

Retouradres : Advies, Postbus 78, 2600 ME Delft

zie verzendlijst

Datum	Onderwerp
Ons kenmerk 1548750	Reactie op zienswijzen bouwplan Sint Sebastiaansbrug
Uw brief van	
Uw kenmerk	
Bijlage	

Geachte heer/mevrouw,

U heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om uw zienswijze kenbaar te maken over onze voornemen om een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bestemmingsplan voor de bouw van de nieuwe Sint Sebastiaansbrug. Daarbij hebben wij ook het voornemen bekend gemaakt om ten behoeve van deze bouw een besluit hogere (grens)waarden op grond van de Wet geluidhinder te verlenen.

In het kader van de voorgestane vergunningsverlening hebben wij de conceptbesluiten en alle daarmee verband houdende stukken vanaf 12 september 2013 gedurende 6 weken ter visie gelegd en daarbij de mogelijkheid geboden om gedurende deze periode een zienswijze aan ons college kenbaar te maken.

Gedurende de genoemde periode zijn in totaal 21 schriftelijke zienswijzen binnengekomen. Alle ingekomen zienswijzen hebben wij geïnventariseerd, gecategoriseerd en beantwoord in de navolgende 9 rubrieken.

1. procedureel en communicatie
2. geluid incl. besluit hogere waarden
3. afmetingen van de brug incl. lichtmasten
4. watertoets
5. luchtkwaliteit
6. trillingen
7. parkeren
8. eigendomsgrenzen
9. overige aspecten

Voordat wij per categorie onze reactie geven eerst het volgende.

Datum

De aanvrager heeft ervoor gekozen om de indiening van de aanvraag voor de benodigde omgevingsvergunning te faseren. Het is niet aan ons, als vergunningverlenende instantie, om in ontwerpkeuzen of de keuze voor fasering van de aanvraag te treden. Als gevolg van de keuze van de aanvrager ligt nu alleen het besluit met betrekking tot de afwijking van het bestemmingsplan voor. De vergunning voor de activiteit bouwen is apart aangevraagd en zal ook apart worden behandeld. Met andere woorden dit staat voor nu buiten de behandeling en beantwoording van uw zienswijzen.

Vanwege deze afgebakende omvang van dit besluit zullen wij ook slechts inhoudelijk ingaan op die zienswijzen die rechtstreeks of indirect betrekking hebben op de afwijkingen van de bestemmingsplan(nen). Voor alle delen van het bouwplan die wel rechtstreeks passen binnen het bestemmingsplan heeft u ten tijde van de vaststelling van dat plan gelegenheid gekregen om daartegen op te komen.

De strijdigheden met het bestemmingsplan(nen) zijn:

1. de afwijkende ligging van de wegassen;
2. de grotere dan rechtstreeks toegestane breedte van de rijbanen aan de noordzijde van de brug;
3. de overschrijding van de bouwcontour van met name de trappen, en;
4. de verschuiving van de opslagfunctie onder de brug waardoor deze marginaal buiten de functieaanduiding op de plankaart komen.

1. Procedureel en communicatie

Ten aanzien van dit project betrachten zowel de gemeente Delft als de provincie Zuid-Holland een actieve informatievoorziening voor omwonenden. Daarnaast wordt ter voldoening aan de wettelijke verplichting steeds mededeling gedaan van alle procedurele stappen in de vergunningverlening.

Dit leidt tot een grote hoeveelheid aan publicatiemomenten, maar dat heeft voor u niet in de weg gestaan aan het voorstaan van uw belangen in deze procedure. Wij zien in de daaromtrent ingediende zienswijzen dan ook geen aanleiding om van ons voorgenomen besluit af te zien.

Nu wij – via de ingekomen zienswijzen – bekend zijn met de groep belanghebbenden die tegen het plan in zijn huidige vorm zienswijzen hebben ingediend zullen wij deze groep in ieder geval van elke vervolgstap, naast de formeel voorgeschreven publicatie, ook rechtstreeks informeren en de stukken (digitaal) beschikbaar stellen.

Voor zover u alleen zienswijzen heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder (Wg) zullen wij deze, nu is gebleken dat dit besluit niet meer noodzakelijk is, uw zienswijze ook beschouwen als ingediend op het geluidsaspect verbonden aan de omgevingsvergunning zelf.

2. Geluid incl. besluit hogere waarden

A. Oud geluidsrapport - nieuw geluidsrapport

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is geconstateerd dat in het akoestisch onderzoek dat ter inzage heeft gelegen verschillende

Datum

omissies en verkeerde uitgangspunten zaten. Daarom is er een nieuw akoestisch rapport gemaakt dat op 23 december 2013 aan u is toegezonden. Dit nieuwe akoestisch rapport van 23 december 2013 vervangt het eerdere akoestisch rapport van augustus 2013.

Door de aanpassingen wijkt de conclusie van het aangepaste onderzoek af van de conclusie van het onderzoek dat ter inzage heeft gelegen. Uit de resultaten blijkt dat vanwege de wijzigingen aan de Sint Sebastiaansbrug geen sprake is van reconstructie volgens de Wet geluidhinder. De berekende geluidsbelasting op de gevels van omliggende woningen zal de norm niet overschrijden. Een besluit hogere waarden Wet geluidhinder is niet meer vereist terwijl in het eerste rapport nog ervan uit werd gegaan dat voor 14 woningen een hogere grenswaarde moest worden vastgesteld.

De indieners van zienswijzen hebben vanaf 23 december 2013 t/m 14 januari 2014 de gelegenheid gehad nader te reageren op het nieuwe geluidsrapport. Daarnaast is op 7 januari 2014 nog een extra informatieavond georganiseerd over het nieuwe geluidsrapport voor de indieners van zienswijzen. Op de nadere ingediende reacties wordt verderop in dit hoofdstuk ingegaan.

Ondanks dat de wettelijke geluidnormen niet zullen worden overschreden worden wel zoveel mogelijk maatregelen getroffen om mogelijke geluidsoverlast te voorkomen. Dit komt tot uitdrukking in het ontwerp van de brug (kunststof brugdek, geluidarme overgangen), spoorrails in rubberachtig kunststof ingebed en het inzetten van een smeerinstallatie indien mogelijk.

De belangrijkste aanpassingen in het nieuwe geluidsrapport ten opzichte van het oude geluidsrapport zijn de volgende:

Rijsnelheid van de tram.

