkeerbewegingen extra die buiten beschouwing zijn gelaten.

Indieners maken ook bezwaar tegen de wijziging van de bestemming voortuin naar verkeersdoeleinden voor het pand Julianalaan 67 waar kennelijk een in- en uitrit voor een parkeervoorziening is beoogd. De gevolgen op de verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit, lichthinder e.d. voor de direct omgeving zijn negatief en niet in de beschouwing meegenomen.

Antwoord

In- en uitrijdend verkeer van de parkeerkelders is in de verkeersprognoses meegenomen en de luchtkwaliteitsberekeningen zijn dus ook inclusief dit verkeer. Parkeergarages dragen inderdaad bij aan het concentreren van eventuele hinder van het parkeren en stallen van auto's. Door deze parkeergarages wordt echter parkeeroverlast in de omgeving voorkomen en kunnen in- en uitgangen zo veel mogelijk daar worden gesitueerd, waar de omwonenden de minste overlast ondervinden.

Naar aanleiding van deze zienswijze is ter plaatse van het perceel Julianalaan 67 het bestemmingsplan flexibeler gemaakt voor wat betreft de ligging van de in- en uitrit van de parkeergarage. Aan het gehele voorterrein is de bestemming openbaar groen toegekend, met de aanwijzing p4. Ter plaatse van deze aanwijzing is het mogelijk om een in- en uitrit naar een parkeergarage te maken en 34 parkeerplaatsen te realiseren.

Overigens is in de huidige situatie het bedoelde terrein aan de oostzijde van de Julianalaan 67 eveneens in gebruik als parkeervoorziening met de daarbij behorende eventuele overlast voor omwonenden. Verder is de afstand van de dichtst bijgelegen woning tot de perceelsgrens van het betreffende terrein ten oosten van het pand Julianalaan ongeveer 25 meter. Dit zijn afstanden waarbij onevenredige lichthinder niet te verwachten valt.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart en voorschriften.

29.18 Samenvatting

Indiener pleit voor een drastische wijziging van de verkeerscirculatie: geen doorgaand verkeer door TU-Noord, alleen bestemmingsverkeer. Dit dient integraal met de aanleg van de spoorzone, Delftse Poort en Technopolis te worden opgepakt. Indiener pleit voor het nemen van een aantal maatregelen op korte termijn om de situatie te verlichten waardoor het autoverkeer door TU-Noord wordt beperkt.

Antwoord

Allereerst wordt opgemerkt dat een bestemmingsplan niet het instrument is waarmee verkeersstructuur worden bepaald. In het bestemmingsplan wordt melding gemaakt van de wijze van ontsluiten als onderbouwing voor ruimtelijke ontwikkelingen die in het plan mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan volgt daarin het LVVP.

In het LVVP zijn voor Delft integraal keuzes gemaakt omtrent het wegennet van Delft. Het LVVP is vastgesteld door de Delftse Gemeenteraad. Er is hierin niet gekozen voor de mogelijkheid geen doorgaand verkeer toe te laten door TU-Noord. Deze, inderdaad 'drastische', wijziging past derhalve niet binnen vastgestelde beleid. Ook is het nooit afdoende mogelijk doorgaand verkeer te weren zonder ook het bestemmingsverkeer te blokkeren.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot wijziging van het bestemmingsplan.

29.19 Samenvatting

Indiener vindt de parkeerdruk nu al ontoelaatbaar hoog, met het realiseren van grote aantallen nieuwe woningen zal dat nog erger worden. De parkeernorm voor nieuwe woningen moet groter zijn dan 1, en in pandig of ondergronds worden gerealiseerd.

Antwoord

De parkeernorm voor nieuwe woningen is conform de parkeernota toegelicht in het bestemmingsplan. "Binnen de schil moet als parkeernorm voor nieuwe woningen in de dure sector 1,6 parkeerplaats per woning worden aangehouden en voor woningen in de midden/lage sector 1,5 parkeerplaats per woning. Voor studentenhuisvesting geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning." In de toelichting op het bestemmingsplan staat ook dat voor de realisatie van nieuwbouwwoningen 100% ondergronds gerealiseerd dient te worden en voor het parkeren bij herontwikkelde monumentale gebouwen en sociale woningbouw geldt dat 60% van de parkeernorm in gebouwde voorzieningen gerealiseerd moet worden. Uitgangspunt hierbij is dat de herontwikkeling van het noordelijk TU-gebied de parkeerdruk in de omliggende woonwijken niet mag vergroten.

Voor de duidelijkheid wordt de zin "Voor studentenhuisvesting geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning." als volgt aangepast "Voor studentenhuisvesting geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per studentenkamer."

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

29.20 Samenvatting

In het bestemmingsplan wordt ten opzichte van het voorontwerp meer ruimte gemaakt voor bovengronds en half verdiept parkeren, wat ten koste gaat van het groen. Dit wordt gecamoufleerd door de bestemming 'voortuin' met parkeren. Indiener wil dat duidelijker wordt aangegeven of wel of niet in de voortuin geparkeerd mag worden en wil een overzicht van de mate waarin wordt voldaan aan de parkeernorm per locatie.

Antwoord

Het voorontwerpbestemmingsplan was nog onvolledig wat betreft het aangeven van parkeermogelijkheden. De uitgangspunten uit het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied waren nog niet goed verwerkt.

De aanduiding van parkeerplaatsen in de bestemming Openbaar Groen dient om voldoende parkeercapaciteit te kunnen realiseren. Het gaat doorgaans om parkeerplaatsen die in de bestaande situatie reeds aanwezig zijn. Zonder deze parkeermogelijkheden zou de parkeerdruk op de omgeving worden verhoogd. Tot slot wordt nog verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.5.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.21 Samenvatting

In de toelichting is vermeld dat voor studentenhuisvesting uitgegaan is van een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning. Nu volgens het antwoord in de Nota van Inspraak en Overleg niet kan worden uitgegaan van een doelbestemming, dient de parkeernorm conform algemene maatstaven te zijn.

Antwoord

Het bestemmen van woningen uitsluitend voor studenten is niet mogelijk. Uit uitspraken van de Raad van State (de hoogste bestuursrechter in ons land) blijkt namelijk dat de doelgroep waarvoor bepaalde woningen bedoeld zijn, niet ruimtelijk relevant is. In een planvoorschrift kan derhalve niet worden bepaald dat een woning uitsluitend is bestemd voor, in dit geval, studenten.

De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats in het kader van de verlening van een bouwvergunning. Bij toetsing van de parkeernormen wordt tot studentenhuisvesting gerekend; onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning, waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorziening delen of zelfstandige wooneenheden, waar met de huurder een speciaal huurcontract gesloten is, waarin vermeld staat dat de student zes maanden na het afstuderen moet verhuizen. Een bestemmingsplan moet voldoende ruimte bieden om aan de parkeernormen te kunnen voldoen. In het bestemmingsplan is voldoende ruimte gereserveerd.

Voor de duidelijkheid wordt de zin "Voor studentenhuisvesting geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning." als volgt aangepast "Voor studentenhuisvesting geldt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per studentenkamer."

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting.

29.22 Samenvatting

Op de bouwtekeningen van bureau KCAP voor De Vries van Heystplantsoen 2 staan veel minder parkeerplaatsen dan de norm van 0,3 voorschrijft. Indiener vreest dat ook op het maaiveld de parkeernorm niet kan worden gehaald, zodat parkeeroverlast voor de omliggende buurt het gevolg zal zijn.

Antwoord

De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats in het kader van de verlening van een bouwvergunning. Het bouwplan zal moeten voldoen aan de gestelde parkeernorm. De parkeerplaatsen die niet op de locatie zelf worden gehaald, kunnen op grond van het bestemmingsplan op de locatie ten noorden van de Mijnbouwstraat worden gerealiseerd. Eén en ander wordt geregeld middels een overeenkomst tussen de gemeente en DUWO met afspraken op gebiedsniveau (complexoverstijgend).

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat deze voldoende ruimte biedt voor het realiseren van parkeergelegenheid conform de geldende normen.

29.23 Samenvatting

Indiener vreest een grote toename van verkeer over de Michiel de Ruyterweg, met daarbij de nodige opstoppingen voor het Mijnbouwplein, terwijl uitgangspunt was deze straat verkeersluw te maken. Indiener hoopt dat de gemeente de plannen voor de ontsluiting van de Rotterdamseweg wil heroverwegen.

Het uitgangspunt dat de Rotterdamseweg een belangrijke rol zal blijven spelen vanwege toeristisch busvervoer en vrachtvervoer vindt indiener strijdig met het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied. Het verkeer van en naar de Rotterdamseweg zal toenemen door het bouwverkeer en de gebruikers van de nu bekende bouwplannen in het plangebied TU-Midden. Ontsluiting van 'Gele Scheikunde' vanaf de Julianalaan ter hoogte van de Maerten Trompstraat promoveert deze laatste straat tot sluiproute, wanneer het verkeer komt vast te staan op de Michiel de Ruyterweg. Indiener heeft weinig vertrouwen in de belofte dat 'met het vrachtverkeer (..) afspraken zullen worden gemaakt om zoveel mogelijk vanuit de

zuidelijke richting (A13/Kruithuisweg) aan te rijden' (p. 47). Indiener maakt zich zorgen dat niet alleen het verkeer van en naar de Rotterdamseweg zal gaan toenemen, maar dat de Rotterdamseweg vanaf de zuidzijde lastig bereikbaar is. Wanneer de afwikkeling van het bestemmingsverkeer voor de Rotterdamseweg niet goed geregeld wordt aan de zuidzijde, dan verwacht indiener dat het verkeer door de woonwijken zal gaan. Hoe dan ook zal het verkeer van en naar de binnenstad de Michiel de Ruyterweg kiezen. Indiener vraagt zich verder af hoe het verkeer richting binnenstad zich zonder stoplichten bij het Mijnbouwplein moet gaan invoegen in de verkeersstroom van/naar Sebastiaansbrug richting Mijnbouwstraat oost.

Antwoord

Het deel van de Rotterdamseweg ten zuiden van de Jaffalaan heeft tot op zekere hoogte een ontsluitende functie, zoals dit ook in het LVVP is vastgelegd. De aansluiting van de Rotterdamseweg naar het oosten vindt vervolgens plaats via de Jaffalaan (in het noorden) en de Kluyverweg. Op basis van de uitgevoerde beschouwingen (waaronder modelberekeningen, waarmee integraal de effecten van ruimtelijke ordening en het verkeersbeleid worden ingeschat) wordt niet verwacht dat de door indiener genoemde problemen ontstaan met verkeer door erftoegangswegen, waaronder de Maerten Trompstraat en Michiel de Ruyterweg.

De vraag omtrent (het ontbreken van) de verkeerslichten op het Mijnbouwplein is tot slot onduidelijk; het Mijnbouwplein wordt volledig geregeld met een verkeersregelinstantie.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.24 Samenvatting

Het plan schiet ernstig tekort op het punt van leefbaarheid en bevat afgezien van de aanleg van tram 19 en de verwijzing naar een knip in de Rijksstraatweg geen enkele harde maatregel om de leefbaarheid te verbeteren. De normen voor luchtkwaliteit en geluid komen boven de wettelijke grenzen door uitvoering van het plan, omdat de hoofdroute alleen maar drukker wordt. De ruimte voor het verkeer op de Julianalaan (Oostplein-Poortlandplein) en de capaciteit van het Poortlandplein worden alleen verder vergroot. Het verkeer op de hoofdroute blijft wel sterk groeien tot uiteindelijk meer dan 25.000-30.000 auto's per dag.

Antwoord

De stelling van indiener omtrent het overschrijden van de normen voor luchtkwaliteit en geluid wordt niet onderschreven door het verrichte onderzoek. De genoemde etmaalintensiteiten wijken af van de berekeningen van de gemeente. Het bestemmingsplan vergroot niet de ruimte voor het verkeer op de genoemde locaties.

Het "Luchtkwaliteitsonderzoek bestemmingsplan TU-Noord" d.d. 31 augustus 2006 heeft voorts een aantal maatregelen uitgewerkt waarmee de luchtkwaliteit in het TU-Noord gebied niet zal verslechteren (ondanks alle nieuwe functies die worden gerealiseerd). Deze maatregelen zijn in het bestemmingsplan TU-Noord beschreven. Het betreft onder andere het inrichten van de Mijnbouwstraat voor tweerichtingsverkeer (waardoor een gedeelte van de Michiel de Ruyterweg en een gedeelte van de Julianalaan autoluw kunnen worden). Voor de verbetering van de luchtkwaliteit is er een Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020 d.d. 21 februari 2006.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.25 Samenvatting

Het bestemmingsplan TU-Noord maakt ten minste 2100 woningen mogelijk in een aaneengesloten gebied waar meer dan 3000 woningen mogelijk worden gemaakt. Op grond hiervan had een integrale beoordeling moeten worden gemaakt van de mogelijke milieueffecten van het geheel van deze ontwikkelingen.

Antwoord

Onduidelijk is hoe indieners komen aan de getallen als 2100 woningen of 3000 woningen. In het bestemmingsplan worden ongeveer 1550 nieuwe woningen (inclusief onzelfstandige

studentenkamers) mogelijk gemaakt. De ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht is 2.000 woningen of een stadsproject van meer dan 100 ha of 200.000 m² bruto vloer oppervlak. Dit wordt in het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Daarom is het plan niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Er zijn wel onderzoeken verricht voor verschillende milieuaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodem en ecologie. Het bestemmingsplan voldoet aan de wet- en regelgeving.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht niet is bereikt.

29.26 Samenvatting

In het bestemmingsplan wordt geconstateerd dat in de Mijnbouwstraat een nieuw knelpunt ontstaat wat betreft de grenswaarde voor stikstofdioxide, maar dat de provincie dit gedooft. Indiener vraagt zich af of deze bewering juist is en vindt het kwalijk dat het plan niet alle maatregelen bevat die in redelijkheid genomen kunnen worden om aan de normen te voldoen. Ook aan de nieuwe, versoepelde regels voor luchtkwaliteit wordt bij lange na niet voldaan. Een goed oordeel hierover wordt bemoeilijkt door het ontbreken van onafhankelijk onderzoek en inzicht in de mogelijkheden om verdere maatregelen af te wegen.

