

# Belangenvereniging TU Noord

Per e-mail

Aan het College van B&W en de Gemeenteraad van Delft  
p/a. griffie@delft.nl

Betreft: vragen inzake het ProjectMER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost  
Delft, 21 januari 2011

L.s.

Op verzoek van een aantal leden van de raad en leden van onze belangenvereniging TU Noord, hebben wij een 41-tal vragen opgesteld in relatie tot het ProjectMER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost dat door het college ter behandeling zal worden voorgelegd aan de raadscommissie Spoorzone Verkeer en Ruimte op 3 februari aanstaande.

Graag zien wij deze vragen beantwoord.

In afwachting van uw reactie verblijven wij,

Met vriendelijke groet,

Erik van Hunnik  
Belangenvereniging TU Noord

E-mail: [tunoord@gmail.com](mailto:tunoord@gmail.com)

## vragen inzake het ProjectMER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost

### Vragen met betrekking tot de leefbaarheid in relatie tot planvorming in Delft Zuidoost

1. Is het juist dat uit het [MER](#) Delft Zuidoost blijkt dat de bouw van minimaal 4.800 tot maximaal 7.700 woningen mogelijk is in de wijk Wippolder en dat de onderzochte periode niet is beperkt tot 2023, maar de periode tot 2030 bestrijkt?
2. Concludeert het College van B&W dat bij de bouw van minimaal 4.800 woningen de leefbaarheid in de wijk Wippolder gelijk blijft of verbetert? Met leefbaarheid wordt hier bedoeld de hoeveelheid autoverkeer en de nadelige gevolgen daarvan en de hoeveelheid groen per inwoner van de wijk.
3. Is het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan ([LVVP](#)) uitgangspunt geweest bij de berekeningen voor de bouwplannen voor Delft Zuidoost?
4. Is het juist dat een reeks verbetermaatregelen uit het LVVP in de wijk Wippolder, in afwijking van de [planning](#), niet zijn uitgevoerd?
5. Gaat het bij de maatregelen uit vraag 4. om de aangekondigde ombouw van de Schoemakerstraat, de Julianalaan, het Oostplein, het Poortlandplein, de Mijnbouwstraat en andere straten in het plangebied?
6. Is bij de aanpak van de knelpunten luchtkwaliteit en verkeerslawaaï rekening gehouden met het feit dat een reeks verbetermaatregelen uit het LVVP niet is uitgevoerd?
7. Welke jaren van realisatie van (vertraagde) LVVP-maatregelen zijn aangehouden voor de berekeningen uit vraag 3.? Waaruit blijkt dat deze verbetermaatregelen zeker gesteld zijn?
8. Blijkt uit de [monitoring](#) van de overheid dat Delft voldoet aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit?
9. In de beleidsnota "[Duurzaam Delft op de kaart](#), Duurzaamheidsplan Delft 2008-2012" staat over luchtkwaliteit de doelstelling om in 2010 te voldoen aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en fijn stof. Dat gebeurt onder andere door doorstromingsmaatregelen op de binnenstadsring en de herinrichting van de verkeersstructuur in de wijk TU Noord. Is deze doelstelling gehaald? Zo nee, op grond waarvan is de conclusie gerechtvaardigd bij de [actualisatie](#) van het plan van aanpak luchtkwaliteit dat extra maatregelen niet nodig zijn?
10. In het [Actieplan geluid](#) wordt gesteld dat sprake is van ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden. Is bekend hoeveel bewoners in het plangebied Delft Zuidoost nu (in 2010) in deze categorieën vallen en zo ja hoeveel zijn dat er nu en hoeveel zijn dat er – zonder aanvullende maatregelen – na realisatie van de bestemmingsplannen in dit gebied (in 2023)?
11. Indien de aantallen uit vraag 10 niet bekend zijn, kan dan besloten worden over het MER Delft Zuidoost? Dit ook in het licht van de verplichte akoestische onderzoeken voor bestemmingsplannen waarvan de informatie nu ontbreekt.
12. Zijn het College verkeersoplossingen bekend voor de knelpuntgebieden in het plangebied Delft Zuidoost die de leefbaarheid beter maken dan deze nu is? Bestaat het voornemen om deze uit te voeren; zo ja wanneer, zo nee waarom niet?
13. Kan aangegeven worden waarom de gemeentelijke [website](#) in het geheel geen informatie meer bevat over de geluidbelasting in Delft en waarom de [lokale milieupagina](#) beperkt is tot informatie over bodembeheer?