In het eerste akoestisch onderzoek is uitgegaan van een rijsnelheid van 40 km/uur voor de tram. Dit is echter niet realistisch omdat de tram in de richting van de TU-wijk stopt bij de halte Zuidpoort, de bocht neemt bij de Ezelsveldlaan en vervolgens weer meer snelheid maakt op de brug. Op het beweegbare deel van de brug komt een snelheidsbeperking. Een precieze berekening van deze aangepaste snelheden leidt tot een gemiddelde rijsnelheid over het traject van circa 17 km/uur.

Tramintensiteiten

Het aantal rijbewegingen voor de bussen en de tram is aangepast. Enerzijds omdat in het vorige rapport was uitgegaan van gemiddelde werkdagintensiteiten in plaats van gemiddelde weekdagintensiteiten. Anderzijds is het mogelijk dat in de avondperiode tram 19 wel rijdt. In plaats van geen tramintensiteiten in de avond is in het nieuwe rapport uitgegaan van 30 trams in de avond.

Aantal meetpunten

Het aantal significante meetpunten is uitgebreid. Bij meetpunt 11 zijn de hoogtepunten aangepast overeenkomend met de afwijkende bouwhoogte.

Hellingcorrectie

In het vorige rapport was geen hellingcorrectie toegepast, deze is in het aangepaste rapport toegevoegd.

Extra toelichting

Op verschillende plaatsen in het rapport is meer toelichting opgenomen om zodoende gehanteerde uitgangspunten te verduidelijken. De kruispuntcorrectie was bijvoorbeeld al in het model opgenomen maar niet duidelijk vermeld. Een en ander is nu in het nieuwe rapport verduidelijkt.

De indieners van zienswijzen hebben vervolgens de gelegenheid gehad nader te reageren op het nieuwe akoestisch onderzoek van 23 december 2013 tot en met 14 januari 2014. Daarnaast is op 7 januari 2014 nog een informatie avond georganiseerd over het nieuwe akoestisch rapport voor de indieners van zienswijzen. Op de nadere reacties wordt verderop in dit hoofdstuk ingegaan.

B. Reactie op nader ingekomen zienswijzen naar aanleiding van gewijzigd akoestisch rapport van Royal Haskoning/DHV

Zoals reeds aangegeven hebben de indieners van een zienswijze de mogelijkheid gekregen om nader te reageren op het nieuwe akoestisch onderzoek. In totaal hebben wij 7 nadere reacties ontvangen die hieronder worden beantwoord.

Rijsnelheid trams

De gewijzigde rijsnelheid van de tram van gemiddeld 17 km per uur is gebaseerd op een door het Stadsgewest Haaglanden gemaakte analyse van de te verwachten werkelijke rijsnelheid van de tram. Het door omwonenden aangehaalde locale onderzoek doet hier naar onze mening niet aan af. De snelheid van bussen is niet vergelijkbaar met de snelheid van trams. Verder is de situatie van de Reineveldbrug onvergelijkbaar met die van de Sint Sebastiaansbrug qua ligging en qua uitvoering. Tot slot wordt opgemerkt dat in een geluidsmodel geen rekening gehouden kan worden met de mogelijkheid dat een individuele trambestuurder zich misschien niet altijd aan de gewenste c.q. maximaal toegestane snelheid houdt.

Hellingcorrectie

De toegepaste hellingcorrectie in paragraaf 3.8 van het akoestisch onderzoek betreft een toeslag die bij de berekende geluidbelasting van het wegverkeer wordt opgeteld. Dit heeft een verhogend geluideffect. Voor trams is in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarin de rekenregels voor een akoestisch onderzoek zijn vastgelegd, geen hellingcorrectie opgenomen. Op de geluidbelasting van de trams is derhalve geen hellingcorrectie toegepast.

Optrektoeslag

In paragraaf 3.7 van het akoestisch rapport is de optrektoeslag beschreven. De optrektoeslag betreft een toeslag op de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer. Als het wegverkeer moet afremmen en optrekken vanwege een verkeersregelinstallatie dan vindt een verhoging van het geluid van het wegverkeerslawaai plaats. Deze verhoging is meegenomen in de berekende geluidbelastingen.

Piepgeluid

In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen voor de gemiddelde geluidbelasting over een etmaalperiode (de L_{den}). Het 'piepen' van een tram is een kortstondige verhoging van het geluid (piekniveau) waarvoor in de Wet geluidhinder geen grenswaarden zijn opgenomen. Het 'piepen' zal

Datum

wegvallen in de middeling van de geluidbelasting over een etmaalperiode (L_{den}). Daarnaast is het voor het 'piepen' niet mogelijk om een realistische prognose te maken over het aantal keer dat dit geluid zou kunnen optreden en hoe lang dit geluid dan optreedt. Om deze redenen is het 'piepen' van de tram niet meegenomen in de geluidberekeningen. Garanties dat het piepen afdoende zal worden voorkomen kunnen niet gegeven worden. Wel geldt de inspanningsverplichting voor alle betrokken partijen om op voorhand, maar ook als de tram eenmaal rijdt, zoveel mogelijk maatregelen te treffen die de geluidsoverlast door het piepen op een efficiënte wijze kunnen verminderen. Het inbedden van de spoorstaven in een rubberachtige kunststof, het inzetten van stillere trams, het kunststof brugdek en het eventueel aanbrengen van een smeerinstallatie (op het traject of op het tramstel zelf) zijn daarvan voorbeelden.

Smeerinstallatie

Met betrekking tot de vermeende nadelen van een smeerinstallatie hebben wij navraag gedaan bij het Stadsgewest Haaglanden. Het Stadsgewest Haaglanden onderzoekt of het mogelijk is in de bocht Ezelsveltlaan een permanente smeerinstallatie te realiseren. Indien het mogelijk is, dan worden bij de aanleg van de traminfrastructuur de nodige voorzieningen hiervoor aangelegd. Daarnaast onderzoekt de HTM de mogelijkheden voor flenssmering aan de trams. In beide gevallen is de hoeveelheid smeermiddel dermate beperkt dat het geen overlast gaat geven aan de omgeving, op welke manier dan ook. Ook heeft het smeermiddel geen enkele invloed op de bestuurbaarheid van de tram; de tram kan zonder enig probleem over de St. Sebastiaansbrug rijden.

Ruimtelijke onderbouwing en nieuw geluidsrapport

In de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de aanvraag was nog sprake van de noodzaak van hogere grenswaarden. Uit het aangepaste geluidsrapport blijkt nu dat hogere grenswaarden niet nodig zijn. Het nieuwe geluidsrapport vervangt het vorige rapport en in het besluit vergunningverlening wordt dit toegelicht en uitgelegd.