Antwoord

Niet duidelijk is naar welke constatering omtrent de Mijnbouwstraat indiener verwijst. Voor het antwoord op deze zienswijze wordt in ieder geval verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.23, waarin is aangegeven dat het "Luchtkwaliteitsonderzoek bestemmingsplan TU-Noord" d.d. 31 augustus 2006 een aantal maatregelen heeft uitgewerkt, waarmee de luchtkwaliteit in het TU-Noord gebied niet zal verslechteren (ondanks alle nieuwe functies die worden gerealiseerd). Deze maatregelen zijn in het bestemmingsplan TU-Noord beschreven. Het betreft onder andere het inrichten van de Mijnbouwstraat voor tweerichtingsverkeer (waardoor een gedeelte van de Michiel de Ruyterweg en een gedeelte van de Julianalaan autoluw kunnen worden). Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat door middel van onderzoek is aangetoond dat het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

29.27 Samenvatting

In het toetsjaar 2010 wordt de grenswaarde voor NO₂ aan de Julianalaan overschreden. Dit is problematisch, omdat aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het uitgangspunt is dat geen nieuwe saneringssituaties mogen worden gecreëerd.

Antwoord

Verwezen wordt naar de antwoorden op zienswijze 29.23 en 29.25, waarin is aangegeven dat het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat door middel van onderzoek is aangetoond dat het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

29.28 Samenvatting

De provincie stelt dat de saldobenadering minder geschikt is voor plannen die voornamelijk woningbouw betreffen, in verband waarmee plaatselijk het verkeer toeneemt. In het bestemmingsplan wordt ten onrechte gebruik gemaakt van de salderingsregeling. Daarbij is het bestemmingsplan niet hard gekoppeld met de besluiten ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Antwoord

Voor zover de provincie inderdaad heeft gesteld dat de saldobenadering minder geschikt is voor plannen die voornamelijk woningbouw betreffen, wordt daarmee saldering niet

uitgesloten. Bovendien is op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005 saldering mogelijk gemaakt.

Voor wat betreft de koppeling van de maatregelen aan het bestemmingsplan, wordt aangegeven dat de maatregelen uit het luchtkwaliteitsonderzoek d.d. 31 augustus 2006 zijn omschreven in het bestemmingsplan en vastgelegd in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit vastgesteld door B&W d.d. 21 februari 2006, en het LVVP 2005 – 2020 is vastgesteld door de Raad d.d. 30 juni 2005. De besluitvorming heeft derhalve in voldoende mate plaatsgevonden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat op basis van de regelgeving saldering mogelijk is en de salderingsmaatregelen voldoende in besluitvorming is vastgelegd.

29.29 Samenvatting

De gemeente beroept zich op het voorschrift van de Provincie Zuid-Holland om het CAR-Model te gebruiken. GS stellen echter dat het CAR-Model gebruikt kan worden, maar dat voor deze procedure en complexere situaties andere (meer geavanceerde) modellen gebruikt kunnen worden. De gemeente Delft beschikt over het model URBIS en hier is bovendien reeds mee gerekend. De resultaten hiervan zijn ongunstiger dan de CAR-berekening, maar wel meer betrouwbaar.

Antwoord

Het CAR II model voldoet aan de eisen die het Besluit luchtkwaliteit stelt aan een rekenmodel en het CAR II model is volledig geaccepteerd voor berekeningen aan stedelijke wegen. Het Urbis model is gebruikt voor de milieupagina op internet. Omdat voor deze internetpagina heel Delft berekend moest worden, kwam het CAR II model hiervoor niet in aanmerking. Zie verder het antwoord op 29.23 en 29.25.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.30 Samenvatting

Volgens de Provincie Zuid-Holland (Rapportage luchtkwaliteit en gemeentelijke plannen van aanpak 2005) wordt voor de gemeente Delft 'niet inzichtelijk gemaakt in welk jaar met de voorgestelde maatregelen de luchtkwaliteitsnormen worden gehaald'. Wel geeft Delft aan dat zij in 2010 nog te maken zal hebben met een aantal (hardnekkige) knelpunten voor zowel de concentraties NO² jaargemiddeld en fijn stof daggemiddelde.

Antwoord

Het Plan van Aanpak luchtkwaliteit, d.d. 21 februari 2006, is in beginsel niet het onderwerp van inspraak in een bestemmingsplanprocedure. Voor dit plan van aanpak is een afzonderlijke inspraakprocedure geweest.

Overigens is in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit d.d. 21 februari 2006, door middel van berekeningen, de luchtkwaliteit voor 2015 en 2020 (incl. maatregelpakket) voldoende inzichtelijk gemaakt (hoe de hoogtes van de concentraties zich zullen ontwikkelen in de periode tussen 2010 en 2020).

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit de luchtkwaliteit voldoende inzichtelijk is gemaakt.

29.31 Samenvatting

In het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt aangegeven dat in 2015 op de meeste plaatsen aan de normen wordt voldaan. Het onderzoek bevat een aantal fouten en tekortkomingen waardoor de uitkomsten onjuist zijn.

- a. Berekeningen voor 2015 worden gepresenteerd alsof deze maatgevend zijn. In 2010 zijn de effecten het grootst en voldoet het plan zeker niet aan de normen. 2010 is het meest kritieke en daarmee maatgevende jaar voor beoordeling of het plan toelaatbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Antwoord

Ad a) Berekeningen voor het jaar 2015 zijn opgenomen om een beter inzicht te geven in hoe de luchtkwaliteit zich zal ontwikkelen in de periode ná 2010. Het jaar 2010 is (vooralnog) het toetsjaar voor NO₂. De stelling van indiener omtrent het overschrijden van de normen voor luchtkwaliteit wordt niet onderschreven door het verrichte onderzoek.

- b. Het aantal woningen komt niet overeen met het aantal dat in de mobiliteitseffectentoets is gehanteerd, het is de helft van het totaal aantal te realiseren woningen in het TU/TNO-gebied (ca 3000).

Antwoord

Ad b) Het TNO-gebied maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan TU-Noord. De woningaantallen die zijn genoemd in het mobiliteitseffectenonderzoek zijn dan ook correct.

- c. De verkeersprognoses zijn onjuist en daarmee de intensiteiten waarmee is gerekend. In de Mobiliteitseffectentoets TU-Noord worden ook al veel hogere intensiteiten genoemd voor maatgevende straten zoals de Julianalaan. De verkeersafwikkeling is daarmee verkeerd ingeschat.

Antwoord

Ad c) Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.7, waarin is aangegeven dat de berekening van de luchtkwaliteit is gebaseerd op de verkeersgegevens zoals opgenomen in het LVVP. In het LVVP is uitgegaan van de juiste gegevens.

Voorts betreffen de intensiteiten uit het gemeentelijk verkeersmodel, zoals vermeld in de mobiliteitseffectentoets de werkdaggemiddelde intensiteiten voor de gemiddeld drukste maand van het jaar (november). Voor de luchtkwaliteitsberekeningen dient echter te worden uitgegaan van een jaargemiddelde weekdagintensiteit. Uit inventarisatie van de gegevens afkomstig van alle telpunten die de gemeente heeft, blijkt dat het omrekenen van voornoemd werkdaggemiddelde naar een jaargemiddelde weekdagintensiteit dient te gebeuren door middel van een correctiefactor van 0,88. Deze correctiefactor is in het luchtkwaliteitsonderzoek ook toegepast.

- d. Eerder is aangegeven dat het verkeer niet verder kan groeien, omdat het wegennet al maximaal belast is. Dan ligt de instelling 'normaal' stadsverkeer bij invoer niet voor de hand, hier is dan sprake van 'stagnerend verkeer'.

Antwoord

Ad d) Over een gehele dag genomen stroomt het verkeer over veruit de meeste wegen (redelijk) goed door en is er dus sprake van "normaal stadsverkeer" conform het CAR II model. Het CAR II model gebruikt overigens ook een gemiddelde snelheid van 19 km/h bij de aanduiding "normaal stadsverkeer", en gemiddeld 13 km/h voor "stagnerend verkeer". Een inventarisatie van de belangrijkste routes door het TU-Noord gebied leert dat de gemiddelde snelheid van autoverkeer vrijwel de gehele dag rond de 19 km/h ligt. Alleen in de spits is de gemiddelde snelheid lager door enige mate van congestie. Enige congestie tijdens de spits mag ook normaal worden verondersteld voor stadsverkeer. Het gebruik van de aanduiding "normaal stadsverkeer" is daarmee terecht.

- e. De effecten van de bouw van extra parkeergarages en andere parkeervoorzieningen zijn niet verwerkt in de modelberekeningen.

Antwoord

Ad e) De parkeergarages zijn bestemd voor parkeergelegenheid ten behoeve van de woningen en/of andere functies in het plangebied (bedrijvigheid, maatschappelijke doeleinden etc.). De verkeersproductie van deze functies is onderdeel van de berekeningen en dus ook van het luchtkwaliteitsonderzoek. Het meetellen van de garages zou leiden tot een dubbeltelling en dus tot een grove overschatting van de intensiteiten.

- f. Er wordt van uitgegaan dat woningen aan de Julianalaan op minimaal 16 m afstand uit de weg liggen. De plankaart maakt duidelijk dat dit 8 – 14 m is. Bovendien is hier de rand van het trottoir bepalend waar de kinderen (moeten kunnen) spelen.

Antwoord

Ad f) Vooropgesteld wordt dat het onduidelijk is waar de door indiener genoemde 16 m. in het onderzoek worden gemeld en op welke plek de afstand tussen de woningen en de weg 8-14 m. is. In zijn algemeenheid kan echter worden aangegeven dat de

luchtkwaliteitsberekeningen zijn gemaakt om aan te tonen dat er geen nieuwe bestemmingen (in dit geval woningen) mogelijk worden gemaakt op plaatsen waar normen worden overschreden. De nieuwe woningen zijn op een dusdanige afstand van de wegen gelegen dat de normen ter plaatse van de gevel niet worden overschreden. Om het effect van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit te berekenen zijn ook berekeningen gemaakt voor de rand van de weg. Voor de bestaande woningen dient te worden uitgegaan van de jaarlijkse rapportages en het Plan van Aanpak luchtkwaliteit.

- g. Volgens de eigen berekeningen van indiener voldoen de meeste straten op de doorgaande route niet aan de normen. Ook de gemeentelijke berekeningen met het URBIS-model geven een minder gunstig beeld.

Antwoord

Ad g) De berekeningen die met Urbis zijn gemaakt en die op de gemeentelijke milieupagina staan, betreffen berekeningen met 'oude' scenario's. Het luchtkwaliteitsonderzoek voor het bestemmingsplan is met de meest recente scenario's gemaakt. Een vergelijking van de concentraties uit het luchtkwaliteitsonderzoek met de milieupagina leidt inderdaad tot verschillen, waarbij de waarden in het luchtkwaliteitsonderzoek recenter zijn en dus gebruikt moeten worden.

De gemeente is bekend met het feit dat in de huidige situatie de normen voor enkele straten in het TU-Noord gebied worden overschreden. Dit blijkt ook al uit de jaarlijkse rapportages en het Plan van Aanpak luchtkwaliteit van de gemeente. Het bestemmingsplan voldoet echter aan het Besluit luchtkwaliteit (zie het luchtkwaliteitsonderzoek d.d. 31 augustus 2006). De (bestaande) knelpunten worden aangepakt met de maatregelen uit het Plan van Aanpak luchtkwaliteit.

- h. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt niet een duidelijke balans: aantal blootgestelden en/of totale emissies voor en na uitvoering van het plan in de maatgevende jaren.

Antwoord

Ad h) Het Besluit luchtkwaliteit 2005 vraagt om een vergelijking van concentraties. Met het luchtkwaliteitsonderzoek d.d. 31 augustus 2006 is aangetoond dat er per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het luchtkwaliteitsonderzoek juist is.

29.32 Samenvatting

De effecten van het toenemende verkeerslawaaï op de zwaarst belaste woningen (meer dan 70 dB(A)) zijn niet goed in beeld gebracht en nog steeds worden geen maatregelen in het vooruitzicht gesteld om aan de saneringsplicht te voldoen voor de woningen op de B-lijst.

Antwoord

Er is een akoestisch onderzoek verricht, waarbij tevens een reconstructieonderzoek is verricht voor de wegvakken waar een reconstructie mogelijk is gemaakt.

De sanering van de woningen op de B-lijst staat los van het bestemmingsplan en het in het kader daarvan verrichte onderzoek. Reeds voor het vaststellen van het bestemmingsplan zijn bepaalde woningen aangewezen als saneringswoning. De saneringswoningen worden geïsoleerd op basis van prioriteitenstelling, de zogenaamde A, B en C-lijsten. Uitgangspunt daarbij is dat de woningen met de hoogste geluidbelastingen het eerste worden aangepakt. De gemeente rondt de sanering van de A-lijst binnen enkele jaren af. In het TU-Noord gebied is alleen nog de woning Poortlandplein 5 (de politiepost) van de A-lijst nog niet gesaneerd. Na afronding van de A-lijst zal een aanvang worden gemaakt met de B-lijst, waarop onder andere de woningen aan de Julianalaan staan. Naar aanleiding van een gelijksoortige inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan, is het bestemmingsplan reeds aangevuld op dit punt.

Conclusie

Het bestemmingsplan is niet aangepast, omdat naar aanleiding van een gelijksoortige inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan de toelichting reeds is aangevuld.

29.33 Samenvatting

Het geluidsonderzoek bevat een aantal tekortkomingen en fouten.

- a. De geluidzones en geluidcontouren zijn niet in beeld gebracht. Ten onrechte is de geluidzone om het Poortlandplein buiten beschouwen gelaten. Ook lijkt geen rekening te zijn gehouden met de optrekfactor.

Antwoord

Ad a) De geluidzones zijn beschreven in de geluidparagraaf van het bestemmingsplan. Het Poortlandplein heeft zelf geen geluidzone, doch de wegen die het plein vormen wél (waaronder de Julianalaan, Schoemakerstraat, Mijnbouwstraat, etc.).

- b. Er zijn bouwlocaties vergeten, bijvoorbeeld Kanaalhof.

Antwoord

Ad b) De optrekfactor is verwerkt in het akoestisch onderzoek.

- c. Er is sprake van een doelmatigheids criterium voor het wel of niet toepassen van geluidsmaatregelen dat niet verder wordt toegelicht. Wanneer is iets doelmatig en wanneer niet? Welke rechtszekerheid valt hieraan te ontleen?

Antwoord

Ad c) Bepaalde geluidreducerende maatregelen kunnen (financieel) niet-doelmatig zijn. Zoals ook beschreven in de geluidparagraaf wil dat zeggen dat bron- of overdrachtsmaatregelen veel duurder zijn dan gevelmaatregelen, of geen of weinig effect hebben. Stil asfalt is bijvoorbeeld weinig effectief op rotondes en kruispunten omdat de snelheid van het verkeer daar te laag ligt.