14. Deelt het College het beeld dat de geluidskwaliteit – en daarmee een belangrijk deel van de leefbaarheid – op de centrumroute ( A13 – centrum) door het RIVM nu reeds als [\(zeer\) slecht](#) wordt beoordeeld?
15. Is het College van mening dat het gemeentelijk [beleid](#) gericht moet zijn op het treffen van maatregelen tot het zo beperkt mogelijk houden van het aantal woningen met een verhoogde geluidbelasting?
16. Kan aangegeven worden in welke mate het beleid uit vraag 15 succes heeft in het plangebied Delft Zuidoost; met andere woorden hoeveel woningen zijn nu (in 2010) en hoeveel zijn in de toekomst (2023) geluidbelast in de categorieën onrustig tot extreem lawaaiig?
17. Indien de informatie voor het antwoord op vraag 16 niet beschikbaar is, kan dan niettemin besloten worden over het MER Delft Zuidoost?
18. Kan aangegeven worden wanneer de laatste [tweejaarlijkse voortgangsrapportage](#) van het LVVP naar de raad is gezonden?
19. Het NSL vermeldt in de [bijlage](#) (tabel B7.9, blz. 52) een evaluatieonderzoek LARGAS Delft (subsidie van VROM 40.000 Euro) en een mobiel telpunt vrachtverkeer Delft (subsidie VROM 10.000 Euro). Zijn deze onderzoeken uitgevoerd en zo ja, wat zijn dan de uitkomsten?
20. Indien monitoring van het LVVP en hieraan gerelateerde onderzoeken niet plaats hebben gevonden, welke consequenties verbindt het College hier dan aan voor de toekomst?

## Vragen met betrekking tot de waterberging in relatie tot planvorming in Delft Zuidoost

21. Klopt het dat de realisatie van de wateropgave conform de Waterstructuurvisie 2006 <sup>1</sup>([link](#)) een randvoorwaarde is bij de realisatie van de verschillende projecten in alle alternatieven die in het MER onderzocht zijn?
22. Betekent dit dat met het realiseren van de nieuwe bouwprojecten een waterbergingsopgave van 6.663 m<sup>3</sup> (bij 30 cm peilstijging) zal worden gerealiseerd voor het gehele gebied Delft Zuidoost? (vergelijk: tabel 10.48 MER)
23. Kan het College aangeven om welke projecten het gaat bij deze maatregelen en welke verplichtingen van het College en raad zijn hieraan verbonden?
24. Klopt het dat na uitvoering van de onder vraag 22 genoemde projecten minder dan 20% van de waterbergingsopgave zal zijn gerealiseerd en een opgave van 28.455 m<sup>3</sup> resteert voor hetzelfde gebied (tabel 10.49), waarvan meer dan de helft in het gebied TU-Noord (15.144 m<sup>3</sup>) dat reeds voor het overgrote deel is bebouwd en waar de waterbergingsopgave nauwelijks aan nieuwe bouwplannen gekoppeld kan worden?
25. Realiseert het College zich dat het hierbij voor de gehele wijk om een waterbergingsbehoefte gaat van een kleine drie hectare ofwel de oppervlakte van vier voetbalvelden?
26. Hoe en waar beoogt de gemeente deze resterende wateropgave van de dichtbebouwde wijk TU Noord op te lossen en is hiervoor een budget gereserveerd?

## Vragen met betrekking tot de openbare ruimte in relatie tot planvorming in Delft Zuidoost

---

<sup>1</sup> Zie ook: <http://ris.delft.nl/smartsite.shtml?ch=CBR&id=11847> (p148) en [http://raad.delft.nl/commissies/duurzaamheid/2005/Nota/d\\_2005\\_014\\_n.html](http://raad.delft.nl/commissies/duurzaamheid/2005/Nota/d_2005_014_n.html)

De gevolgen van het beoogde voorkeursalternatief voor de openbare ruimte zijn niet berekend in het MER, wel voor de drie alternatieven. Het voorkeursalternatief is het best vergelijkbaar met het alternatief rondom OV. In het alternatief rondom OV neemt de openbare ruimte toe met 17.928 m<sup>2</sup>. (zie bijlage 6 Tabellen openbare ruimte, blz. 199 van het MER-rapport) Uitgaande van 4.800 nieuwe woningen betekent dit dat er per woning 3,7 m<sup>2</sup> openbare ruimte (groen of water) wordt toegevoegd. In de Nota Ruimte van de rijksoverheid uit 2006 wordt als richtgetal 75m<sup>2</sup> groen per woning aangegeven.

27. Klopt het dat er bij uitvoering van het voorkeursalternatief slechts 3,7 m<sup>2</sup> openbare ruimte per nieuw te bouwen woning bijkomt?
28. Wordt bij het ontwikkelen van nieuwe woningen door de gemeente Delft het richtgetal van de rijksoverheid van 75 m<sup>2</sup> groen per inwoner gehanteerd en hoe verklaart men de enorme afwijking van dit richtgetal (3,7 m<sup>2</sup> in plaats van 75) bij de ontwikkelingen in Delft ZO?
29. Klopt het dat de 17.928 m<sup>2</sup> nieuwe openbare ruimte eigenlijk alleen op het TNO terrein (13.918 m<sup>2</sup>) en bij de Nieuwe Haven (3.637 m<sup>2</sup>) gerealiseerd wordt, en dat de **toename van** nieuwe openbare ruimte in de rest van het totale plangebied Delft ZO zo goed als nihil (373 m<sup>2</sup>) is ?
30. Klopt het dat in de TU-wijk, waar de nieuwbouw van ca. 2.500 studentenwoningen mogelijk gemaakt wordt, geen toename van de openbare ruimte plaats vindt?
31. Klopt het dat in het gebied TU-Noord, waar de ontwikkeling van meer dan 1.200 woningen mogelijk gemaakt wordt (inclusief autonome ontwikkeling van 400 woningen) en wat ingeklemd ligt tussen de twee dichtst bewoonde gebieden van Delft ZO, de openbare ruimte met ca. 300 m<sup>2</sup> afneemt?
32. Klopt het dat bij het uitvoeren van het voorkeursalternatief de hoeveelheid openbare ruimte per inwoner voor de huidige bewoners van het gebied met meer dan een derde (circa 25 m<sup>2</sup> per inwoner) afneemt ten opzichte van de huidige situatie?
33. Indien vragen 27 t/m 32 met "ja" beantwoord worden, hoe verklaart u dat in het MER vermeld staat dat alle alternatieven een positief effect hebben op de openbare ruimte (zie p 16 en p 54), terwijl het toch zeer duidelijk is dat de inwoners van het gebied er qua openbare ruimte sterk op achteruitgaan?