Met de aanpassingen die zijn doorgevoerd in het nieuwe rapport is er naar onze mening sprake van een zorgvuldig rapport. Voor het doen van nader geluidsonderzoek, al dan niet door een ander adviesbureau, zien wij geen reden. Het staat omwonenden vrij om zelf een second opinion op te laten stellen.

Procedureel

Het nieuwe geluidsrapport leidt tot de conclusie dat er geen hogere (geluids)grenswaarden meer nodig zijn terwijl in het vorige rapport voor 14 woningen wel een hogere grenswaarde nodig werd geacht. Voor de aanvraag omgevingsvergunning 1e fase zelf brengt dit geen enkele verandering met zich mee. Die blijft precies hetzelfde zoals die was ongeacht het aangepaste geluidsrapport. Het opnieuw 6 weken ter inzage leggen van de aanvraag met alle bijbehorende stukken is daarom niet vereist. Zorgvuldigheidshalve hebben wij ervoor gekozen om de indieners van een zienswijze in de gelegenheid te stellen nader te kunnen reageren op het aangepaste rapport. De 14 betreffende eigenaren hebben reeds eerder een zienswijze ingediend en kunnen nu alsnog reageren op het nieuwe rapport. Daar komt bij dat er 21 zienswijzen zijn ingediend waarvan een aantal door bewonersverenigingen. Een grote groep omwonenden heeft dus al gereageerd en kan nu ook reageren op het nieuwe geluidsrapport. Omwonenden die in eerste instantie geen zienswijze

Datum

hebben ingediend worden door het nieuwe geluidsrapport niet in hun belangen geschaad en hoeven daarom niet in de gelegenheid te worden gesteld nu alsnog een zienswijze in te kunnen dienen.

Een termijn van drie weken om te reageren op het aangepaste geluidsonderzoek is naar onze mening ruim voldoende. Ten eerste is in de brief van 23 december 2013, waarin omwonenden zijn uitgenodigd voor de informatieavond van 7 januari 2014 en waarmee het aangepaste rapport is toegezonden, toegelicht wat de belangrijkste wijzigingen waren in het nieuwe rapport. Ten tweede is het aangepaste rapport qua indeling en opzet gelijk aan het eerste rapport. Tot slot is in het aangepaste rapport op pagina 2 een duidelijk addendum opgenomen waarin de belangrijkste wijzigingen nadrukkelijk zijn benoemd.

Van het doorschuiven van enig onderdeel van eerdere zienswijzen of het niet bespreken daarvan is geen enkele sprake. Alle ingediende zienswijzen zijn meegenomen in de onderhavige beantwoording.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het nieuwe geluidsrapport gebaseerd is op de juiste uitgangspunten en dat de gewijzigde uitkomst van dat rapport verklaarbaar en houdbaar is. De indieners van zienswijzen, waaronder ook de eigenaren van de 14 panden die in het oude rapport een hogere grenswaarde zouden krijgen, hebben op het nieuwe rapport kunnen reageren waardoor er sprake is geweest van een zorgvuldige procedure. Los daarvan worden zoveel mogelijk maatregelen getroffen om mogelijke geluidsoverlast te voorkomen dan wel te beperken.

C. Overige uitgangspunten

In het rekenmodel dient rekening gehouden te worden met de soort ondergrond. Die kan akoestisch gezien hard of zacht zijn. Een harde bodem zorgt voor reflectie en een zachte bodem minder of zelfs niet. Het water is als harde bodem opgenomen in het model. Het effect van het water vormt daarmee onderdeel van de berekening.

De bocht maakt onderdeel uit van het akoestisch onderzoek van 23 december 2013. Tevens is de bocht opgenomen in het hiervoor geldende bestemmingsplan. Dat is het bestemmingsplan Zuidpoort. Uit het akoestisch onderzoek van Cauberg Huijgen van 22 juni 2000 met kenmerk 981337-2 bij dit bestemmingsplan blijkt dat de bochtstraal in het huidige plan overeenkomt met de bochtstraal in bestemmingsplan Zuidpoort.

In Delft is uitgebreid onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van het verkeer. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de vele tellussen in de stad en een gedetailleerd verkeersmodel. Op basis van die gegevens is vastgesteld dat er in Delft relatief weinig groei van het verkeer optreedt. Een groei van 1% per jaar is daarmee een realistisch uitgangspunt. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het verkeersmodel van de gemeente Delft wordt verwezen naar de verantwoording van het verkeersmodel die is opgesteld in het kader van de Milieu effectrapportage Delft Zuidoost. Deze is beschikbaar via

http://www.delft.nl/pdf/natuur_en_milieu/Memo_toelichting_verkeersprognose_mer_Delft_Zuidoost_versie_3_EINDVERSIE.pdf

Datum

Omdat zoals reeds gezegd uit het akoestisch onderzoek van december 2013 blijkt dat de geluidsbelasting niet met 2 dB of meer toeneemt is geen hogere waardenbesluit nodig. Beoordeling van de geluidsbelasting binnen in een woning is op basis van de Wg alleen noodzakelijk op het moment dat een hogere waarde wordt vastgesteld. De gemeente heeft dus geen wettelijke plicht om het binnenniveau te onderzoeken en een waarde te garanderen. De eis uit het Bouwbesluit met betrekking tot het geluidsniveau in het bedgebied geldt alleen voor nieuwbouw. De eisen aan de binnenwaarde bij reconstructie zijn geregeld in artikel 112 van de Wg.

D. Tram en geluid

Het tramspoor in het Zuidpoortgebied en op de Sint Sebastiaansbrug wordt aangelegd in een goot waarbij de spoorstaaf wordt ingebed in een rubberachtig kunststof. Dit type spoorconstructie ("embedded rail") staat bekend als meest geluidarm. Dit betekent dat het geluid van deze trambaan in zijn geheel, maar ook specifiek vanwege piepende wielen, minder is dan bij een "standaard spoorconstructie". Bij de berekeningen is desalniettemin vanuit conservatief oogpunt gekozen om uit te gaan van de berekeningen voor een standaard trambaan.

De situatie op de Zuidwal/Westvest is een duidelijk anders dan bij de Sint Sebastiaansbrug. Een belangrijk verschil is dat de bocht op de Zuidwal/Westvest wel is uitgevoerd met een standaard spoorconstructie.