- d. Wat wordt in het akoestisch onderzoek bedoeld met bovenmatige kosten en het ontbreken van alternatieven. Welke criteria gelden hier?

Antwoord

Ad d) De term 'bovenmatige kosten' is een term uit de Wet geluidhinder, waarmee hetzelfde bedoeld wordt als financieel niet-doelmatig.

- e. De genoemde geluidbelastingwaardes van de A- en B-lijst-woningen zijn lager dan op de officieel aangemelde A- en B-lijsten. Hoe valt dit verschil te verklaren?

Antwoord

Ad e) Dat de nu berekende geluidbelasting van sommige woningen op de A- of B-lijst lager is dan vermeld op deze lijsten kan meerdere redenen hebben. Het akoestisch onderzoek verricht in het kader van het bestemmingsplan heeft in ieder geval gebruik gemaakt van de meest recente rekenmodellen.

- f. De gebouwen voor hoger onderwijs die als zodanig in gebruik zijn (bijvoorbeeld Julianalaan 67), zijn buiten beschouwing gelaten. De bestemmingswijziging is onterecht indien deze gebouwen nog jaren dienst blijven doen voor onderwijsdoeleinden.

Antwoord

Ad f) Voor de Julianalaan 67 is een hogere grenswaarde aangevraagd voor woningen. Als dit gebouw een onderwijsfunctie zou houden, dan is dat echter vanuit akoestisch oogpunt geen probleem, omdat de onderwijsfunctie nu ook al mogelijk is. De Wet geluidhinder verplicht alleen tot onderzoek en eventuele hogere grenswaarden bij functiewijzigingen.

- g. 30-km wegen kunnen slechts buiten beschouwing blijven als het besluit tot instellen van een 30-km zone is genomen en onherroepelijk is, de weg als zodanig is ingericht en de verkeersintensiteiten in overeenstemming zijn met het verkeersregime en de inrichting. De Raad van State heeft overwogen in het geval Abcoude (zaak nr. 200203751/1) dat niet alleen onderzocht moet worden wat de geluidbelasting is bij 30-km wegen, maar dat hieraan ook consequenties moeten worden verbonden indien de gevelbelasting meer dan 55 dB(A) is.

Antwoord

Ad g) Indiener verwijst vermoedelijk naar het inrichten van de Julianalaan (tussen Rotterdamseweg en Poortlandplein) als 30 km/h gebied. Dit is voldoende gewaarborgd door het in de Raad vastgestelde LVVP.

Voor wat betreft een belangenafweging die zou moeten plaatsvinden, indien de gevelbelasting meer dan 55 dB(A) is, kan worden aangegeven dat uit het akoestisch

onderzoek blijkt dat langs het betreffende deel van de Julianalaan alleen bij de nieuwbouw ter plaatse van Scheikundige propedeuse sprake zal zijn van een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A). Vanwege dit gegeven zal bij de nieuwbouw gevelwering moeten worden toegepast. Bovendien mag op grond van Bouwbesluit de geluidsbelasting in de woning niet hoger zijn dan 35 dB(A).

- h. In het geval van de Michiel de Ruyterweg, de Julianalaan, de Mijnbouwstraat en het Mijnbouwplein dienen eerst maatregelen te worden getroffen alvorens een 30-km zone ingesteld kan worden. De Michiel de Ruyterweg is in voorgaande fasen van dit plan en in het LVVP aangegeven als 50-km weg en dient als zodanig voor geluidmaatregelen te worden beschouwd. Werkelijke intensiteiten op het moment van planvaststelling zijn bepalend.

Antwoord

Ad h) De Michiel de Ruyterweg is in het akoestisch onderzoek als 50 km/h weg beschouwd, ondanks dat nu het voornemen bestaat deze weg in de toekomst ook tot 30 km/h gebied te maken (tussen Mijnbouwplein Zuidplantsoen). De reden is dat, zoals inspreker terecht opmerkt, in het LVVP de Michiel de Ruyterweg als wijkontsluitingsweg is gecategoriseerd.

- i. Mijnbouwplein 4-8 en Julianaplein 100-130a zijn saneringsplichtig, ook onder de gewijzigde Wet geluidhinder die 1 januari 2007 in werking treedt. Sanering dient voorafgaand of gelijktijdig met de reconstructie uitgevoerd te worden.

Antwoord

Ad i) Er treedt geen reconstructie op als bedoeld in de Wet geluidhinder voor de woningen Mijnbouwplein 4 – 8 en Julianalaan 100 – 130a. De sanering hoeft dus niet in het kader van het bestemmingsplan te worden uitgevoerd. Overigens is de nieuwe Wet geluidhinder, die op 1 januari 2007 van kracht is geworden van toepassing op ontwerpbestemmingsplannen die vanaf die datum ter inzage gaan. Omdat het ontwerp van het bestemmingsplan TU-Noord vóór 1 januari 2007 ter inzage is gegaan, is de nieuwe Wet geluidhinder niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

- j. Stillere asfalt is niet voldoende om de binnengrenswaarde bij de betreffende woningen te kunnen realiseren. Dit zijn immers vaak oude, slecht geïsoleerde woningen.

Antwoord

Ad j) De veronderstelling dat stil asfalt niet altijd voldoende is om de binnenwaarde te garanderen is correct. Aanvullende gevelisolatie is daarom vaak nodig.

- k. Het is niet aanvaardbaar dat de verkeersprognoses geflatteerd worden om aan normen te kunnen voldoen. De intensiteit 2015-2020 van 16.6.00 mvt/etm voor de Julianalaan ligt al 2000 mvt/etm lager dan de intensiteit in de Mobiliteitseffectentoeest (TU-Noord 18.537 mvt/etm) voor hetzelfde wegvak.

Antwoord

Ad k) Verwezen wordt naar het antwoord onder zienswijze 29.30 sub c, waarin is aangegeven dat het verschil wordt veroorzaakt doordat de mobiliteitseffectentoeest is gemaakt op basis van werkdaggemiddelde intensiteiten (deze zijn namelijk maatgevend als het gaat om de afwikkelingscapaciteit van het wegennet) en het akoestisch onderzoek is gemaakt op basis van weekdaggemiddelde intensiteiten. De Wet geluidhinder schrijft namelijk voor dat voor akoestische berekeningen jaargemiddelde weekdagintensiteiten gebruikt moeten worden.

- l. De wegdektypen waar mee gerekend is komen niet overeen met de aangekondigde maatregelen. Zo is niet SMA toegezegd voor de Julianalaan en is het jaar van aanleg van deze wegdekken niet genoemd.

Antwoord

ad l) Het wegdek van de Julianalaan (tussen Poortlandplein en Oostplein) zal tussen nu en 2015 vervangen gaan worden vanwege regulier onderhoud. Dit staat los van het bestemmingsplan. Bij het reguliere onderhoud zal niet meer het dichte-asfalt-beton (dab) worden toegepast, maar zal de gemeente standaard steenmastiek asfalt (sma 0/6) toepassen. Deze asfaltsoort is 1 dB(A) stiller dan dicht asfalt beton. Vandaar dat in het akoestisch onderzoek voor de Julianalaan met sma 0/6 is gerekend.

Omdat de gemeente een jaarlijks budget heeft voor de meerkosten ten gevolge van het toepassen van stil asfalt op wegen waar regulier onderhoud plaatsvindt, is aangegeven dat de Julianalaan hiervoor in de toekomst in aanmerking komt. Omdat een eventuele verharding van stil asfalt via bovenstaand jaarlijks budget niet zeker gesteld kan worden, kan en mag hiervan niet worden uitgegaan in het akoestisch onderzoek.

- m. Er is gerekend met 40 km/uur voor de Jaffalaan. Dit is geen wettelijke snelheid. Er is een snelheidsregime van 40 km/uur toegezegd voor de Julianalaan (oost) en hier is gerekend met 50 km/uur. Indiener vraagt zich af waarom dit zo is.

Antwoord

ad m) De opmerking van indiener is terecht. Abusievelijk is voor de Jaffalaan in de toekomstige situatie 40 km/h als snelheid aangehouden. Dit had 50 km/h moeten zijn. Het onderzoek is hierop aangepast.

In termen van geluidbelastingen is er overigens maar een heel klein verschil tussen een snelheid van 40 of 50 km/h. Overigens is de inzet dat door de weginrichting het verkeer een snelheid van rond de 40 km/h zal gaan rijden op de wijkontsluitingswegen (waaronder de Jaffalaan en het oostelijke deel van de Julianalaan). De wettelijke maximumsnelheid blijft 50 km/h.

Conclusie

De zienswijze heeft voor wat betreft sub m geleid tot een correctie in het geluidsonderzoek.

29.34 Samenvatting

Bij de verwijzing naar het bomenbeleidsplan wordt slechts verwezen naar de Julianalaan, Rotterdamseweg en Schoemakerstraat als de belangrijkste bomenstructuren. Wat is er met de bomen in de andere straten, zoals de Michiel de Ruyterweg, Mekelweg, Nassaulaan en Delfgauwseweg gebeurd? Indiener ziet hier graag een correctie.

Antwoord

De Julianalaan, Rotterdamseweg en Schoemakerstraat zijn hier genoemd als belangrijkste bomenstructuren in het plangebied. Deze opsomming is echter geen uitputtende lijst van alle bomenstructuren in het plangebied, zoals vermeld in het bomenbeleidsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.35 Samenvatting

Op het gebied van analyse van de behoefte aan speelplaatsen en verblijfsgroen voor de bestaande woongebieden schiet het bestemmingsplan tekort. Openbaar groen in en rond de woongebieden zou een zeer hoge prioriteit moeten hebben in de planvorming. Indiener verwijst hierbij naar verschillende stukken: het gemeentelijk 'Beleidskader; Ruimte voor spelen in de wijk'; de intentie van de huidige coalitie om groen en speelvoorzieningen met elkaar te koppelen; het advies 'Recht op groen' van de Raad voor het Landelijk Gebied en de door de gemeenteraad op 2 november 2006 aangenomen motie waarin de intentie wordt uitgesproken extra groen en speelplekken voor kinderen in wijken te realiseren. Gestreefd zou moeten worden naar de landelijk richtlijn van 75 m² groen per woning (Nota Ruimte) voor het plangebied TU-Noord.

Het openbaar groen is in Delft scheef verdeeld. Volgens indiener beschikt Delft slechts over 36 m² groengebied per woning. In wijken als de Zeeheldenbuurt en het noordelijk deel van de Wippolder is dit naar schatting slechts 15 m² per woning.

Antwoord

Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.2, waarin is aangegeven dat in de plannen wordt voorzien in het bruikbaar maken van de openbare ruimte voor spelen en groenvoorzieningen.

Voorts wordt opgemerkt dat de gedachte van 75 m² groen per woning een normering betreft op stadsniveau. Een berekening van de norm op wijkniveau geeft een indicatie over de verdeling van het groen over de wijken, maar kan niet zondermeer als een toetsing aan deze norm worden gehanteerd zonder daarbij ook het groen in de directe omgeving rond de wijken mee te nemen.

Op basis van de gegevens uit het groenbeheersysteem, dat alleen gegevens over het groen in gemeentelijk eigendom bevat, volgt dat de gemeente Delft 77 m² groen per woning in beheer heeft (inclusief de Delftse Hout). In de wijk Wippolder heeft de gemeente 36 m² groen per woning in beheer. Het openbaar toegankelijk groen in particulier bezit (de gronden van de TU en woningbouwcorporaties) is hierin niet meegenomen.

De door de indiener aangegeven hoeveelheden liggen aanzienlijk lager dan hiervoor is aangegeven en worden niet door de gemeente Delft herkend. Overigens ligt de hoeveelheid gemeentelijk openbaar groen in de meest verstedelijkte wijken van Delft lager dan in Wippolder; bijvoorbeeld Binnenstad 11 m²/woning, Vrijenban 21 m²/woning en Hof van Delft 23 m²/woning.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het toegankelijk maken van de openbare ruimte voor speel- en groenvoorzieningen reeds is meegenomen in de planvorming.

29.36 Samenvatting

Indiener stelt voor om het voormalige Botanische Tuin-gebied, dat nu nog aansluit op de Botanische Tuin, als locatie voor de zogenoemde Speeldernis in overweging te nemen.

Antwoord

In de loop van 2007/2008 zal gezocht worden naar een locatie voor een speeldernis in Delft, bij voorkeur in het TU-Noord gebied. De door indiener aangegeven locatie komt echter niet in aanmerking voor een speeldernis, omdat conform het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied en dit bestemmingsplan op deze locatie nieuwbouw zal plaatsvinden. Daarbij wordt verondersteld dat indiener met het voormalige Botanische Tuin-gebied doelt op het achterterrein van het gebouw voor Geodesie, dat voorheen werd gebruikt als proeftuin.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat op de door indiener genoemde locatie nieuwbouw zal worden gerealiseerd.

29.37 Samenvatting

Indiener wijst op de positieve gezondheidseffecten van openbaar groen. Beplanting heeft onder andere een gunstige werking op luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit aan de Schoemakerstraat voldoet in de huidige situatie niet aan de grenswaarden, waardoor een verdere achteruitgang ongewenst is. Indiener pleit ervoor de sterke luchtverontreiniging in het gebied te bestrijden door behoud en uitbreiding van bomen en groen.

Antwoord

Bomen hebben inderdaad een gunstige werking op de mate van luchtverontreiniging. Een groene, boomrijke leefomgeving zal daardoor bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het is echter niet mogelijk om de positieve invloed van bomen op de luchtkwaliteit mee te nemen in de berekening van de luchtkwaliteit.

Voorts wordt opgemerkt dat in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte sprake zal zijn van kwaliteitsimpulsen.

Voorbeelden hiervan zijn het versterken van de boomstructuur, het behoud van het groene karakter van het gebied rond de begraafplaats Jaffa en waar mogelijk het versterken van de groenfunctie. Uiteraard kan kwantiteit ook bijdragen aan kwaliteit. Er zijn echter ook andere belangen die in dit gebied spelen, die ruimte opeisen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.38 Samenvatting

Alleen voor het woongebied tussen de Rotterdamseweg, de Julianalaan en de Michiel de Ruyterweg wordt gesteld dat er weinig openbare ruimte is, die geschikt is om te spelen of te voetballen. Niets getuigt van onderzoek dat aan deze constatering is voorafgegaan en ook niet van een analyse van het aantal speelplaatsen in andere wijken in het plangebied.