## Vragen met betrekking tot de verkeersberekeningen ten behoeve van het MER bestemmingsplannen Delft Zuidoost

- 34 In het MER wordt bij verkeersberekeningen uitgegaan van het basisjaar 2007. Over dat peiljaar wordt gesproken van een zeer goede doorstroming op het wegennet van Delft Zuidoost. Is het College niet verbaasd over deze constatering aangezien op de Julianalaan en de Schoemakerstraat het verkeer in spits vrijwel dagelijks vaststaat. Is het College zich ervan bewust dat in de verkeersberekeningen van het MER daggemiddelde verkeersintensiteiten zijn gehanteerd (de I in het gehanteerde begrip I/C= verhouding, dat de verhouding geeft tussen Intensiteit en Capaciteit van een wegvak), terwijl intensiteiten op uurniveau nodig zijn om zinvolle uitspraken over verkeersknelpunten te kunnen doen? Kan het College verklaren waarom de I/C-verhouding in het MER in 2007 op de Julianalaan 0,52 bedraagt, terwijl deze rond de 0,8 had moeten liggen, hetgeen de waarde is die behoort bij de dagelijkse filevorming zoals waar sprake van is op de Julianalaan?

35. Weet het College of Arcadis dan wel de gemeente Delft een ijking heeft uitgevoerd op de berekende I/C verhouding uit de MER studie? Met andere woorden, heeft men de I/C-verhouding in de spits werkelijk gemeten en is die meting gebruikt om de berekende waarde te ijken? Zo ja, kunt u dan de bijbehorende studie overleggen? Zo nee, bent u dan bereid deze ijking alsnog uit te voeren en de uitkomsten en de daarbij gehanteerde methode te overleggen aan de Raad?
36. Het MER concludeert dat op basis van de berekende I/C-verhouding er op het Oostplein maatregelen moeten worden getroffen om het verkeer in 2023 nog te kunnen verwerken. Het verkeer dat vanaf de Julianalaan uitkomt op het Oostplein en vice versa, stijgt van ongeveer 14.300 voertuigen in 2007 naar tenminste 18.100 voertuigen per etmaal in 2023 (zie tabel 5.11). Bekend is dat het Oostplein al optimaal is ingericht voor een goede doorstroming, zowel qua ontwerp als toegepaste regeling van de verkeerslichten.
- Denkt het College dat het Oostplein de verkeerstoename kan verwerken, aangezien er nu al in de spits dagelijks lange files voor ontstaan?
  - Aan welke maatregelen wordt gedacht om het toegenomen verkeer (stijging van tussen de 3.800 en 5.700 voertuigen) toch te kunnen verwerken op het Oostplein, ondanks dat het al een optimaal ingericht kruispunt is?
39. Onderschrijft het College de waardes van de I/C-verhoudingen in 2023, in het licht van het voorgaande betreffende de veronderstelde en niet verklaarbare waardes voor I/C-verhoudingen in het basisjaar 2007?
40. De uitkomsten van het verkeersmodel laten zien dat in het zichtjaar 2023 er sluijverkeer ontstaat op de woonerven in de Wippolder. Het verkeer in de Kloosterkade stijgt bijvoorbeeld met 2.000 voertuigen per dag naar zo'n 2.600, terwijl er in 2007 dagelijks ongeveer 600 voertuigen reden.
- Welke verklaring heeft het College voor deze grote toename van dit sluijverkeer?
  - Beoogt men dit sluijverkeer tegen te gaan en zo ja met welke maatregelen?
  - Wat zal het effect zijn van de onder b. genoemde maatregelen voor de verkeerstoename op de hoofdwegen door TU-Noord, wanneer deze maatregelen enkel bestemmingsverkeer in de woonerven tot doel hebben, van vergelijkbaar niveau als in 2007?
41. Verkeersdeskundigen hebben tijdens de MER-onderzoeksfase een uitgebreide modelstudie uitgevoerd waarin de maatregelen uit de verkeersnotitie van VVD, D66 en Belangenvereniging TU Noord zijn verwerkt en met elkaar zijn gecombineerd. Kunt u de studie beschikbaar stellen aan de Raad?

Nadere informatie:

<http://www.tunoord.nl/onderwerpen/mer/>