De berekeningen zijn conform de wettelijke vereisten uitgevoerd. Alle uitgangspunten waarmee rekening gehouden dient te worden zijn betrokken in het onderzoek. Met het toepassen van een correctiefactor op de uurintensiteit van de tram wordt voldaan aan het RMG2012. Artikel 3.8, lid 3 van de ministeriële regeling bij het RMG2012 stelt dat alle overige relevante kenmerken van de bronnen dienen te worden betrokken bij de bepaling van het geluidsniveau. De genoemde werkinstructie (DSB/MenV/UMT/Geluid & Lucht en rapport L.02.1210.A van DGMR), toont aan dat de specifieke geluidsemisatie van de trams van de HTM een relevant kenmerk is dat dient te worden betrokken.

Het klopt dat de waarde van 2 voor de correctiefactor in de dagperiode niet correct is in de bijlage. Deze waarde is abusievelijk in de bijlage opgenomen, want er is namelijk gerekend met de geluidsemisatie van de tram. De gecorrigeerde geluidsemisaties zijn weergegeven in de betreffende bijlage. Deze bleken echter niet correct bepaald te zijn en zijn aangepast in het akoestisch onderzoek van 23 december 2013. In het akoestisch onderzoek van 23 december 2013 zijn de berekeningen opnieuw uitgevoerd op basis van gewijzigde intensiteiten en snelheden. De systematiek is hieronder uitgeschreven voor de dagperiode op een tramvak waarop 10 km/uur wordt gereden:

Eerst is de geluidsemisatie van de tram bepaald conform het RMG2012 bij 10 km/uur. Dit is 84,90 dB(A) in de dagperiode (deze waarde geldt ook voor de avond- en nachtperiode). Vervolgens is deze waarde opgehoogd met de uurintensiteit in de dagperiode ($118/12 = 9,83$ tram/uur). Hiermee wordt de waarde $84,90 + 10 \cdot \log(9,83) = 94,83$ dB(A) in de dagperiode. Ten slotte is deze waarde gecorrigeerd met factor 0,26 en wordt de uiteindelijke geluidsemisatie waarmee is gerekend $94,83 + 10 \cdot \log(0,26) = 88,98$ dB(A). De factor 0,26 houdt dus in dat de geluidsemisatie met -5,85 dB wordt gecorrigeerd. Op deze wijze is ook de geluidsemisatie bepaald in de avond-

Datum

en nachtperiode conform de werkinstructie van de gemeente Den Haag. Met deze geluidemissies zijn de berekeningen uitgevoerd en opgenomen in de bijlage van het akoestisch onderzoek van december 2013.

Bij het ontwerp van de brug is rekening gehouden met een uitvoering van de brug die gericht is op het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast door de tram, zoals stootgeluid bij de overgangen met het beweegbare gedeelte. De vergelijking met de Reineveldbrug gaat niet op want deze heeft een stalen brugdek terwijl de Sint Sebastiaansbrug een kunststof brugdek krijgt. Verder zal op de brug een snelheidsbeperking voor de tram van toepassing zijn.

Dat er geen 100% garantie is welke tramstellen nu en in de toekomst op dit traject gaan rijden, is duidelijk. Deze garantie kan nooit gegeven worden. Relevant is echter of het voldoende aannemelijk is dat deze tramstellen worden ingezet. Dat is naar onze mening het geval. De gemeente ziet geen aanleiding om de correctiefactor niet toe te passen in het onderzoek.

Trambestuurders dienen zich te houden aan dienstopdrachten en snelheidsbeperkingen. Dit en op basis van de feitelijke onmogelijkheid daartoe maakt dat een rijsnelheid van 50 km/h voor de tram niet realistisch is. In het akoestisch onderzoek van december 2013 is de snelheid van de tram aangepast op basis van gegevens van Haaglanden.

Hoewel er inderdaad sprake zal zijn van geluid dat door de opening onder de nieuwbouw boven de Nieuwelaan kan komen, is het niet zo dat dit geluid door de reconstructie meer toe zal nemen dan geluid wat niet eerst een opening passeert. Bij reconstructie gaat het om de verschillen in oude en nieuwe geluidsbelasting. Als dit verschil voor de opening, aan de rand van de brug, onder de norm blijft, is het niet mogelijk dat aan het eind van de opening het verschil opeens groter is geworden. Het effect van de opening speelt immers zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie.

Voor de aanpak van geluidsbelastingen in de bestaande situatie wordt verwezen naar het recent vastgestelde actieplan geluid 2013-2017 van de gemeente Delft.

Met betrekking tot de vraag om toepassing van stil asfalt op de brug is de vraag wat beschouwd kan worden als technisch mogelijk. Stil asfalt kan in feite overal worden aangelegd maar de levensduur is sterk afhankelijk van de plaats van toepassing. Stil asfalt is zacht en heeft daardoor een kortere levensduur dan regulier asfalt. Door het op een helling toe te passen wordt de levensduur door optrekkend verkeer naar boven en afremmend verkeer naar beneden sterk verkort. Ook de geluidsreductie van het stil asfalt zal daardoor ook snel minder worden. De verkorte levensduur maakt de toepassing technisch eigenlijk niet meer zinvol. Daarnaast maken de zeer hoge onderhoudskosten door de verkorte levensduur de aanleg met stil asfalt ook financieel niet doelmatig.

Aan het huidige akoestisch onderzoek liggen de meest recente inzichten ten grondslag. Deze zijn op een aantal punten verschillend met de uitgangspunten uit 2009. Belangrijkste verschillen zijn een andere ligging van de rijbanen en de toepassing van stil asfalt in het onderzoek uit 2009. Vanwege de andere ligging van de rijbanen waren de gevolgen van de reconstructie groter. Dit leidt tot een andere afweging bij de toepassing van stil asfalt en de afweging van kosten. Omdat uit het aangepaste onderzoek

Datum

blijkt dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wg, is de toepassing van stil asfalt niet meer relevant voor de wijzigingen aan de brug.

E. Zorgen geluidsoverlast

Omdat het onderzoek conform de wettelijke eisen is uitgevoerd en er in het ontwerp zoveel mogelijk rekening is gehouden met mogelijke overlast door de tram, delen we niet dat er aanvullend onderzoek op zijn plaats zou zijn.