Voor kinderen uit de Zeeheldenbuurt wordt een oplossing gezocht op het nog te ontwikkelen terrein van Gele Scheikunde dat buiten deze buurt is gelegen. Indiener hoopt dat de gemeente over het speelterrein goede, juridisch harde afspraken maakt met de betreffende projectontwikkelaar.

Antwoord

De opmerking in het bestemmingsplan dat in het betreffende gebied weinig openbare ruimte aanwezig is die geschikt is voor spelen of voetballen is gebaseerd op signalen uit de buurt. Deze signalen worden verder bevestigd door objectieve gegevens zoals het aantal speelplekken in het gebied ten opzichte van de oppervlakte van het gebied, het aantal kinderen in de buurt en de loopafstanden naar de speelplekken. De toelichting wordt op dit punt verduidelijkt.

Voor wat betreft het speelterrein in het nog uit te werken gebied van Gele Scheikunde is in de uitwerkingsregels bepaald dat er een speelplek van minimaal 600 m² gerealiseerd moet worden.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

29.39 Samenvatting

Het bestemmingsplan voorziet in een herinrichting van het TU hoofdgebouw (Rode Scheikunde). Het oppervlak voor parkeren op de plankaart is te klein. De halfverdiepte parkeerkelder in het ontwerp telt 250 parkeerplaatsen, wat ontoereikend is voor de voorziene parkeerbehoefte.

Antwoord

Het bestemmingsplan bevat meerdere en ook voldoende mogelijkheden om conform de geldende parkeernormen parkeervoorzieningen te realiseren bij het gebouw Rode Scheikunde. De door indiener genoemde halfverdiepte parkeerkelder is één van deze mogelijkheden.

Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.21, waarin is aangegeven dat het bouwplan zal moeten voldoen aan de gestelde parkeernorm. In het kader van de vergunningverlening zal worden getoetst aan de betreffende parkeernormen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt om conform de geldende parkeernormen parkeergelegenheid te realiseren bij het TU hoofdgebouw (Rode Scheikunde).

29.40 Samenvatting

In 2004 is aan de bewoners toegezegd dat het gebouw De Tempel behouden zou blijven. Inmiddels is de gemeente voornemens vergunning tot sloop te verlenen. Wat is de overweging geweest om sloop toe te staan?

Antwoord

Van een toezegging dat het gebouw 'De Tempel' behouden zou blijven zal geen sprake zijn geweest, anders dan dat gesteld zal zijn dat het als rijksmonument is beschermd. Het is een complexonderdeel van het hoofdgebouw van de TU ofwel 'Rode Scheikunde' dat als complex als rijksmonument is beschermd. Weliswaar kan er in principe van worden uitgegaan dat een monument behouden blijft, maar sloop, zeker van een gedeelte van een monument, is mogelijk als daarvoor een monumentenvergunning wordt verleend.

In het kader van de herontwikkeling en het hergebruik van het complex Rode Scheikunde heeft overigens uitvoerig overleg plaatsgevonden, wat heeft geleid tot een plan waarover de Commissie voor Welstand en Monumenten en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten positief zijn. Dit plan voorziet in sloop van De Tempel, wat in de lijn ligt van het door de raad vastgestelde Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt, conform het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied ter plaatse van een deel van 'De Tempel' bebouwing mogelijk met een andere vorm en omvang dan 'De Tempel'. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.41 Samenvatting

In de plannen wordt de uitbouw (voormalige wiskunde bibliotheek) gesloopt. Indiener pleit voor behoud van deze vleugel en realisatie van nieuwbouw die ruimte laat tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Zo blijft de integriteit van het gebouw in zijn omgeving beter gewaarborgd.

Antwoord

Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.39, waarin is aangegeven dat in het kader van de herontwikkeling en het hergebruik van het complex Rode Scheikunde uitvoerig overleg heeft plaatsgevonden, wat heeft geleid tot een plan waarover de Commissie voor Welstand en Monumenten en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten positief zijn. Dit plan voorziet in sloop van de voormalige wiskundebibliotheek, wat in de lijn ligt van het door de raad vastgestelde Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied.

De zorg om de integriteit van het bestaande gebouw wordt gewaardeerd en is eveneens een aandachtspunt van de gemeente geweest in het overleg over de plannen voor de herontwikkeling van het hoofdgebouw (Rode Scheikunde).

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt, conform de uitgangspunten uit het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied ter plaatse van de voormalige wiskundebibliotheek bebouwing mogelijk met een andere vorm en omvang dan de bibliotheek. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.42 Samenvatting

Het plan voor Julianalaan 67 laat ruimte voor sloop en nieuwbouw, ondanks nadrukkelijk verzoek van Monumentenzorg om dit pand te behouden, eerdere raadsuitspraken om behoud te onderzoeken en het feit dat sprake is van een beeldbepalend pand in een beschermd stadsgezicht. De nu gekozen formulering biedt geen enkele garantie voor behoud. Aan de orde is niet de vraag hoe dit pand is bestemd in het bestemmingsplan, maar waarom de gemeente niet eerder heeft gepoogd dit pand een beschermde status te geven als gemeentelijke monument.

Antwoord

Deze zienswijze is in het kader van de bestemmingsplanprocedure ingediend. In tegenstelling tot wat indiener aangeeft, is juist wel aan de orde hoe het pand is bestemd en beschermd in het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan zijn de uitgangspunten van het op 27 januari 2005 vastgestelde ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied geïmplementeerd. In het ontwikkelingsplan is ten aanzien van Julianalaan 67 aangegeven dat het gebouw niet is geselecteerd voor bescherming als rijksmonument. Het gebouw heeft echter een aantal kwaliteiten die kunnen leiden tot (gedeeltelijk) behoud. Onderzoek naar behoud of hergebruik van het oudste gedeelte van het gebouw is wenselijk. Sloop is (net als overigens bij een rijks- en gemeentelijk monument) evenwel niet uitgesloten. In geval van sloop en nieuwbouw zijn de huidige gebouwcontouren leidend, waarbij een extra vleugel aan de zuidzijde het gebouw afrondt. De relatie tussen de nieuwbouw en de Botanische Tuin moet dan zorgvuldig worden vormgegeven.

Echter, omdat Julianalaan 67 was geïnventariseerd in het landelijke Monumenten Inventarisatie Project (MIP) en aantoonbare cultuurhistorische waarde heeft (op zichzelf en in samenhang met het noordelijke TU-gebied en de andere voormalige TU-gebouwen daarin), is het in het bestemmingsplan aangemerkt als cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Het gebouw heeft daarmee extra bescherming gekregen. Sloop kan niet als "vanzelfsprekend" worden beschouwd. Sloop zal alleen worden toegestaan, indien eventuele vervangende nieuwbouw een zelfde grondplan, goothoogte en bouwhoogte krijgt. Daarbij maakt het bestemmingsplan, conform het vastgestelde ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied wel een extra vleugel aan de zuidzijde mogelijk.

Wat betreft het niet aanwijzen van het betreffende gebouw als gemeentelijk monument kan worden aangegeven dat er nog geen structurele aanpak is gestart terzake de aanwijzing van

gemeentelijke monumenten buiten de binnenstad. Aanvullend daarop wordt aangegeven dat indien het gebouw als gemeentelijk monument beschermd zou zijn, dat zou inhouden dat voor veranderingen een bouwvergunning en een monumentenvergunning zijn vereist. Een eventuele bescherming als monument houdt niet in dat het gebouw behouden moet blijven.

Conclusie

Sloop van Julianalaan 67 is niet zondermeer “vanzelfsprekend”. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.43 Samenvatting

Het nieuwbouw appartementencomplex in de voormalige Botanische tuin vormt een verdere aantasting van het beschermd stadsgezicht. Indiener begrijpt niet hoe hiertoe via een artikel 19-procedure kan worden besloten als adviezen van Welstand en Monumentenzorg bij de raad niet bekend of meegewogen zijn. Ook mist indiener bezonningsdiagrammen voor de genoemde bouwprojecten en een goed oordeel over het effect van de bebouwing op de bezonning in de tuin, de belevingswaarde en de visueel esthetische effecten.

Antwoord

Het feit dat een gebied als beschermd stadsgezicht wordt aangewezen, betekent niet dat daarbinnen niet gebouwd zou mogen worden. Eventuele nieuwbouw dient te passen binnen het karakter van het beschermde gezicht. In het noordelijk TU-gebied wordt het karakter in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van grote gebouwen in het groen. Het te bouwen appartementencomplex past binnen dit karakter van het als beschermd stadsgezicht aan te wijzen gebied. Verder heeft de Rijksdienst voor Monumentenzorg op het voorontwerpbestemmingsplan een overlegreactie gegeven, waarin overigens geen bezwaren zijn geuit tegen de bouwmogelijkheden op de betreffende locatie.

Voorts kan worden aangegeven dat de oostelijke strook van het achterterrein van het gebouw Geodesie, grenzend aan de Botanische tuin, de bestemming ‘Openbaar groen’ heeft gekregen om afstand tussen tuin en bebouwing te houden. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden op het achterterrein is tevens van belang dat deze uit het door de raad vastgestelde ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied zijn overgenomen.

Het achterterrein van het gebouw voor Geodesie was overigens een proeftuin en behoort niet tot de oorspronkelijke opzet van de Botanische tuin.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.44 Samenvatting

Eerdere open ruimtes voor de nieuwbouw achter Geodesie blijken nu volledig opgevuld. Indiener bepleit dat deze ruimte groen en open blijft, omdat het collegeprogramma uitgaat van behoud van groen en ruimte bij nieuwbouwplannen.

Antwoord

In het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied is inderdaad opgenomen dat nieuwbouw enige afstand dient te houden van het monumentale gedeelte van Geodesie. Het doel hiervan was om oudere gebouwdelen herkenbaar te maken. Dit doel kan echter ook worden bereikt door tussenleden te realiseren die architectonisch afwijkend zijn. In het Werkboek Beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied Delft is derhalve opgenomen dat ‘vastgebouwd kan worden aan overige bestaande bebouwing rondom het binnengebied, eventueel met gebruik van een tussenlid’, maar ook dat ‘nieuwbouw los blijft van het bestaande gebouw voor Geodesie. De ruimte tussen oud en nieuw zal zorgvuldig moeten worden vormgegeven...’. In het bestemmingsplan zijn de maximale bouwvolumes voor de tussenleden aangegeven. Het bestemmingsplan is niet het middel om architectonische wensen of eisen vast te leggen. Daarvoor is het Werkboek beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied Delft bedoeld. Uit dit werkboek vloeit voort dat de tussenleden architectonisch afwijkend moeten zijn.

Conclusie

Het uitgangspunt uit het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied om de oudere gebouwdelen van Geodesie herkenbaar te maken, heeft via afspraken over de architectuur zijn beslag in het Werkboek beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied Delft. In het bestemmingsplan zijn voor de

tussenleden de maximale bouwvolumes opgenomen. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.45 Samenvatting

Bij Gele Scheikunde (Julianalaan west) kunnen volgens het plan de huidige groene (speel)plekken bebouwd worden. De grootste is alleen al meer dan 1000 m². In de plannen van Blauwhoed Eurowoningen komen twee speelterreinen voor van respectievelijk 300 en 600 m². De voorwaarde dat in het nieuw te ontwikkelen gebied minimaal 600 m² speelterrein wordt gerealiseerd, is daarmee een loos gebaar en een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Het plantsoen tegenover Julianalaan 139-153 moet de bestemming openbaar groen krijgen. De welstandcommissie pleit ook voor behoud van dit groengebiedje.

Antwoord

In het bestemmingsplan is, conform het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied, met het eventueel verdwijnen van het door indiener bedoelde trapveld rekening gehouden, door te bepalen dat in het uitwerkingsplan voor de locatie Gele Scheikunde een nieuwe vergelijkbare speelplek van minimaal 600 m² dient te worden gerealiseerd. De exacte locatie wordt in samenhang met de nieuwbouw bepaald.

Overigens is het bestaande veld aan de Julianalaan, dat sinds jaren de functie vervult van trapveld, particulier eigendom. Het eigendom ligt bij de TU Delft en zal worden meeverkocht aan de projectontwikkelaar van het plandeel Gele Scheikunde.

Voor wat betreft de opmerkingen over welstand kan worden aangegeven dat op 1 juli 2004 door de gemeenteraad de welstandsnota is vastgesteld. Volgens de op basis van deze nota van toepassing zijnde gebiedsrandvoorwaarden voor het onderhavige gebied Gele Scheikunde is bebouwing op het betreffende plantsoen niet verboden. Is eenmaal in een bestemmingsplan bepaald dat bebouwing toelaatbaar is, dan let de welstandcommissie op de bij het gebied passende architectonische uitwerking. Het bestemmingsplan is leidend in het bepalen of bouwvolumes kunnen worden toegevoegd, het welstandstoezicht volgt hierin.

Conclusie

De uitwerkingsregels voor het uit te werken gebied voor wonen op de locatie Gele Scheikunde voorzien in een nieuwe vergelijkbare speelplek ter vervanging het trapveld aan de Julianalaan. Verder zijn deze uitwerkingregels niet in strijd met de Welstandsnota. De zienswijze heeft derhalve niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

29.46 Samenvatting

In haar advies over Gele Scheikunde pleit de welstandcommissie voor onderzoek om zoveel mogelijk van de gevarieerde bebouwing aan de randen te laten staan en te herbestemmen. De gemeente heeft aangegeven dat onderzoek moet plaatsvinden of behoud mogelijk is. Indiener wil weten aan welke voorwaarden dit onderzoek dient te voldoen. Hoe worden het onderzoek en de uitkomsten ervan beoordeeld?

Antwoord

Het door indiener genoemde welstandsadvies is gegeven in het kader van het Ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied. Dit advies is meegewogen in het vastgestelde ontwikkelingsplan. Het ontwikkelingsplan is vervolgens vertaald in het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan zijn in de uitwerkingsregels voor het uit te werken gebied voor wonen op de locatie Gele Scheikunde dan ook vereisten opgenomen voor de bebouwing langs de randen van het gebied. Verder is in de uitwerkingsregels bepaald dat de karakteristieke gebouwdelen op de adressen Julianalaan 136, 138-140 en Prins Bernhardlaan 6 zo veel mogelijk dienen te worden hergebruikt. Gehele sloop is slechts toegestaan indien uit onderzoek is gebleken dat de bebouwing niet geschikt is te maken voor hergebruik. Het onderzoek dient derhalve hier op in te gaan en zal worden meegewogen in het kader van de vaststelling van het uitwerkingsplan.