Daarbij kan nog worden opgemerkt dat het gebied rond de Sint Sebastiaansbrug gekenmerkt wordt als een levendig gebied in de stad. Het gebied kent een doorgaande functie, maar ook veel voorzieningen waar mensen gebruik van maken zoals winkels, het theater en de bioscoop. Afhankelijk van de perceptie van de ontvanger zal er dus vrijwel altijd sprake zijn van een grotere aanwezigheid van geluid en geluidsoverlast in deze gebieden .

Het akoestisch onderzoek is op een aantal uitgangspunten aangepast en gedetailleerd. Uit het onderzoek van 23 december 2013 blijkt dat de toename voor alle woningen in de geluidszone van de reconstructie lager is dan 2 dB. Op basis van de Wg is er dan geen aanvullende beoordeling noodzakelijk. De gemeente ziet daarom geen aanleiding om een meting te verrichten voor en na realisatie van het plan. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met prognostische metingen geluidsoverlast. De prognose is gebaseerd op de voorgeschreven methode. Deze methode is gebaseerd op geluidsmetingen en de resultaten van metingen van de gemeente Den Haag.

Recent is het Actieplan Geluid 2013-2017 door de gemeente vastgesteld. Daarin komen diverse geluidmaatregelen aan bod om het omgevingslawaai in de gemeente terug te dringen. De geluidsbelastingen op de geluidkaarten bij het actieplan worden zonder aftrek conform artikel 110g van de Wg weergegeven. In het onderzoek van december 2013 is de cumulatieve geluidsbelasting ook zonder die aftrek weergegeven. De hoogst berekende geluidsbelasting in het rapport bedraagt zonder aftrek 69 dB wat overeenstemt met de geluidkaarten.

Het actieplan zegt niets over al dan niet medewerking verlenen aan de realisatie van plannen in gebieden met geluidsbelastingen boven de plandrempel. Medewerking is afhankelijk van de voorliggende plannen. Zo kan op plaatsen met meer dan 68 dB bijvoorbeeld een dove gevel toegepast worden in combinatie met een geluidsluwe zijde.

De tram draagt inderdaad bij aan het totale geluidsniveau. Echter, omdat de geluidsbelasting van de tram minimaal 7 dB (bij één van de woningen minimaal 9 dB) lager ligt dan die van het overige verkeer is deze bijdrage zeer gering. Uit het akoestisch onderzoek van december 2013 blijkt dat er geen hogere waarden noodzakelijk zijn. Vermindering van het omgevingslawaai is, zoals vermeld een aangelegenheid van het actieplan geluid. Daarin is juist het bevorderen van het OV opgenomen als maatregel om het verkeer en daarmee het omgevingslawaai te verminderen.

F. Procedureel

Datum

Als er sprake is van een bestaande weg en deze is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan dan is er volgens de Wg nooit sprake van aanleg van een nieuwe weg. Dat de brug geheel vervangen wordt is daarbij niet relevant. Wel dat er in de huidige situatie reeds sprake is van een geluidsbelasting op de omgeving vanwege de huidige weg met brug, wat ook het geval is.

Dat de brug gedeeltelijk is afgesloten voor zwaar verkeer betreft een tijdelijke situatie die is ontstaan uit veiligheidsoverwegingen. Hoewel de besluitvorming rondom de nieuwe brug veel tijd in beslag neemt, doet dat niets af aan de tijdelijkheid van de huidige situatie. Tijdelijke situaties zijn geen onderdeel van de Wg omdat de wet uitgaat van duurzaam vast te stellen geluidbelastingniveaus. Voor de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek blijft daarmee de oorspronkelijke, niet tijdelijke, situatie van belang.

Een besluit hogere waarden is alleen nodig voor het verlenen van de omgevingsvergunning als hogere waarden van toepassing zijn. Uit het aangepaste akoestisch onderzoek volgt dat er geen besluit hogere waarden is vereist. De omgevingsvergunning is nodig voor het kunnen afwijken van het geldende bestemmingsplan en voor de bouw van de brug.

Uit het aangepaste akoestisch onderzoek blijkt dat hogere waarden niet nodig zijn. Daarmee is ook de beschouwing van de cumulatieve geluidsbelasting niet meer van toepassing.

Voor het uitvoeren van geluidsonderzoek in het geval van reconstructie van een weg zijn de eisen vastgelegd in de Wg. Het onderzoek bij onderhavig plan voldoet aan deze eisen. Uit het aangepaste akoestisch onderzoek blijkt dat er voor deze reconstructie geen hogere waarden nodig zijn omdat er nergens een toename optreedt van meer dan 2 dB. De wetgever is van mening dat de reconstructie daarmee niet leidt tot een onaanvaardbare verhoging van de geluidbelasting en stelt geen verdere verplichtingen aan de planvorming wat betreft geluid.

3. Afmetingen van de brug incl. lichtmasten

De brug zelf, inclusief de daarbij behorende lichtmasten, is geheel ontworpen binnen de volumecriteria uit het vigerende bestemmingsplan. De aanvrager heeft ervoor gekozen om de brug te dimensioneren binnen deze door de gemeenteraad bepaalde maximale maten (hoogte 7 mtr). Zienswijzen op dit punt konden tijdens de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan worden ingediend. Voor nu is deze maatvoering voor ons college een gegeven c.q. staat nu niet meer ter discussie.

In de onderhavige aanvraag (omgevingsvergunning ex artikel 2.1, lid 1 onder c. van de Wabo) wordt nog gesproken over de realisatie van 4 voetgangersopgangen. Op dit punt zijn diverse zienswijzen ingekomen. Dit is mede aanleiding geweest om in het plan 2 voetgangersopgangen te schrappen (Zusterlaan en de Kanaalweg (Jaffazijde)). In de inmiddels ingediende aanvraag ex artikel 2.1, lid 1 onder a van de Wabo is het plan op dit punt ook aangepast. Deze vergunningen in samenhang bezien zal er dus geen sprake zijn van een toestemming om 4 opgangen te realiseren. Wij zullen aan de onderhavige vergunning ook de restrictie verbinden dat geen toestemming voor afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend voor de twee geschrapte opgangen.

Alle zienswijzen, behoudens die met betrekking tot het aantal opgangen, die zien op de dimensionering van de brug c.a. zijn voor ons geen aanleiding om af te zien van ons voorgenomen besluit.

4. Watertoets

Op pagina 19 en 20 van de ruimtelijke onderbouwing is in hoofdstuk 4.1 ingegaan op het relevante beleid, de afstemming en het overleg met het Hoogheemraadschap en de belangrijkste inhoudelijke aspecten (boezempeil, kades, hemelwaterafvoer). De watertoets is abusievelijk niet formeel aangevraagd c.q. afgedaan door het Hoogheemraadschap voorafgaand aan het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit. Inmiddels is de watertoets alsnog formeel aan het Hoogheemraadschap voorgelegd. Op 13 januari 2014 heeft het hoogheemraadschap hierop gereageerd met het verzoek de tekst van hoofdstuk 4.1 deels aan te passen. Aan dit verzoek wordt voldaan waardoor de tekst van hoofdstuk 4.1 van de ruimtelijke onderbouwing na wijziging als volgt komt te luiden:

Beleid

Water is de afgelopen decennia een belangrijk item geworden in ruimtelijke plannen. Dit is terug te vinden in regelingen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals:

- *Europese kaderrichtlijn Water (2000);*
- *Nationaal Waterplan 2009-2015;*
- *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2011;*
- *Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2012-2015;*
- *Kader Richtlijn Water.*

De lokale en regionale relevante beleidsstukken komen hieronder nader aan bod.

Waterplan Delft, een blauw netwerk (2000)

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben samen het Waterplan Delft, een blauw netwerk (2000) opgesteld. Na herijking is de uitvoeringsperiode verlengd tot 2015. Het plan richt zich op het realiseren van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Daarmee worden systemen bedoeld waarvan de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit past bij de (natuurlijke) situatie ter plaatse en dat verstoringen in het systeem relatief makkelijk kunnen worden opgevangen.

Waterstructuurvisie (2005)

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben gezamenlijk de Waterstructuurvisie (2005) opgesteld. Het doel van de Waterstructuurvisie is om het watersysteem van Delft in 2030 optimaal te laten functioneren en de Waterstructuurvisie richt zich met name op het waterbergingsvraagstuk. Hierbij wordt uitgegaan van de principes van duurzaam integraal waterbeheer en geldt een werknorm voor waterberging van 325 m³ /ha. In de Zuidpolder van Delfgauw wordt al deels aan de waterbergingsopgave voldaan door bestaand oppervlaktewater en de realisatie van maatregelen uit het Waterplan. Er resteert een opgave van 108 m³ waterberging per ha. De realisatie van de waterbergingsopgave wordt zoveel mogelijk meegenomen in de ontwikkelingen en herstructureringen die de komende decennia in Delft plaatsvinden.

Datum

Daarnaast wordt in de waterstructuurvisie een betere waterkwaliteit nagestreefd conform de ambities van het waterplan. Zie figuur 6.2 voor de gewenste waterstructuur in 2030.

Waterbeheersplan 2010-2015

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 2010-2015. Dit beleid is formeel vastgelegd in de Keur en de legger. Het verbeteren van de waterkwaliteit en het vergroten van de bergingscapaciteit zijn belangrijke pijlers binnen dit beleid.

Handreiking Watertoets 2012

De watertoets stimuleert gemeente (en ontwikkelaar) en waterschap om samen aan de slag te gaan, met als doel de ruimtelijke functies optimaal te laten aansluiten bij wat waterhuishoudkundig mogelijk is. De nieuwe handreiking biedt handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking is gebaseerd op bestaand beleid van Delfland en sluit aan op de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Crisis- en herstelwet en de Waterwet.

Watervergunning

Voor sommige activiteiten is een watervergunning van het Hoogheemraadschap van Delfland nodig, bijvoorbeeld:

- graven of dempen van oppervlaktewater;*
- bouwen binnen de beschermingszone van een waterkering;*
- aanleg van ondergrondse leidingen.*

4.1.1 Afstemming en overleg met Hoogheemraadschap van Delfland

In het kader van de watervergunning(en) die aangevraagd worden ten behoeve van de vernieuwing van de St. Sebastiaansbrug heeft overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland plaatsgevonden. De essentie van deze overleggen is dat er geen verslechtering ten aanzien van water mag optreden, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. Waar mogelijk worden kansen benut om de waterkwaliteit en de waterkwantiteit te verbeteren. Ook ten aanzien van keringen mogen geen verslechtingen plaatsvinden in verband met de veiligheid.

Voldoende water

Het waterpeil mag niet veranderen en de boezemfunctie(=waterafvoer) van het Rijn-Schiekanaal mag niet verslechteren door de nieuwe ontwikkeling. In de huidige situatie wordt gebruik gemaakt van een peiler. De nieuwe brug heeft geen peiler meer in het water. Dat betekent minder obstakels en daarmee minder belemmering van de doorstroming. De huidige oeverlijnen worden gehandhaafd, er is geen sprake van een versmalling van de watergang.

Stevige dijken

De zuidoever (Kanaalweg) is een waterstaatswerk. Het hoogheemraadschap van Delfland geeft aan dat de functionaliteit van een kade te allen tijde behouden moet blijven. Ten behoeve daarvan zal nader onderzoek in het kader van de watervergunning uitgevoerd moeten worden. Daarbij zal middels berekeningen aangetoond moeten worden dat in de nieuwe situatie de kadefunctie ten minste gelijk blijft aan de huidige situatie. Voor werken in een waterstaatswerk gelden de regels van de Keur en de Legger keringen.

Schoon water en gezuiverd afvalwater

Het Rijn-Schiekanaal is een KRW-waterlichaam. Dat betekent dat Delfland alle kansen aangrijpt om de waterkwaliteit te verbeteren. Daarnaast moet elke verslechtering van de waterkwaliteit worden voorkomen. Het regenwater dat op de brug valt, wordt afgevoerd via rioolstrengen die in de brug liggen. Deze rioolstrengen worden aangesloten op het bestaande gemengde riolsysteem van de gemeente Delft. De oppervlakte van de nieuwe brug verschilt slechts in kleine mate waardoor er nagenoeg geen verandering zal optreden in de hoeveelheid water die op riolering zal worden afgevoerd.

Met het overnemen van bovenstaande tekst, aangeleverd door het Hoogheemraadschap, zijn wij van mening dat alsnog is voldaan aan een zorgvuldige watertoets.

5. Luchtkwaliteit

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit wordt beoordeeld of in de beoogde situatie wordt voldaan aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit. Daarbij wordt gekeken naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen nadat het voorgenomen plan is gerealiseerd. Aangezien het daarbij altijd gaat om een toekomstige situatie wordt hiervoor in veel gevallen gebruik gemaakt van door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wettelijk voorgeschreven gegevens (zoals emissiefactoren voor het wegverkeer) en modelberekeningen met hiervoor goedgekeurde rekenmodellen. In de vastgestelde emissiefactoren voor het wegverkeer (deze worden jaarlijks samengesteld door TNO op basis van de meest recente inzichten en praktijkmetingen) wordt ook rekening gehouden met het stop- en rijgedrag en de invloed daarvan op de emissies.

Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in heel Nederland te monitoren wordt, in samenspraak met alle overheden en het RIVM, jaarlijks een beeld gegeven van de luchtkwaliteit in de achterliggende jaren en de relevante toekomstjaren (2015 en 2020). Ook de drukste wegen in Delft worden in deze monitoring meegenomen op basis van de meest recente inzichten. De monitoring is te vinden op <https://www.nsl-monitoring.nl>.

Ondanks dat er in de praktijk momenteel tijdelijk geen vrachtverkeer op de Sint Sebastiaansbrug rijdt, wordt bij de monitoring wel rekening gehouden met de bijdrage van dit vrachtverkeer op de brug en de aansluitende wegen. De resultaten van de jaarlijkse monitoring zijn ook opgenomen in bijlage 8 bij de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit blijkt dat de wettelijke grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ (fijn stof), al rekening houdend met het vrachtverkeer op de brug en het stop- en rijgedrag, in de directe omgeving niet worden overschreden. Deze Europese grenswaarden zijn overgenomen in de Nederlandse wetgeving en houden rekening met de gezondheid van de burger.

De vervanging van de Sint Sebastiaansbrug heeft geen noemenswaardige verkeersaantrekkende werking. De verbeterde doorstroming van het verkeer en de realisatie van de tramlijn hebben een concentratie verlagend effect omdat het gemotoriseerd verkeer minder vaak hoeft te stoppen en hoeft te wachten hetgeen minder uitstoot betekent van schadelijke stoffen. Ook de realisatie van de tramlijn heeft een concentratie verlagend effect omdat door het gebruik van de tram, die geen uitstoot heeft, er minder bussen hoeven te rijden die wel schadelijke stoffen uitstoten.

In dit verband wijzen wij ook nog op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 december 2010 over het bestemmingsplan Sint Sebastiaansbrug. Daarin heeft de Afdeling geoordeeld dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat de nieuwe brug niet dan wel niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse en in de omgeving. Aangezien de huidige aanvraag uitgaat van dezelfde verkeersstromen als in genoemd bestemmingsplan is dat oordeel nog steeds valide.

Gelet op het voorgaande zien wij geen aanleiding om aanvullend onderzoek uit te laten voeren.

6. Trillingen

Zoals gezegd heeft de vervanging van de St. Sebastiaansbrug geen noemenswaardige verkeersaantrekkende werking. Dat er momenteel geen vrachtverkeer over de brug rijdt is slechts een tijdelijke situatie en niet maatgevend in dit verband. De geplande rijstroken en trambaan op de brug komen op nagenoeg dezelfde plaats als in het bestemmingsplan Sint Sebastiaansbrug uit 2009. Aangezien trillingen van het verkeer op de brug via de brug zelf in de grond verplaatsen brengt deze aanvraag voor de brug geen verandering in de mate van trillingshinder. Trillingshinder als gevolg van verkeer dat zich nog niet op de brug bevindt staat buiten de beoordeling van de onderhavige aanvraag. Dat verkeer is in de huidige situatie namelijk ook reeds mogelijk. Dat momenteel geen zwaar vrachtverkeer van en naar de brug rijdt is, zoals reeds eerder gesteld, een tijdelijke situatie die in dit verband niet relevant is.

Wij zien geen aanleiding alsnog een trillingshinderonderzoek uit te laten voeren. Als de nieuwe brug gereed is zal er geen sprake zijn van het verbieden van zwaar verkeer. Net zo min als dat het geval was voordat het tijdelijke verbod voor zwaar verkeer werd ingesteld bij de huidige brug.

7. Parkeren

De ingebrachte zienswijzen op het aspect parkeren hadden steeds betrekking op het verdwijnen van een aantal parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van een voetgangsofging ter hoogte van de Zusterlaan. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen is het plan aangepast door het schrappen van onder meer deze trap. Omdat de nieuwe brug wel iets breder wordt dan de bestaande brug is een herinrichting van dit deel van de Zusterlaan toch noodzakelijk. Het nieuwe ontwerp voorziet in het behouden van 17 parkeerplaatsen bestemd voor vergunninghouders. Op 30 oktober 2013 heeft er nachtparkeerdrukmeting plaatsgevonden in de Binnenstad, waaronder ook de Zusterlaan. Voor de Zusterlaan geldt dat 's nachts het maatgevende moment is. Tijdens de parkeerdrukmeting bleken 20 van de 80 parkeerplaatsen niet bezet te zijn, hetgeen resulteert in een bezetting van 75%. Bij een parkeerdruk die lager is dan 85% is er geen sprake van een hoge parkeerdruk en er is sprake van restcapaciteit. Uit de telling moet worden geconcludeerd dat met het opheffen van twee parkeerplaatsen, de parkeerdruk in de Zusterlaan op een acceptabel niveau blijft. Het wegvallen van twee parkeerplaatsen tussen het appartementengebouw 'De Ruyterhoeck' en de Sebastiaansbrug kan worden opgevangen in de directe omgeving."

8. Eigendomsgrenzen

Het betreft hier met name een door Duwo ingediende zienswijze dat de voetgangerstrap aan de Kanaalweg uitmond op het terrein dat in eigendom is van Duwo. Naar aanleiding van deze zienswijze is het bouwplan nu aangepast (zie aanvraag 2^e fase). Deze trap is in het ontwerp verdraaid waardoor deze nu niet langer uitkomt op het terrein van Duwo. Hiermee is recht gedaan aan de zienswijzen op dit punt.

9. Overige aspecten

Ruimte onder de brug

Bij het opstellen van het plan in zowel 2009 als in 2013 waren er geen partijen die de ruimtes onder de brug willen en/of kunnen exploiteren. De ruimtes onder de brug waren voorheen al in gebruik als opslag (van de gemeente) en in dit plan blijft dit zo. De ruimtes worden wel zodanig ontworpen dat er in de toekomst mogelijk alsnog andere functies in ondergebracht kunnen worden. Een permanente fietsenstalling wordt daarbij vooralsnog niet passend geacht. Totdat een andere definitieve invulling van deze ruimtes is gevonden, is een tijdelijke invulling hiervan als fietsenstalling wellicht wel denkbaar. Dit staat echter los van deze procedure. Besluitvorming daarover zal op een later moment plaatsvinden. De bestaande fietsrekken ter hoogte van de panden Nieuwelaan 42-52 worden overigens vervangen door fietsnietjes.