Naar aanleiding van een gelijksoortige inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan, is overigens artikel 6 van de planvoorschriften reeds aangepast. Hierin is bepaald dat gehele sloop slechts is toegestaan indien uit onderzoek is gebleken dat de bebouwing niet geschikt is te maken voor hergebruik.

Conclusie

Het bestemmingsplan is niet aangepast, omdat naar aanleiding van een gelijksoortige inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan de voorschriften reeds zijn aangepast.

29.47 Samenvatting

Het bestemmingsplan biedt ruimte aan de bouw van zeven woningen aan de Maerten Trompstraat. Indiener benadrukt dat deze woningen in de plaats komen van het laatste stukje groen van de Zeeheldenbuurt en dat van een kwaliteitsimpuls geen sprake is. De beoogde woningbouw sluit qua schaal niet aan bij de omliggende woningen en zal versturend werken op de huidige stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied. Indiener blijft bezwaar maken tegen het bestemmen van deze groenstrook voor woningbouw.

Antwoord

In de plantoelichting wordt inderdaad gesproken over kwaliteitsimpulsen. Hiermee wordt onder meer bedoeld op de ontwarring van de complexe verkeerscirculatie in het noordelijk TU-gebied, waardoor enkele plekken minder druk of zelfs autoluw worden en groengebieden beter bereikbaar worden. Tevens komt dit tot uitdrukking door het aanbrengen van extra oppervlaktewater, het verduidelijken van groene structuren, het openbaar toegankelijk maken van groen. Uiteraard kan kwantiteit ook bijdragen aan kwaliteit. Er zijn echter ook andere belangen die in dit gebied spelen die ruimte opeisen.

Voor de bouwmogelijkheden aan de Maerten Trompstraat is het in januari 2006 vastgestelde ontwikkelingsplan Mijnbouwstraat/Maerten Trompstraat het uitgangspunt geweest bij het opstellen van het bestemmingsplan TU-Noord. In het kader van dat ontwikkelingsplan is de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied en de schaal van de gebouwen reeds meegewogen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de bouwmogelijkheden aan de Maerten Trompstraat voortvloeien uit een reeds door de gemeenteraad vastgesteld ontwikkelingsplan.

29.48 Samenvatting

Op het binnenterrein van het ROC Mondriaan aan de Mijnbouwstraat is een speelterrein getekend van 440 m². Wethouder Grashoff heeft tijdens de raadsbehandeling van het ontwikkelingsplan de buurt en raadsleden een speelterrein van 800 m² toegezegd. Dit ziet indiener graag terug in het bestemmingsplan.

Antwoord

Het binnenterrein van het ROC Mondriaan is na aftrek van het ruimtebeslag van de nieuwbouwwoningen en de parkeervoorzieningen, circa 800 m². Van dit oppervlak is 440 m² bestemd voor uitsluitend speelvoorzieningen. Het gehele binnenterrein van 800 m² wordt echter openbaar toegankelijk en is dan ook bestemd als Openbaar Groen en Verkeersdoeleinden 1. Dit gebied wordt overigens zo ingericht dat er geen auto's zullen rijden of parkeren. Er kan ter plaatse dus ook gespeeld worden met dien verstande dat daar geen voorzieningen voor worden getroffen. Eén en ander is conform het ontwikkelingsplan Mijnbouwstraat/Maerten Trompstraat, waarin is aangegeven dat een deel van het binnenterrein zal worden ingericht als semi-openbaar binnenplein met speelmogelijkheden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de gebruiksmogelijkheden zoals zijn vastgelegd in het bestemmingsplan overeenkomen met de uitgangspunten uit het ontwikkelingsplan Mijnbouwstraat/Maerten Trompstraat.

29.49 Samenvatting

Het bestemmingsplan TU-Noord bevat veel positieve elementen: verbetering van fietsvoorzieningen, aanleg van tramlijn 19, behoud en herontwikkeling van een aantal monumentale gebouwen. Grootste struikelblok vormt de combinatie van veel nieuwbouw, deels ten koste van groen en leefbaarheid van direct omwonenden, met een sterke toename van overlast door het verkeer. De nu voorgestelde verdichtingsplannen in samenhang met

overige ruimtelijke ontwikkelingen leiden per saldo tot verslechtering van de leefbaarheid van de buurt. Ondanks fraaie voornemens over interactieve beleidsvorming met bewoners is indiener, na de ontwikkelplanfase, nooit geïnformeerd over, laat staan betrokken bij de verdere planvorming.

Antwoord

In een bestemmingsplan wordt een afweging gemaakt tussen allerlei belangen, waaronder leefbaarheid en de gezondheid van bewoners. De afweging van alle ruimtelijk relevante belangen heeft geresulteerd in het bestemmingsplan TU-Noord (De noordelijke Wippolder). Verder is het een vast gegeven dat de TU Delft de oude TU-gebouwen in het noordelijk TU-gebied zal verlaten. De planvorming voor het noordelijk TU-gebied heeft dan ook tot doel om voor de herontwikkeling van deze gebouwen een ruimtelijk kader te bieden, waarin alle belangen zijn meegewogen. Dat de oude TU-gebouwen leeg zouden komen te staan, is niet in het belang van de stad waaronder ook de buurtbewoners.

Voor wat betreft het betrekken en informeren van bewoners over het bestemmingsplan TU-Noord kan worden aangegeven dat voorafgaand aan het bestemmingsplan er voor een aantal locaties in het plangebied waar functiewijziging, inbreiding of herontwikkeling aan de orde is, ontwikkelingsplannen, of in het geval van de locatie aan de Charlotte de Bourbonstraat, een wijzigingsplan zijn vastgesteld. Voor vaststelling van een ontwikkelingsplan of een wijzigingsplan zijn er mogelijkheden geweest tot het indienen van inspraakreacties en heeft er bovendien meerdere malen overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van bewoners. Reeds in deze fase kunnen en hebben bewoners op de planvorming gereageerd.

De bestemmingsplanprocedure is vastgelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De gemeente Delft volgt deze procedure. Voorafgaand aan de wettelijke bestemmingsplanprocedure is in de Inspraak- en participatieverordening Gemeente Delft en de Nota Implementatie wets- en beleidswijzigingen WRO (vastgesteld op 22 december 2005) bepaald dat inspraak wordt verleend op voorontwerpbestemmingsplannen. Dit is een extra mogelijkheid die niet wordt geboden in de WRO. Hiertoe heeft de gemeenteraad besloten, omdat de gemeente haar bewoners, bedrijven en instanties als serieuze partijen beschouwt.

Conclusie

Leefbaarheid en de gezondheid van bewoners zijn meegewogen in de belangenafweging die plaats heeft gevonden in het kader het bestemmingsplan TU-Noord. Voor het overige heeft de zienswijze niet zozeer betrekking op de inhoud van het plan, maar meer op de wijze waarop bewoners worden betrokken bij de planvorming. De zienswijze heeft derhalve niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan..

30. C.H.M. Wijffels en P.J.M. Peerlings, Michiel de Ruyterweg 11

30.1 Samenvatting

Indieners onderschrijven de zienswijze van de belangenvereniging TU-Noord volledig. Verder vragen zij de bewoners inspraakmogelijkheden te geven op de nieuwe vormgeving van het pand Propedeuse Scheikunde aan het De Vries van Heystplantsoen 2 en ten aanzien van het tracé van tramlijn 19.

Antwoord

De welstandscommissie is de toetsende instantie die adviseert aan het college van burgemeester en wethouders over de vormgeving van gebouwen. Er zijn binnen het bouwplanproces mogelijkheden tot het indienen van bezwaar tegen een verleende bouwvergunning en in geval van een vrijstelling bestaat voor de verlening van de bouwvergunning nog de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze tegen het voornemen tot het verlenen van vrijstelling. In die procedures kunnen welstandsaspecten aan de orde worden gesteld.

Bovendien hebben de bewoners in het kader van de relevante plannen reeds mogelijkheden gehad tot inspraak op de vormgeving van onder andere het pand aan het De Vries van Heystplantsoen 2. Het bestemmingsplan (bouwhoogte en bouwvlak), het Werkboek Beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied en de Welstandsnota zijn de kaders voor de vormgeving

van de gebouwen in Noordelijk TU-gebied. Zowel het bestemmingsplan als de Welstandsnota zijn onderwerp geweest van inspraak. Verder heeft met bewoners overleg plaatsgevonden over het Werkboek Beeldkwaliteit Noordelijk TU-gebied. Ten aanzien van het tracé van tramlijn 19 kan worden aangegeven dat deze voor wat betreft het plangebied is opgenomen in dit bestemmingsplan en dat in het kader van dit bestemmingsplan inspraak mogelijk is geweest. Een aantal insprekers hebben op dit punt ook gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Verder zullen er geen inspraakmogelijkheden zijn.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31. L.P. Buteijn en A.M. Buteijn-Blokland, Charlotte de Bourbonstraat 20

Indieners hebben twee zienswijzen ingediend. De zienswijze van 2 december 2006, ontvangen 4 december 2006) is gelijklopend aan die van N. Alaoui. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 23.

De zienswijze van 4 december, ontvangen 5 december 2006 is hieronder samengevat en beantwoord.

31.1 Samenvatting

Indieners willen aansluiten bij de zienswijze die door de belangenvereniging TU-Noord is ingediend met betrekking tot de totale ontwikkeling.

Antwoord

Voor de samenvatting en beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar 29.

Conclusie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar de antwoorden op de zienswijzen onder 29.

31.2 Samenvatting

Het luchtkwaliteitsonderzoek en akoestisch onderzoek zijn volgens indieners gebaseerd op getallen die waarschijnlijk al eerder gebruikt zijn bij dezelfde onderzoeken in het voorontwerpbestemmingsplan. Deze getallen waren volgens indieners volstrekt ongeloofwaardig. De TU-gebouwen die worden omgebouwd tot appartementencomplexen worden in de huidige situatie nauwelijks meer gebruikt voor onderwijs en onderzoeksdoeleinden, waardoor volgens indieners het door de gemeente gehanteerde argument uit de Nota Inspraak en Overleg (p. 43) niet opgaat. Indieners verzoeken de gemeente om rekening te houden met de luchtkwaliteit en geluidsoverlast voor de huidige bewoners. In de rapporten van de gemeente is aangegeven dat de huidige situatie qua luchtkwaliteit en geluidnormen niet wenselijk is. Ook verzoeken indieners dat de rapporten openbaar gemaakt worden.

Antwoord

Dat het akoestisch klimaat en de luchtkwaliteit in de huidige situatie te wensen over laat, staat los van de nieuwe bestemmingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Hiervoor heeft de gemeente afzonderlijke instrumenten, zoals het Plan van Aanpak luchtkwaliteit en de prioriteitenlijst voor geluidssaneringen.

In de geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken behorend bij het bestemmingsplan is voldoende aangetoond dat bij realisatie van de nieuwe bestemmingen wordt voldaan aan de normen en regels die de Wet geluidhinder respectievelijk het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt. Hieruit volgt dat rekening is gehouden met de luchtkwaliteit en het geluid voor de huidige bewoners. Alle onderzoeken en rapporten die de gemeente maakt en heeft gemaakt over geluid en luchtkwaliteit zijn openbaar en liggen bij het bestemmingsplan ter inzage.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.3 Samenvatting

De geluidsbelasting voor de woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat zal toenemen met 2 dB(A). De geluidsbelasting is in de huidige situatie 51 dB(A) en zal met deze toename boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uitkomen. Deze toename zorgt er voor dat bij reconstructie van een weg maatregelen verplicht zijn. Bovendien is het onmogelijk om een rotonde aan te leggen op het Poortlandplein zonder de aansluiting op de Schoemakerstraat ook aan te passen. Dit is nog een reden dat maatregelen getroffen dienen te worden. Het akoestisch onderzoek toont dat door de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, de leefbaarheid van de bewoners verslechtert. Maatregelen om de geluidsoverlast te beperken zijn nodig en hiervoor dient langs de Schoemakerstraat ruimte te worden opgenomen op de bestemmingsplankaart. Het niet treffen van maatregelen is volstrekt in tegenspraak met het genoemde uitgangspunt voor een nieuwe verkeersstructuur. Indieners zouden deze maatregelen uitgewerkt willen zien in het bestemmingsplan in de vorm van een geluidsscherm, dat bij herinrichting van het gebied ook daadwerkelijk wordt geplaatst.

Antwoord

De aansluiting van de Schoemakerstraat op het Poortlandplein zal inderdaad moeten worden aangepast. De woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat liggen echter in de zone van het deel van de Schoemakerstraat dat niet gereconstrueerd wordt. Wel liggen deze woningen in een zone als bedoeld in art. 99, tweede lid van de Wet geluidhinder en zijn daarom in het onderzoek betrokken. Hogere grenswaarden en/of maatregelen, zoals het door indiener gewenste geluidsscherm, zijn niet nodig voor deze woningen.

Het plaatsen van het betreffende geluidsscherm zou bovendien zeer kostbaar zijn zou ook in verhouding tot gevelisolatie financieel niet doelmatig zijn. Verder is een geluidsscherm ter plaatse, vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. De gemeente zal dan ook geen geluidsscherm plaatsen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.4 Samenvatting

Voor een aantal plaatsen is de toekomstige verkeersstructuur onduidelijk of geheel niet weergegeven op de bestemmingsplankaart. Indieners verzoeken daarom dat alle verkeersmaatregelen onderdeel dienen te worden van het bestemmingsplan en dat de beoogde indeling van wegen en kruisingen en het daarmee samenhangende ruimtebeslag duidelijk op de bestemmingsplankaart moet worden aangegeven. Het opwaarderen van het Zuidplantsoen tot een wijkontsluitingsweg in combinatie met de aanleg van een rotonde op het Poortlandplein, zal een groot probleem geven bij de aansluiting op de Schoemakerstraat. Dit zal o.a. leiden tot veel stagnerend verkeer op de Schoemakerstraat en het Zuidplantsoen. Indieners verzoeken daarom de gemeente om te zoeken naar een reële oplossing die een betere verkeerssituatie voor het plangebied met zich meebrengt. Indieners maken verder bezwaar tegen het feit dat het Zuidplantsoen wordt opgewaardeerd tot wijkontsluitingsweg, aangezien dit extra overlast geeft voor bewoners langs de Charlotte de Bourbonstraat en het Zuidplantsoen.

Antwoord

Het bestemmingsplan legt vast welke ruimte is bestemd voor verkeersdoeleinden, het gebruik dat op die gronden is toegestaan en wat de bouwmogelijkheden zijn. In de toelichting is bovendien het Lokaal Verkeer en Vervoersplan beschreven, waarop de toekomstige verkeersstructuur is gebaseerd. Dat er sprake zou zijn van onduidelijkheid omtrent de toekomstige verkeersstructuur wordt dan ook niet onderschreven.

Met betrekking tot de concrete inrichting van het Zuidplantsoen en het Poortlandplein worden geen onoverkomelijke problemen verwacht, zoals geschetst door de indiener. De categorisatie van het Zuidplantsoen als wijkontsluitingsweg past voorts binnen het geheel van keuzen die gemaakt zijn rondom de ontsluiting van het plangebied (vastgesteld door de Gemeenteraad van Delft in het LVVP). Deze keuzes hangen samen met de gevolgen voor de leefbaarheid van het gebied en Delft als geheel. Hierbij is onder andere verlichting van de

situatie aan de Michiel de Ruyterweg van belang. Bij de nieuwe situatie hoort inderdaad een toename van het verkeer op het Zuidplantsoen, maar de omvang hiervan is beperkt.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.5 Samenvatting

Bewoners en de aanwezige fauna van de Charlotte de Bourbonstraat zullen door de toename van het verkeer op het Zuidplantsoen meer lichtoverlast ervaren. Indieners vragen daarom om compenserende maatregelen.

Antwoord

De woningen liggen op ongeveer 30 m van het kruispunt tussen het Zuidplantsoen en de Schoemakerstraat. Dit is een redelijk grote afstand. Daarbij komt dat de woningen worden afgeschermd van de straat door garages en de erfafscheidingen van de woningen. Hierdoor wordt voorkomen dat het licht rechtstreeks in de woningen kan schijnen. De ter plaatse aanwezige vleermuizen zijn vooral in de zomer in de schemering en nacht actief. Op dit tijdstip is het verkeer beperkt. Ook in de huidige verkeerssituatie is er op dit tijdstip een beperkt verkeersaanbod op de Schoemakerstraat aanwezig. De hinder voor de vleermuizen zal hierdoor niet significant toenemen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.6 Samenvatting

Rondom de Charlotte de Bourbonstraat leeft beschermde fauna, die bedreigd wordt door de herontwikkeling van het gebied. De redenering van de gemeente dat deze fauna ook op andere locaties in de stad voorkomt en daarom niet bedreigd wordt, snijdt volgens indieners geen hout. Sowieso komen bepaalde vleermuizen alleen in deze straat van Delft voor. Volgens indieners gaat het in de natuurbeschermingswetgeving niet om het feit of dieren ook op een andere locatie voorkomen, maar dat bedreigde diersoorten beschermd dienen te worden. Indieners verzoeken de gemeente de effecten van de herontwikkeling voor de flora en fauna door een onafhankelijk bureau te laten onderzoeken.

Antwoord

In het plan wordt niet aangegeven dat er geen maatregelen hoeven te worden genomen, omdat de soort ook elders in de stad voorkomt. Kennelijk is vanwege een ongelukkige formulering in de Nota inspraak en overleg deze indruk gewekt. In de nota was echter bedoeld aan te geven dat licht geen probleem is voor de vleermuizen, omdat deze onder andere jaagt bij straatlantaarns.

Bestreden wordt dat de vleermuizen bedreigd worden door de herontwikkeling van het gebied. In de plantoelichting is aangegeven dat er maatregelen mogelijk zijn bij dit concrete bouwplan, waardoor het voortbestaan van de soort niet wordt bedreigd. Bij de uitvoering van het plan dient een ontheffing te worden aangevraagd, welke alleen zal worden verleend indien er voldoende maatregelen voor de instandhouding van de soort worden genomen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.7 Samenvatting

Als de bestemmingsplankaart gevolgd wordt, kan het bebouwde oppervlak resulteren in 560 m². Dat is volgens indieners royaal meer dan de voorgestelde 500 m² in de Nota Inspraak en Overleg. Indieners verzoeken dat de bouwgrens wordt teruggebracht tot 700 m² (met bebouwingspercentage van 70 %), danwel op te nemen dat er maximaal 500 m² gebouwd mag worden.

Antwoord

Het bouwvlak op de kaart meet 710 m². Daarmee kan het niet resulteren in 560 m² zoals insprekers beweren, maar in een krappe 500 m². Het bestemmingsplan voldoet dus al aan de wens van insprekers.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.8 Samenvatting

Indieneren verzoeken de parkeerplaatsen voor de garages aan de Schoemakerstraat te vergroten tot een normale langspaarkeerplaats.

Antwoord

Om de benutting van het parkeren op eigen terrein te vergroten en de parkeerdruk op straat te verlagen is het van belang om het daadwerkelijk parkeren van de auto op eigen terrein te bevorderen. Met het oog hierop hebben de bestaande opritten voor de betreffende garages aan de Schoemakerstraat, voor zover deze op eigen terrein zijn gelegen, de aanwijzing p gekregen. Het is daarbij niet de bedoeling dat er langspaarkeerplaatsen ter plaatse worden gerealiseerd, omdat dit nu juist de betreffende garages zou blokkeren en het parkeren van de auto op eigen terrein zou tegengaan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat langspaarkeerplaatsen op de door indiener genoemde locatie het parkeren op eigen terrein blokkeert.

31.9 Samenvatting

Voor studentenhuisvesting is uitgegaan van een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning. Op de bestemmingsplankaart en in de voorschriften dient dan ook te worden vastgelegd dat deze woningen uitsluitend bestemd zijn voor studenten, aangezien anders een zeer groot parkeerprobleem ontstaat. Als het niet mogelijk is om de betreffende woningen uitsluitend als woningen voor studenten te bestemmen, dan dient van een hogere parkeernorm te worden uitgegaan. Deze hogere parkeernorm dient weer verwerkt te worden in de luchtkwaliteits- en akoestische onderzoeken.

Antwoord

Het bestemmen van woningen uitsluitend voor studenten is niet mogelijk. Uit uitspraken van de Raad van State (de hoogste bestuursrechter in ons land) blijkt namelijk dat de doelgroep waarvoor bepaalde woningen bedoeld zijn, niet ruimtelijk relevant is. In een planvoorschrift kan derhalve niet worden bepaald dat een woning uitsluitend is bestemd voor, in dit geval, studenten.

De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats in het kader van de verlening van een bouwvergunning. Bij toetsing van de parkeernormen wordt tot studentenhuysvesting gerekend; onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning, waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorziening delen of zelfstandige wooneenheden, waar met de huurder een speciaal huurcontract gesloten is, waarin vermeld staat dat de student zes maanden na het afstuderen moet verhuizen. Een bestemmingsplan moet voldoende ruimte bieden om aan de parkeernormen te kunnen voldoen. In het bestemmingsplan is voldoende ruimte gereserveerd.

In de geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken is voor een studentenwoning eenzelfde verkeersproductie gehanteerd als voor gewone woningen. De onderzoeken behoeven dus geen aanpassingen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

31.10 Samenvatting

Door ook de parkeergarages aan de Schoemakerstraat van de woningen aan de Charlotte de Bourbonstraat tot cultuurhistorisch waardevol te bestempelen, zou de mogelijkheid voor maatregelen tegen geluidsoverlast door wegverkeer gefrustreerd kunnen worden. Indieneren verzoeken de cultuurhistorische waarde geen belemmering te laten zijn voor het plaatsen van een geluidsscherm of andere geluidwerende maatregelen.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 31.3, waarin is aangegeven dat er geen geluidsscherm zal worden geplaatst en evenmin andere geluidwerende maatregelen zullen worden getroffen. Uit het akoestisch onderzoek is namelijk gebleken dat hogere grenswaarden en/of maatregelen niet nodig zijn voor deze woningen.

Bovendien sluit de aanwijzing 'cultuurhistorisch waardevolle bebouwing' het nemen van geluidwerende maatregelen niet uit, mits deze rekening houden met de plaatsing en vormgeving van de garages in samenhang met het tuinachtige beeld ter plaatse.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

32. R. Alewijnse namens DP6 architectuurstudio B.V. en Dynamohal B.V., Kanaalweg 2d

32.1 Samenvatting

Indieners zijn belanghebbenden in het gebied TU-Noord, want zij zijn huurders/gebruikers en tevens erfpachters van de zogenaamde Dynamohal aan de Prof. Snijdersstraat 5. Indieners merken op dat een gedeelte van de gebouwcontour niet volgens de bestaande situatie is. Graag zouden indieners de plantekening aangepast zien volgens bijlage 1, zoals bijgevoegd door indieners.

Antwoord

Er is inderdaad sprake van een klein verschil tussen de werkelijke situatie en de plankaart. De situatie ter plaatse is mede naar aanleiding van deze zienswijze opnieuw overwogen. Het resultaat van deze afweging is dat, om de door de gemeente gewenste ontwikkeling van een congreshotel in Kanaalweg 2b mogelijk te maken, onder voorwaarden een gedeeltelijke uitbreiding van het gebouw aan de oostzijde van de binnenhof mogelijk is gemaakt. Dit komt in de plaats van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen mogelijkheid tot het gedeeltelijk overkappen van de binnenhof.

Voorts is de bebouwingscontour aan de zuidzijde van de binnenhof gehandhaafd, zodat indiener de mogelijkheid heeft om een entree te realiseren die naar voren ligt ten opzichte van de huidige entree van zijn bedrijf. Dit in verband met voornoemde mogelijke uitbreiding van het gebouw aan de oostzijde van de binnenhof, waardoor de huidige entree van indiener in een nis komt te liggen en mogelijk slecht zichtbaar zal zijn. Indiener is uiteraard niet verplicht om van deze mogelijkheid gebruik te maken.

Aanvullend wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 15.3 sub e.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de voorschriften en de plankaart.

32.2 Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan biedt nu de mogelijkheid een deel van de hof grenzend aan de noordzijde van de Dynamohal te overkappen. Dit belemmert het gebruik van de Dynamohal en heeft een waardedrukkende invloed op het perceel van indieners. Zij stellen daarom voor om een uitbreiding van 2 meter uit de oostgevel van de hof toe te staan. Indieners zien graag de plantekening aangepast volgens bijlage 2, zoals bijgevoegd bij de zienswijze.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 32.1. Aanvullend wordt opgemerkt dat onderhavige zienswijze is meegenomen bij de uiteindelijk gekozen oplossing. Het bestemmingsplan maakt onder voorwaarden aan de oostzijde van het hof een uitbreiding mogelijk.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart en voorschriften.

33. P.H.H. Beckman en G.C.M. Heijne, Rotterdamseweg 74/76

33.1 Samenvatting

Indieners hebben in 2002 een bouwvergunning aangevraagd en gekregen voor het verbouwen van Rotterdamseweg 74 als uitbreiding van hun woning Rotterdamseweg 76. De 2 panden zijn samengetrokken en vormen op dit moment 1 woning. Gezien de bovenstaande feitelijke situatie verzoeken indieners de bestemming van het pand Rotterdamseweg 74 tot bedrijfsdoeleinden te wijzigen in woondoeleinden of tenminste in gemengde doeleinden, aansluitend op de panden met woonbestemming no. 76 t/m 88.

Antwoord

Uit archiefonderzoek is gebleken dat er inderdaad een vergunning is afgegeven voor het betrekken van het pand Rotterdamseweg 74 bij de woning aan de Rotterdamseweg 76. De plankaart is naar aanleiding van deze zienswijze derhalve aangepast. Het pand heeft de bestemming gemengde doeleinden gekregen.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de plankaart.

34. S.F.M. Snel, Mijnbouwplein 5

34.1 Samenvatting

Volgens indiener is de verkeersintensiteit in het gebied te groot. Met name de routing Mijnbouwplein, Mijnbouwstraat en Julianalaan heeft volgens indiener een te grote doorstroom van verkeer. Het plan schetst onvoldoende alternatieven. Indiener wijst hierbij op een aantal punten:

- a. de afgelopen twee jaar is er sprake geweest van een autonome groei van het verkeer. Deze groei is niet meegenomen in het voorbereidingsbesluit bestemmingsplan TU-Noord;
- b. er is sprake van een nieuwe situatie qua verkeersintensiteit, aangezien de parkeergarage Zuidpoort een dusdanig succes is dat er jaarlijks tot ongeveer 500.000 'parkeerautobewegingen' zijn;

Antwoord

Ad a en b) Allereerst wordt opgemerkt dat tegen het voorbereidingsbesluit TU-Noord een separate procedure heeft opengestaan, waarvan indiener gebruik heeft gemaakt. Het beroep dat indiener tegen het betreffende voorbereidingsbesluit had ingediend, is door de rechtbank ongegrond verklaard, omdat het voorbereidingsbesluit inmiddels is vervallen.

Voor wat betreft het bestemmingsplan kan worden aangegeven dat de bestemmingen voor verkeersdoeleinden in het bestemmingsplan voortkomen uit het verkeers- en vervoersbeleid zoals vastgesteld in het door de raad vastgestelde LVVP. In dit LVVP is de parkeergarage Zuidpoort meegenomen. Hoe de toekomstige situatie is geprognosticeerd, ook in relatie tot de autonome groei wordt beschreven in de reactie op zienswijze 29.7.

De door de inspreker genoemde autonome groei en de groei als gevolg van de parkeergarage blijkt overigens niet uit de metingen van bijvoorbeeld het automatische telpunt op de Sint-Sebastiaansbrug (verkeer richting centrum). De over een jaar gemiddelde etmaalintensiteit op werkdagen gemeten op dit punt zijn als volgt:

- in 2000: 10.703 vtg/etm
- in 2001: 11.859 vtg/etm
- in 2002: 11.182 vtg/etm
- in 2003: 10.498 vtg/etm
- in 2004: 11.117 vtg/etm
- in 2005: 11.384 vtg/etm.

Uit deze gegevens blijkt zeker geen structurele toenemende trend. Zo is in 2005 de intensiteit wel hoger dan in 2000, maar aanzienlijk lager dan in 2001. Het lijkt er eerder op dat de intensiteit schommelt rond een bepaald niveau.

- c. aangezien de Sebastiaanbrug sinds augustus 2005 een andere wegzoneering heeft en er nu voor het doorgaande verkeer nog maar 1 rijstrook is, staan er sinds augustus 2005 veel meer files. Dergelijke files hebben een hogere vorm van luchtvervuiling dan voorbijkomende, rijdende auto's;

Antwoord

c) Het is onduidelijk op welke locatie indiener doelt. In de zuidelijke richting gaan twee stroken rechtdoor, waaraan op het Mijnbouwplein een opstelstrook wordt toegevoegd voor de beweging rechtsaf. In noordelijke richting zijn drie stroken beschikbaar, waarvan één gereserveerd is voor het busverkeer, één voor verkeer linksaf en één voor verkeer rechtsaf. Dit was in de situatie voor 2005 ook al het geval.

- d. volgens indiener is er op dit moment geen groene golf van verkeerslichten in en rond de Sebastiaanbrug;

Antwoord

d) Rondom de Sint Sebastiaansbrug zijn verschillende regelingen met elkaar gekoppeld, maar het is problematisch om voor het volledige traject een 'groene golf' te realiseren. De redenen hiervoor zijn van technische aard; er bevindt zich een beweegbare brug in de route en er wordt prioriteit gegeven aan openbaar vervoer. In het algemeen kan gesteld worden dat er zeer strikte voorwaarden zijn aan een situatie om een groene golf op een langer traject technisch te *kunnen* realiseren. In dit geval wordt aan deze voorwaarden niet voldaan.

- e. in de toekomstige situatie rijdt de tram over de Sebastiaanbrug richting Technopolis. De tramlijn kruist op het Mijnbouwplein de Mijnbouwstraat, juist waar de gemeente de hoofdverkeersstroom in en uit de stad laat lopen. Omdat de tram voorrang heeft zal dit leiden tot meer files, in plaats van een soepele verkeersstroom.

Antwoord

e) Het tramtracé kruist inderdaad het Mijnbouwplein en de Mijnbouwstraat. De verwachting van indiener dat dit de verkeersafwikkeling te veel zal verstoren wordt echter niet gedeeld. Op basis van de geprognosticeerde intensiteiten blijkt een verkeersregeling mogelijk die het autoverkeer en langzaam verkeer kan verwerken in combinatie met een prioriteit voor de tram.

Naast het feit dat indiener stelt dat de verkeersintensiteit in het gebied te hoog wordt als gevolg van bovenstaande punten, zal deze intensiteit ook leiden tot een slechtere luchtkwaliteit. Volgens indiener is het daarom noodzakelijk dat een alternatief verkeerscirculatieplan wordt gecreëerd.

Antwoord

Met betrekking tot de stelling van indiener dat een alternatief circulatieplan noodzakelijk is, wordt verwezen naar het LVVP. In het LVVP zijn voor Delft integraal keuzes gemaakt voor het verkeers- en vervoerssysteem, op basis van een groot aantal overwegingen en met sterke aandacht voor leefbaarheid. Dat het noodzakelijk is een alternatief circulatieplan op te stellen wordt dan ook niet onderschreven.

De verkeerscirculatie voorziet bovendien juist in een verbetering van de situatie rondom het Mijnbouwplein. Door het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Mijnbouwstraat (tussen Mijnbouwplein en Poortlandplein) zal het verkeer in de toekomst veel beter doorstromen, met minder luchtverontreiniging tot gevolg. Tot slot wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 9.8 sub a, waarin is aangegeven dat een bestemmingsplan niet de verkeerscirculatie regelt. Een bestemmingsplan bepaalt het ruimtebeslag van wegen, wat er gebouwd mag worden en waarvoor wegen gebruikt mogen worden. Wel wordt in de plantoelichting de verkeerscirculatie besproken als motivering voor het ruimtebeslag van de wegen in het plangebied, het soort gebruik dat wordt toegestaan en de bouwmogelijkheden op wegen.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

34.2 Samenvatting

De luchtkwaliteit in het betreffende gebied voldoet op een aantal plaatsen niet aan de wettelijke eisen. In het Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005-2020 staat: 'Op enkele plaatsen zal de luchtkwaliteit door de maatregelen niet verbeteren maar juist verslechteren. Het betreft de Mijnbouwstraat (tussen Mijnbouwplein en Poortlandplein) en de Coenderstraat.' Deze conclusie is volgens indiener strijdig met de conclusies op bladzijde 56 van het bestemmingsplan.

Omdat de luchtkwaliteit niet aan de Nederlandse normen voldoet, is het niet toegestaan activiteiten te ontplooiën gericht op voorbereiding van woonfuncties. Bovendien verslechtert de luchtkwaliteit op de Mijnbouwstraat (oostzijde) door het voornemen de Mijnbouwstraat tweerichtingsverkeer te maken. Daardoor komt de luchtkwaliteit boven de toegestane wettelijke normen. Bovendien zal naast deze straat het Mijnbouwplein moeten worden toegevoegd aan 'straat met slechtere luchtkwaliteit'.

Antwoord

De luchtkwaliteit langs de Mijnbouwstraat (tussen Mijnbouwplein en Poortlandplein) zal inderdaad verslechteren door de maatregelen afkomstig uit het Plan van Aanpak luchtkwaliteit en het Lokaal Verkeer en Vervoersplan (LVVP). Deze verslechtering heeft echter geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 tot gevolg. Tegenover deze verslechtering langs de Mijnbouwstraat staan verder een aantal straten waar de luchtkwaliteit juist verbetert. Het betreft onder andere het Mijnbouwplein en de Julianalaan, waar de maatregelen significant bijdragen aan het oplossen van de lokale luchtkwaliteitsknelpunten.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

34.3 Samenvatting

De geluidhinder is boven de toegestane grenswaarde. Dit blijkt uit het verzoek van de gemeente tot hogere grenswaarde volgens de Wet geluidhinder. Volgens indiener heeft de gemeente verzuimd naar alternatieve maatregelen te kijken, zoals het verminderen van de verkeersintensiteit door het opstellen van een verkeerscirculatieplan en (gedeeltelijke) verdiepte aanleg van de Mijnbouwstraat.

Antwoord

Het verlagen van de intensiteiten op kritieke wegen heeft vorm gekregen in de wegencategorisering uit het Lokaal Verkeer en Vervoersplan (LVVP). Uitvoering van het LVVP resulteert ook daadwerkelijk in lagere prognoses voor de wegen in het TU-Noord gebied. Implementatie van de wegencategorisering is een langdurig traject dat in verschillende stappen doorlopen moet worden.

In het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan is besloten tot herinrichting van onder andere de Mijnbouwstraat. Het voorstel voor de nieuwe verkeersstructuur gaat uit van zo min mogelijk verkeerslichten, door te werken met weinig afslaan bewegingen op de Mijnbouwstraat en de komst van een rotonde op het Poortlandplein. Dit bevordert de doorstroming en verbetert de luchtkwaliteit. De afstand tussen het Poortlandplein en de Sebastiaansbrug is te kort om de Mijnbouwstraat verdiept aan te leggen, nog afgezien van de hoge investeringen die dat met zich meebrengt.

Bovendien wordt in het bestemmingsplan niet besloten of de Mijnbouwstraat al dan niet verdiept wordt aangelegd. Voor de infrastructuur bepaalt het bestemmingsplan met name de ligging van de wegen, die voor wat betreft de Mijnbouwstraat (nagenoeg) gelijk is aan de huidige ligging van de Mijnbouwstraat.

Conclusie

De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het LVVP voorziet in het verlagen van intensiteiten op kritieke wegen. Het verdiept aanleggen van de Mijnbouwstraat stuit op technische en financiële bezwaren.

34.4 Samenvatting

Door de herinrichting van het Mijnbouwplein neemt de geluidshinder toe en is isolatie van de bestaande woningen aan dit plein nodig.

Antwoord

De geluidbelastingen van de woningen aan het Mijnbouwplein nemen juist niet toe door uitvoering van de plannen die het bestemmingsplan mogelijk maakt (tramlijn 19 en tweerichtingsverkeer Mijnbouwstraat). Woningisolatie is derhalve vanuit de Wet geluidhinder niet nodig in het kader van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de geluidshinder niet toe neemt door de plannen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

34.5 Samenvatting

Er zijn extra maatregelen nodig voor vermindering van geluidhinder die wordt veroorzaakt door tramlijn 19 op het traject Sebastiaansbrug-Mijnbouwplein-Michel de Ruyterweg. De brug resoneert extra geluid en brugafwaarts (toename snelheid) maakt de tram op het Mijnbouwplein een bocht.

Antwoord

Allereerst wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 24.18, waarin is aangegeven dat in het 'Akoestisch onderzoek TU Noord gebied' van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV de komst van tramlijn 19 is meegenomen. In dit onderzoek is het als een gegeven meegenomen dat het tracé over de Sebastiaansbrug loopt. Voor de dichtstbijgelegen woningen in het plangebied is op basis van dit onderzoek en gelet op de afstand tot de brug (bijna 100 meter), geen reden om aan te nemen dat er onevenredige hinder zal ontstaan. Voor tramlawaai gelden op grond van de Wet geluidhinder overigens geen normen.

Tevens is onderzoek gedaan naar trillingen bij woningen aan de Zuidwal en Michiel de Ruyterweg (Ardea, d.d. 3 oktober 2006). Uit dit laatste onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de richtlijnen ten aanzien van de beoordeling van trillingen, zoals opgesteld door de Stichting Bouwresearch. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is de plantoelichting aangevuld met de resultaten van de trillingsonderzoeken naar de tram.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanvulling van de toelichting.

35. Fortis Vastgoed Ontwikkeling N.V.

35.1 Samenvatting

Indieners kunnen zich niet verenigen met artikel 18 van de planvoorschriften, omdat daarin onvoldoende rekening is gehouden met het door hen te realiseren bouwplan op het terrein van het voormalige bestuursgebouw van de TU Delft. Het bouwplan voorziet in de realisering van zwevende balkons op de verdiepingen. Door artikel 18 wordt daarin voorzien door de desbetreffende onderliggende gronden de aanwijzing "balkonzone" toe te kennen. Deze zone kent een diepte van 3 meter uit de gevel. Indieners verzoeken de zone op de plankaart te vergroten van 3 tot 4 meter uit de gevel, omdat het bouwplan voorziet in iets grotere balkons. Artikel 18 voorziet voorts niet in de ook voor de op de begane grond voorziene woningen gedachte buitenruimte, die voor woningen met een souterrain deels verdiept zou moeten worden aangelegd. Indieners verzoeken het ontwerpbestemmingsplan zodanig aan te passen dat zowel in artikel 18 als op de plankaart wordt voorzien in de verwezenlijking van buitenruimtes die, afhankelijk van de aanwezigheid van een souterrain, al dan niet half verdiept, op het parkeerdek of in de grond tot 6 meter uit de gevel kunnen worden gerealiseerd.

Antwoord

De balkonzone kan 4 meter worden, omdat op deze plaats er geen direct omwonenden zijn - behalve toekomstige bewoners -, de Rijksdienst voor Monumentenzorg geen bezwaar heeft tegen de voorgestelde ingreep en er voor het overige evenmin bezwaren zijn tegen het vergroten van de balkonzone met 1 meter.

De buitenruimten voor de souterrains kunnen alleen worden toegestaan aan het binnengebied aan de zijde van het Zuidplantsoen en de Michiel de Ruyterweg en zijn mogelijk gemaakt variërend van 3 meter tot 8 meter uit de gevel.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de voorschriften en de plankaart.

36. Stichting Commissie Natuur en Milieu Delft, mede namens de Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft, L.C. van Doorn, Bizetstraat 23

36.1 Samenvatting

Indiener ervaart het als een groot gemis dat niet de moeite wordt genomen door de gemeente om de plannen voor TU-Noord in samenhang te zien met de ontwikkelingen die plaatsvinden in de omliggende bestemmingsplangebieden. Deze integrale benadering is voor de hand liggend aangezien de gemeente bezig is met het vernieuwen van de bestemmingsplannen.

Antwoord

In het bestemmingsplan is verschillend sectoraal beleid op stedelijk niveau verwerkt, zoals het LVVP, het waterstructuurplan, de ecologische hoofdstructuur, het economisch beleid, Handboek Openbare Ruimte enzovoort. Op deze wijze is er wel degelijk samenhang tussen de verschillende bestemmingsplangebieden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan een ruimtelijke vertaling is van verschillend sectoraal beleid op stedelijk niveau.

36.2 Samenvatting

De neiging om een gebiedsplan in te enge context te zien, wordt door indiener ook nog eens vastgesteld voor deelgebieden van het TU-Noord bestemmingsplan. Op tal van plaatsen in de beantwoording wordt verwezen naar door de gemeenteraad vastgesteld ontwikkelingsplannen, die als voldongen feiten in het bestemmingsplan terecht komen. Er vindt zo geen toetsing plaats aan het groter geheel van het bestemmingsplangebied of daarbuiten. Bewoners en andere belanghebbenden worden hiermee buiten spel gezet.

Antwoord

Voor een aantal locaties in het plangebied waar herbestemming, inbreiding of herontwikkeling aan de orde is en die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan, zijn ontwikkelingsplannen vastgesteld. Deze ontwikkelingsplannen bevatten geldend beleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Ten aanzien van ontwikkelingsplannen heeft de gemeenteraad dan ook besloten dat deze worden overgenomen in de bestemmingsplannen die voor het gebied waarin de betreffende locaties zijn gelegen, wordt opgesteld. Daarmee zijn bewoners en andere belanghebbenden overigens niet buiten spel gezet. Voor vaststelling van een ontwikkelingsplan zijn ook mogelijkheden tot het indienen van inspraakreacties en heeft er bovendien meerdere malen overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van bewoners. Reeds in deze fase kunnen en hebben bewoners op de planvorming gereageerd.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat ontwikkelingsplannen geldend beleid bevatten op het gebied van ruimtelijke ordening. In de procedure aangaande de vaststelling van ontwikkelingsplannen is inspraak mogelijk.

36.3 Samenvatting

Indiener verwijt de gemeente dat zij zich teveel heeft laten leiden door de belangen van private partijen (hier worden genoemd: TU-Delft, DUWO, William Properties). Dit gaat volgens indiener ten koste van een aantal maatschappelijke functies, zoals openbaar groen, stedenbouwkundige aspecten en of leefomgevingskwaliteit.

Antwoord

De Gemeente Delft weegt bij het vaststellen van een bestemmingsplan een groot aantal belangen op het gebied van onder meer de functies, het openbaar groen, de stedenbouwkundige aspecten en leefomgevingskwaliteit tegen elkaar af. De door indieners genoemde private partijen in het plangebied zijn bovendien actief in het zogeheten noordelijk TU-gebied. Voor dit gebied is een ontwikkelingsplan opgesteld met daarin een ruimtelijk kader, waaraan de bouwplannen van de betreffende partijen worden getoetst.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

36.4 Samenvatting

Bij het opstellen van het bestemmingsplan zal een ruimtelijke reservering van de "speeldernis" in het TU-Noord gebied moeten worden opgenomen. Naar indieners mening is het terrein aan de Maerten Trompstraat daar geschikt voor en als zodanig ook al in gebruik.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 29.35, waarin is aangegeven dat in de loop van 2007/2008 gezocht zal worden naar een locatie voor een speeldernis in Delft, bij voorkeur in het TU-Noord gebied

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

36.5 Samenvatting

Indiener is van mening dat het driehoekige groengebiedje aan de Julianalaan-west groen moet blijven, ook gelet op de norm voor stedelijk groen in de Nota Ruimte van 75 m² per wooneenheid.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 29.34, waarin is aangegeven dat de richtlijn van 75 m² groen per woning een gedachte betreft over normering op stadsniveau. Op basis van de gegevens uit het groenbeheersysteem, dat alleen gegevens over het groen in gemeentelijk eigendom bevat, volgt dat de gemeente Delft 77 m² groen per woning in beheer heeft (inclusief de Delftse Hout).

Voorts wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 29.44, waarin is aangegeven dat In het bestemmingsplan, conform het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied, met het eventueel verdwijnen van het door indiener bedoelde groengebiedje rekening wordt gehouden, door te bepalen dat in het uitwerkingsplan voor de locatie Gele Scheikunde een nieuwe vergelijkbare speelplek van minimaal 600 m² dient te worden gerealiseerd. De exacte locatie wordt in samenhang met de nieuwbouw bepaald.

Overigens is het bestaande veld aan de Julianalaan, dat sinds jaren de functie vervult van trapveld, particulier eigendom. Het eigendom ligt bij de TU Delft en zal worden verkocht aan de projectontwikkelaar van het plandeel Gele Scheikunde.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat conform het ontwikkelingsplan Noordelijk TU-gebied met het eventueel verdwijnen van het groengebiedje rekening is gehouden.

36.6 Samenvatting

De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan spreidt de neiging ten toon om op een zuinige manier aan de normen (m.n. luchtkwaliteit) te voldoen. Het kan volgens indiener niet de bedoeling zijn van normstellingen om de gehele milieuruimte te benutten. Bovendien heeft dit het bezwaar dat als bepaalde ontwikkelingen in de nabije toekomst tot hogere milieubelasting leiden dan modelmatig becijferd, de veiligheidsmarge meteen wordt opgesoupeerd.

Antwoord

De maatregelen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen (en afkomstig zijn van het Plan van Aanpak luchtkwaliteit) leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit op enkele knelpunten (waaronder Mijnbouwplein en Julianalaan). Daar staat tegenover dat de

luchtkwaliteit langs enkele wegen enigszins verslechtert, doch nergens tot nieuwe knelpunten leidt. Het standpunt van de indiener dat daarmee de milieuruimte volledig wordt benut en dat deze “zuinige” manier van omgaan met de normen niet de bedoeling kan zijn, deelt de gemeente niet. Uiteraard is er voldaan aan de relevante wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

36.7 Samenvatting

Aan de gemeente wordt geadviseerd een aantal recente wetenschappelijke publicaties in de stadsontwikkeling te laten doorwerken. Het ruimtelijk beleid in de zuidvleugel van de Randstad heeft economisch en landschappelijk al dermate kwalijke gevolgen gehad dat het bestuur van een kennisstad niet zomaar voort kan gaan op een uitzichtloze weg van de zuidvleugel- en stadsgewestelijke plannen.

Antwoord

In het bestemmingsplan wordt verwezen naar het vigerende beleidskader van hogere overheden. Het vigerende streekplan en regionaal structuurplan zijn de plannen waaraan respectievelijk de provincie en het stadsgewest het bestemmingsplan toetsen. Het streekplan en het regionaal structuurplan worden eens in de vijf à tien jaar herzien.

Gemeente Delft vaart niet blind op het provinciale en regionale beleidskader, maar ontwikkelt zelf beleid. Uiteraard vindt hierbij afstemming plaats met het stadsgewest. Daarnaast heeft de gemeente invloed op het regionaal beleid. Momenteel wordt er gezamenlijk met de stadsregio, provincie en andere gemeenten in Haaglanden gewerkt aan de herziening van het regionaal structuurplan. In het nieuwe regionaal structuurplan wordt sterk de nadruk gelegd op onder andere het versterken van het (landschappelijke) groen-blauwe netwerk, de transitie naar duurzame mobiliteit en het gebruik van duurzame energiebronnen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan.

37. C.G.J.H. Lamers en J. Maier, Prins Bernhardlaan 1 en 3

37.1 Samenvatting

Indieners verzetten zich tegen het autovrij maken van de Mekelweg en de verbreding en de opoffering van de nu nog rustige Jaffalaan als drukke hoofdverkeersroute naar de Rotterdamse weg.

Door de Mekelweg autovrij te maken zal het verkeer zich door de Schoemakerstraat en Rotterdamseweg moeten persen en daar forse overlast voor de omwonenden creëren. Volgens de huidige plannen zal vooral de route Centrum-Jaffalaan-Rotterdamseweg rond de spijtstijden volledig dichtslibben en zal de Prins Bernhardlaan door sluipverkeer veel overlast gaan ondervinden.

De route via de Jaffalaan is een onlogische met 2 haakse bochten, wat veel optrekkend verkeer veroorzaakt. De overlast wordt van de Julianalaan verplaatst naar de bewoners van de Prins Bernhardlaan en de bocht Rotterdamseweg. Samen met een concentratie van verkeersstromen betekent dit voor de bewoners van de Prins Bernhardlaan een verslechtering van hun leefomgeving in verband met de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Indieners stellen een alternatieve route voor.

Antwoord

Het genoemde ‘dichtslibben’ wordt op basis van de verrichte prognoses niet verwacht en zo ook het gebruik van de Prins Bernhardlaan als sluiproute niet. De doorgaande route wordt duidelijk als zodanig vormgegeven. Alles rondom de Jaffalaan/Rotterdamseweg voldoet aan de normen op het gebied van milieu.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat uit de verrichte prognoses blijkt dat er geen sprake zal zijn van het dichtslibben van de door

indiener genoemde route en er evenmin sprake zal zijn van sluipverkeer over de Prins Bernhardlaan.

37.2 Samenvatting

Volgens indieners ontbreken in het geluidsonderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek de invoergegevens en de voorveronderstellingen. Indieners zijn daarom benieuwd of er verkeersstellingen zijn gemaakt van de huidige verkeersstromen over de Schoemakerstraat, Mekelweg en Rotterdamseweg. Ook kwantitatieve gegevens met betrekking tot de komst van de Haagse en Hogeschool en InHolland aan de Rotterdamseweg en de nieuwe studentenhuisvesting ontbreken. Hoe zullen de leerlingen en het personeel zich van en naar van deze onderwijsinstellingen begeven? Tellingen van bezoekers (bus en auto) van de Porceleyne fles ontbreken. Al deze effecten zouden onderzocht moeten worden en meegenomen worden in de modellen.

Antwoord

De geluid- en luchtkwaliteitsonderzoeken zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Delft. Dit model is gebaseerd op een veelheid van gegevens. Voorbeelden zijn gegevens omtrent de ruimtelijke ordening (welke functiewijzigingen zijn er in het gebied, het effect hiervan op arbeidsplaatsen, bewoners, scholieren, enzovoort), kenmerken van het verkeerssysteem. Ook verkeersstellingen zijn gebruikt, waaronder op de genoemde locaties. Desondanks bestaan er altijd onzekerheden over hetgeen in de toekomst zal plaatsvinden, en neemt, logischerwijs, met het vorderen van de tijd de kennis van de betreffende ontwikkelingen steeds verder toe zodat betere voorspellingen mogelijk worden. Overigens is hierbij een 'verzachtende' factor dat de berekeningen altijd op een bepaald abstractieniveau uitgevoerd moeten worden. Als in een latere fase zich nog bepaalde wijzigingen in concrete termen voordoen, heeft dat vaak op het abstractere niveau hooguit beperkte gevolgen. Al met al zijn naar mening van de gemeente de gemaakte prognoses voldoende robuust.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat reeds een veelheid van gegevens is meegenomen in het verkeersmodel van de gemeente Delft.

37.3 Samenvatting

Volgens indieners dient de gemeente kritischer te zijn in het overnemen van de wensen uit het Stedenbouwkundig Masterplan TU-Delft en moet zij opkomen voor haar bewoners. Ondanks het feit dat de Mekelweg privaat eigendom van de TU-Delft is, dient de gemeente randvoorwaarden te stellen. Het bestemmingsplan is leidend, niet het Masterplan TU Delft.

Antwoord

De Gemeente Delft weegt bij het vaststellen van een bestemmingsplan een groot aantal belangen tegen elkaar af, waaronder zowel die van bewoners als die van de TU Delft. Daarbij herkent de gemeente in de plannen voor het TU-gebied een aantal positieve ontwikkelingen in brede zin. Zo leidt het autovrij maken van de Mekelweg tot het maken van ruimte voor tramlijn 19. Daarnaast krijgt het TU-terrein een sterke kwaliteitsimpuls die van belang is in de concurrentie tussen de verschillende wetenschappelijk onderwijsinstututen op nationaal en internationaal niveau.

Als gevolg van het autovrij maken van de Mekelweg nemen de intensiteiten op de Rotterdamseweg tussen de Kluyverweg en Jaffalaan en op de Jaffalaan zelf tot zekere hoogte toe. De Rotterdamseweg vervult echter op dit moment reeds een functie als gebiedsontsluitingsweg. Daarbij wordt aangetekend dat bovendien maatregelen genomen worden om een afname van doorgaand (sluip-)verkeer over de Rotterdamseweg te bewerkstelligen.

Wellicht ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de Mekelweg in het plangebied ligt van het bestemmingsplan TU-Midden en dat het bedoelde masterplan eveneens ziet op het plangebied van voornoemd bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, omdat de gemeente bij het vaststellen van ook dit bestemmingsplan de belangen van zowel bewoners als die van de TU Delft heeft meegewogen.

38. J. Konings, Julianalaan 94

De zienswijze is gelijkloidend aan die van G.J. Meijerink. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 25.

39. J.G. Knoeff en G. van der Hout, Charlotte de Bourbonstraat 14

Indieners hebben twee zienswijzen ingediend, beide ontvangen op 4 december 2006. De eerste zienswijze is gelijkloidend aan die van L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 19.

De tweede zienswijze is gelijkloidend aan de tweede zienswijze van L.P. Buteijn en A.M. Buteijn-Blokland. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 31.

40. A. Abbinga en S.C. Abbinga-Hessel, Charlotte de Bourbonstraat 18

De zienswijze is gelijkloidend aan de tweede zienswijze van L.P. Buteijn en A.M. Buteijn-Blokland. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 31.

41. D. Licht-Ros, Charlotte de Bourbonstraat 8

De zienswijze is gelijkloidend aan die van L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 19.

42. J.C. van Maastricht, Charlotte de Bourbonstraat 22

De zienswijze is gelijkloidend aan die van L.A.M. Leeuwenberg en A.A.M. Steijnen. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 19.

43. G. J. Meijerink en A. de Groot, Stationsplein 20

De zienswijze van G.J. Meijerink en A. de Groot is op 6 december 2006 ontvangen. Er is niet gebleken dat er sprake is van 'verschoonbare termijnoverschrijding'. De zienswijze is derhalve niet ontvankelijk, nu de termijn van terinzagelegging afliep op 4 december 2006.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat de zienswijze gelijkloidend is aan die van G.J. Meijerink. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 25.

44. R.J. van den Boogert, Piet Heinstraat 45

De dakterrassen in de Piet Heinstraat zijn aangelegd op de platte daken van de dubbele bovenwoningen die zelf geen tuin bezitten. Telkens is er goed overleg geweest tussen de diverse burens, zodat er van enige overlast geen sprake is. Een dakterras vergroot het woongenot van de woning in hoge mate en is voor de huidige bezitters ervan niet meer weg te denken. Het dakterras op nummer 45 bestaat al bijna 24 jaar, sinds april 1983. Indiener gaat er daarom van uit dat het valt onder het gewoonterecht. Tevens is het een goede

nooduitgang bij brand. Voor omwonenden is er geen sprake van verlies aan privacy of overlast.

Op grond hiervan verzoekt indiener in het bestemmingsplan dakterrassen in de Piet Heinstraat toe te staan.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 12.1, waarin is aangegeven dat er sprake is van een uniformering van de Delftse bestemmingsplannen (AUB). Hierin is beleid verwerkt ten aanzien van bouwvoorschriften met betrekking tot dakterrassen. De geconstateerde situatie is in strijd met deze voorschriften. Dat bureaus wel of niet aangeven last te hebben van de aanwezigheid van een dakterras is geen aanleiding om af te wijken van dit beleid. Voorts is er geen sprake van bijzondere omstandigheden, die in dit geval aanleiding geven tot het afwijken van dit algemene beleid. Nadat het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, zal derhalve het handhavingstraject worden gestart.

Mocht in de tussentijd het beleid ten aanzien van dakterrassen worden gewijzigd, dan zou dit nog anders kunnen worden.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

45. M.C.M. de Heij, Piet Heinstraat 49

Indiener pleit voor het opnemen van de dakterrassen in de Piet Heinstraat in het bestemmingsplan. De argumentatie is gelijk aan die van R.J. van den Boogert. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt derhalve verwezen naar 44.

46. J. M. Schenkeveld, Delfgauwseweg 106-108

46.1 Samenvatting

Indiener heeft een brief van de gemeente ontvangen waarin staat dat de gerealiseerde dakopbouw op Delfgauwseweg 106-108 zonder geldige vergunning is gebouwd. Indiener heeft het huis in 2001 gekocht. Op grond van de verklaringen van de verkopende partij en de makelaar ging indiener ervan uit dat een en ander geheel volgens de geldende regels was gebouwd. Wellicht is de uitbouw aangevraagd op huisnummer 106 en niet 108, dit waren vroeger twee aparte panden.

Antwoord

In het archief is op beide adressen geen van toepassing zijnde bouwvergunning gevonden. De betreffende dakopbouw is bovendien stedenbouwkundig ongewenst, omdat de dakopbouw een aantasting is van het pand zelf, evenals het ensemble van woningen aan deze zijde van Delfgauwseweg. Het is niet wenselijk en ook niet mogelijk om deze dakopbouw toe te staan in het bestemmingsplan, zonder dit voor de gehele rij woningen te doen.

Het bestemmingsplan zal daarom niet worden aangepast. Nadat het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, zal het handhavingstraject worden gestart.

Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.