Voor wat betreft de stallingsmogelijkheden van fietsen die komen te vervallen tijdens de bouwwerkzaamheden aan de brug worden momenteel fietsparkeertellingen uitgevoerd in de omgeving om na te gaan in hoeverre vervangende fietsparkeercapaciteit nodig is. Afhankelijk van de uitkomst daarvan zullen compenserende voorzieningen worden getroffen.

Visuele impact

Zoals aangegeven in de inleiding heeft de onderhavige vergunning enkel betrekking op het afwijken van het bestemmingsplan. De hoogte van de nieuwe brug en de daarmee samenhangende visuele aspecten maken geen onderdeel uit van het afwegingskader bij deze vergunning. Dit komt pas aan de orde bij de vergunning 2^e fase, oftewel de omgevingsvergunning bouwen. Overigens heeft in een vooroverleg de Commissie voor welstand en monumenten zich reeds positief uitgelaten over dit plan. De formele en definitieve beoordeling moet evenwel nog plaatsvinden.

Bestemmingsplan Sint Sebastiaansbrug

Het bestemmingsplan Sint Sebastiaansbrug is op 15 oktober 2009 vastgesteld. Het hiertegen ingestelde beroep is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 8 december 2010 ongegrond verklaard waarmee het bestemmingsplan op dat moment onherroepelijk is geworden en is nog onverkort van kracht. De aanbestedingsprocedure voor de brug is destijds wel ingetrokken maar dat geldt niet voor het bestemmingsplan.

Aansluiting op de omgeving

De uitwerking van verschillende details van de brug, zoals aansluiting van onderdelen, materialisering en verlichting, maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning tweede fase en niet van de onderhavige aanvraag. Ook het tegengaan van hangjongeren, graffiti en illegale

Datum

posterplakkers valt buiten het bestek van deze aanvraag. Bij het inrichten van de openbare ruimte rondom de brug zal hier wel zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

Toegang prive parkeergarage Nieuwelaan

Wij onderschrijven de zorg van de bewonersvereniging omtrent de overstap van de brug naar het privé-parkeerterrein. Na en in overleg met de aanvrager is besloten dat zal worden voorzien in een fysieke belemmering om dit onmogelijk te maken. Over de exacte vormgeving e.d. gaat de aanvrager in overleg met de bewonersvereniging.

Uitvoeringsaspecten

In diverse zienswijzen wordt de vrees voor overlast en mogelijke schade aan gebouwen ten gevolge van de bouw gesteld. Ten eerste hierbij de herhaalde opmerking dat de onderhavige vergunning slechts de planologische medewerking aan dit plan betreft. De gemaakte zienswijzen hebben voor wat betreft deze punten betrekking op de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen die hier (nog) niet aan de orde is.

Door de aanvrager zijn de omwonenden overigens reeds geïnformeerd dat bij de bouwplaatsinrichting, onderdeel van het vergunningbesluit voor de activiteit bouwen, zal worden gezocht naar een geschikte locatie voor een bouwplaats van de aannemer, waarbij ook de meest gunstige afwikkeling van het bouwverkeer wordt meegenomen. Het is de bedoeling dat dit zo min mogelijk hinder voor de omgeving zal opleveren. Echter enige hinder in de bouwfase zal nooit helemaal uit te sluiten zijn. Zodra er meer duidelijkheid is, houdt de provincie een bijeenkomst met direct betrokkenen en omwonenden. En voor aanvang van de werkzaamheden wordt er ook nog een algemene informatieavond georganiseerd.

Ten aanzien van het voorkomen van schade aan de omliggende woningen zal de vergunninghouder in overleg met de aannemer bekijken welke bouwmethode toegepast moet worden zodat het risico op eventuele schade zoveel mogelijk wordt beperkt. Er zal voorafgaand aan de werkzaamheden een bouwkundige opname/inspectie van de woningen/aanliggende percelen plaatsvinden. De bewoners en eigenaren worden op de hoogte gesteld van deze opname, zodra bekend is welke woningen onderzocht gaan worden. De vergunninghouder is verplicht voor aanvang van de werkzaamheden een nulmeting te doen en foto's te nemen i.v.m. schade die kan optreden bij het uitvoeren van de werkzaamheden. Hierover worden belanghebbenden ruim van te voren benaderd. De rapporten van deze opnames worden aan de betrokkenen gestuurd. Tijdens de bouw worden de werkzaamheden gemonitord.

De parkeergarage van het wooncomplex De Ruyterhoeck aan de Nieuwelaan, waarvan de entree direct gesitueerd is naast de Sint Sebastiaansbrug, zal tijdens de bouwwerkzaamheden bereikbaar dienen te blijven. Dit wordt door de aanvrager als eis meegenomen in het bestek.

Planschade

Omwonenden die van mening zijn dat de waarde van hun pand afneemt door het realiseren van de nieuwe brug hebben de mogelijkheid om een aanvraag in te dienen bij de gemeente om een tegemoetkoming in schade ex artikel 6.1 Wro (planschade). Deze aanvraag kan pas worden ingediend nadat de besluitvorming over de brug onherroepelijk is geworden.

Datum

Conclusie

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het akoestisch onderzoek aangepast en verbeterd. De conclusie daaruit is dat er als gevolg van de nieuwe brug geen overschrijding plaatsvindt van de geluidsnormen.

Los daarvan worden zoveel mogelijk maatregelen getroffen om mogelijke geluidsoverlast toch te voorkomen. Dit betreft het ontwerp van de brug (kunststof brugdek, geluidarme overgangen), spoorrails in rubberachtig kunststof ingebed en het inzetten van een smeerinstallatie aan de rails en/of het tramstel indien mogelijk.

Om tegemoet te komen aan de zienswijzen is het bouwplan deels aangepast door het schrappen van twee voetgangerstrappen (Zusterlaan en de Kanaalweg (Jaffazijde)).

Gelet op het voorgaande zien wij in de ingebrachte zienswijzen geen aanleiding om af te zien van het verlenen van medewerking aan het onderhavige bouwplan.

Derhalve zullen wij overgaan tot het verlenen van de benodigde omgevingsvergunning voor het afwijken van het vigerende bestemmingplan(nen).

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

, burgemeester

, secretaris

Datum

Verzendlijst: