

Retouradres : Wijk- en Stadszaken, Postbus 340, 2600 AH Delft

Aan de leden van de raad

VERZONDEN - 1 FEB. 2011

Datum
Onderwerp
1131037
Toezending stukken ter informatie

Ons kenmerk
1131037
Uw brief van
21-01-2011
Uw kenmerk

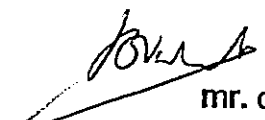
Bijlage

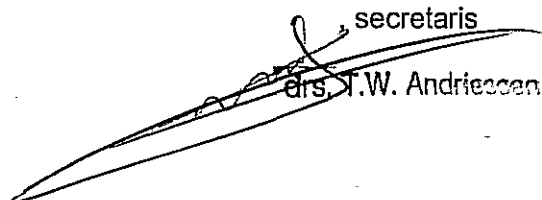
Geachte leden van de raad,

Ter informatie zenden wij u een afschrift van de brief aan de Belangenvereniging TU Noord betreffende beantwoording vragen inzake het ProjectMER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost.

Deze ontvangt u op uw verzoek ter kennisneming

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,


, burgemeester
mr. drs. G.A.A. Verkerk


, secretaris
drs. J.W. Andriessen i.s.

Reactiedocument Vragen BV TU-Noord n.a.v. MER Bestemmingsplannen Delft-Zuidoost

20 januari 2011

Nr.	Vraag	Antwoord
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?	Op grond van het MER Bestemmingsplannen Delft-Zuidoost kan worden geconcludeerd dat vanuit oogpunt van milieu onder bepaalde voorwaarden en uitgaande van een reeks maatregelen 7680 woningen in het MER-gebied (= meer dan de wijk Wippolder) gebouwd kunnen worden. De gemeente kiest er met het Voorkeursalternatief (VKA), zoals beschreven in het MER, voor om tot 2023 ruimte te bieden aan de bouw van 4800 woningen. Het jaartal 2030 en het aantal van 7680 woningen komen voort uit de structuurvisie. De bestemmingsplannen die nu aan de orde zijn hebben echter een looptijd tot 2023.
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.	De vraagstelling gaat uit van een andere definitie van het begrip leefbaarheid dan waar het MER van uitgaat. In het MER worden in hoofdstuk 8 een groot aantal onderwerpen genoemd die tezamen de leefomgevingskwaliteit en gezondheid van bewoners bepalen. Veel onderwerpen komen in andere hoofdstukken van het MER, danwel in latere planfasen aan bod. Hoofdstuk 8 van het MER beperkt zich tot de mate waarin mensen worden blootgesteld aan geluid en luchtverontreiniging, het plangebied ruimte biedt voor ontspanning, de voorgenomen activiteiten uitnodigen om te fietsen en te wandelen, de huidige en toekomstige bewoners gebruik kunnen maken van uiteenlopende voorzieningen en de voorgenomen activiteiten uitnodigen tot sociale contacten. Uitgaande van de ruime definitie concludeert het college van B&W inderdaad dat de leefbaarheid in de wijk Wippolder gelijk blijft of verbetert. Weliswaar is er sprake van een toename van verkeer, de effecten daarvan zijn - voor de wijk als geheel - beperkt. Tegenover dit (beperkt) negatieve effect staan positieve effecten, ondermeer door de verbetering van de waterhuishouding (elk bouwplan gaat gepaard met een bijdrage aan de uitvoering van de Waterstructuurvisie), de verbeteringen in de bereikbaarheid per fiets en OV van stad en ommeland (uitvoering LVVP), de toename van de hoeveelheid openbare ruimte, de verbetering van het voorzieningenniveau en de verbetering van de sociale kwaliteit van met name het TU-gebied. Ten aanzien van de hoeveelheid groen per inwoner van de wijk, zie de antwoorden op de vragen 27 t/m 33.
3	Is het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP) uitgangspunt geweest bij de berekeningen voor de bouwplannen voor Delft Zuidoost?	Ja, het LVVP is inderdaad het uitgangspunt geweest, op één maatregel na: het ongelijkvloers maken van de kruising Voorhoofdreef – N470 (redenen: onzekerheid over realisatie voor 2023, gekozen voor verkeerstechnische worst case). In het MER wordt overigens expliciet genoemd dat van uitvoering van het LVVP is uitgegaan, namelijk op bladzijde 74, onderaan (paragraaf 5.1). In <u>meer detail</u> over de werkwijze: er is een prognose gemaakt van de hoeveelheid verkeer per etmaal in geheel Delft (en buiten Delft in minder detailniveau). Dit is gebeurd door heel Delft te schematiseren, zowel qua wegennet, als qua gegevens over vervoersvraag. De basis hiervoor is het jaar 2007 (het laatste jaar voor de grote werkzaamheden, waarin dus nog het 'normale' patroon van

Nr.	Vraag	Antwoord
		wegbelasting gemeten kon worden, wat weer gebruikt is voor het ijken van het verkeersmodel). Vervolgens is een model gemaakt voor het prognosejaar, 2023 (in verschillende varianten, afhankelijk van het programma van de m.e.r.-variant). Dit wil zeggen dat aan het basismodel, van het jaar 2007, alle verwachte veranderingen zijn toegevoegd. Dit zijn veranderingen die de vervoersvraag beïnvloeden (meer, minder of ander programma), én de veranderingen aan het vervoersnetwerk. Voor de veranderingen aan het vervoersnetwerk is er vanuit gegaan dat in 2023 het LVVP volledig is uitgevoerd (op de genoemde kruising Voorhofdreef – N470 na), en dat is dus in het verkeersmodel ingevoerd.
4	Is het juist dat een reeks verbetermaatregelen uit het LVVP in de wijk Wippolder, in afwijking van de planning, niet zijn uitgevoerd?	Ja, dit is juist. In <u>meer detail</u> : inderdaad komen verschillende weginrichtingen later dan in de planning van het LVVP was voorzien tot uitvoering. Overigens zijn de ontwikkelingen waarvoor de maatregelen zijn bedoeld ook verlaat: transformatie TU Noord, aanleg tramlijn 19, realisatie TNO Zuidpolder, Technopolis. Voorbeelden van projecten die verlaat zijn: tramlijn 19, herinrichting Nassaulaan (wel deels gedaan), Kruidhuisplein (project van de provincie), herinrichten Schoemakerstraat, herinrichten kruispunt Schoemakerstraat – N470, rotonde Poortlandplein, Mijnbouwstraat, Zuidplantsoen, Julianalaan Voorbeelden van projecten die wel zijn uitgevoerd: fietstunnel A13 (IJsmeestertunnel), herinrichting Michiel de Ruyterweg (bijna voltooid), een deel van de Nassaulaan is heringericht (bij de school aldaar), herinrichting Jaffalaan, herinrichting Zuidelijke deel Rotterdamseweg, rotonde Nassaulaan, herinrichting kruispunt Oostpoortweg – A13, Mekelweg autovrij (project van de TU), Prins Bernhardlaan (manier van aansluiten op overige wegennet).
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?	Niet helemaal. <u>In detail</u> : het Oostplein wordt in het LVVP niet genoemd. Het MER concludeert wel dat dit kruispunt aangepakt moet worden gezien de voorgenomen activiteiten. Deze komt dan ook in de actualisatie van het LVVP op de lijst van projecten. Voor een gedetailleerde opsomming van wegen waar wel projecten zijn uitgevoerd, of waar juist vertraging in uitvoering is opgetreden, wordt verwezen naar het antwoord op vraag 4.
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?	Bij de verkeer- en milieuberekeningen is uitgegaan van de LVVP-maatregelen (m.u.v. de bij vraag 3 genoemde maatregel). Verondersteld is dat alle maatregelen in 2023 uitgevoerd zijn. Overigens zijn de maatregelen uit het LVVP die nog niet zijn uitgevoerd (zie vraag 4) niet nodig om aan de normen voor luchtkwaliteit te voldoen.
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?	Zo werkt de verkeersprognose niet. Er zitten geen tussenjaren in het model, alleen het basisjaar en het prognosejaar. Er is vanuit gegaan dat in het prognosejaar 2023 alle maatregelen zijn uitgevoerd. De genoemde maatregelen zijn in zoverre zekergesteld dat ze onderdeel uitmaken van het beleid van de gemeente. Ook de actualisatie van het LVVP die momenteel in voorbereiding zal een herbevestiging van de maatregelen inhouden.

Nr.	Vraag	Antwoord
8	Blijkt uit de monitoring van de overheid dat Delft voldoet aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit?	Ja, voor fijn stof wordt sinds 2007 voldaan aan de norm die per 11 juni 2011 gaat gelden (zie tabel 7.25 van het MER) . Voor stikstofdioxide wordt vanaf 2012 voldaan aan de norm die per 1 januari 2015 gaat gelden (zie tabel 7.24 van het MER).
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 NO2 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?	In 2010 werd voldaan aan de tijdelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit (zie de voetnoten bij de tabellen 7.24 en 7.25 van het MER). Zoals bij het antwoord op vraag 8 aangegeven wordt ook tijdig voldaan aan de uiteindelijke grenswaarden. De actualisatie van het plan van aanpak luchtkwaliteit is bedoeld om ondanks dit gegeven niet achterover te leunen, maar bezig te blijven met de verbetering van de luchtkwaliteit
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)?	Het Actieplan Geluid bevat aantallen gehinderden en slaapgestoorden in Delft als geheel, maar niet voor afzonderlijke wijken. Momenteel wordt gewerkt aan de actualisatie van het Actieplan Geluid. In dat kader komt een nieuwe geluidkaart beschikbaar op de website van de gemeente. Deze geluidkaart bevat tot op het niveau van de individuele woning informatie over de geluidbelasting. Op dit moment is niet aan te geven hoeveel ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden er in 2023 zullen zijn. Dat hangt namelijk in belangrijke mate af van de uiteindelijke inrichting van de verschillende bouwlocaties. Deze inrichting wordt in het vervolg van de planvorming (bestemmingsplannen en concrete bouwplannen) bepaald.
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.	Ja, dat kan: <ul style="list-style-type: none"> - voor het MER is niet de bestaande situatie de referentie, maar de situatie in 2023 zonder de voorgenomen bouwplannen (i.c. de autonome ontwikkeling) - over het MER kan besloten worden op basis van het thans verrichte onderzoek. Wel zal bij de voorbereiding van de bestemmingsplannen nader, meer gedetailleerd geluidonderzoek plaats moeten vinden.
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?	Deze vraag lijkt te verwijzen naar de voorstellen van de Belangenvereniging TU Noord, zoals opgesomd in paragraaf 5.2 van het MER. De conclusie van het MER is dat die maatregelen niet uitgevoerd <i>hoeven</i> te worden, maar wel uitgevoerd zouden kunnen worden. Dit staat op bladzijde 85, aan het eind van paragraaf 5.2. Van belang voor de discussie is dat in het MER bij de wensen van de belangenvereniging niet naar de haalbaarheid is gekeken; alleen de effecten op routekeuze van verkeer zijn verkend. De haalbaarheid is echter op het eerste oog wel problematisch (vanwege doorsnijding van allerlei bestaande functies, en zeer hoge kosten). Naar aanleiding van het MER komt dus niet een voornemen tot realisatie naar voren.
13	Kan aangegeven worden waarom de gemeentelijke website in	Op dit moment wordt gewerkt aan een update van de gemeentelijke website. Tegelijkertijd wordt de

Nr.	Vraag	Antwoord
	het geheel geen informatie meer bevat over de geluidbelasting in Delft en waarom de lokale milieupagina beperkt is tot informatie over bodembeheer?	geluidkaart vernieuwd (zie ook vraag 10).
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?	De geluidkaart op de website van het RIVM geeft inderdaad aan dat de geluidbelasting langs de route slecht is. Ook uit hoofdstuk 6 van het MER blijkt dat op een aantal plekken langs genoemde route sprake van hoge geluidbelastingen. Of daarmee de leefbaarheid langs deze route slecht is, is nog maar de vraag. De leefbaarheid wordt namelijk door veel meer factoren bepaald dan de geluidskwaliteit.
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?	Ja, het geluidhinderbeleid van de gemeente is ook gericht op het zo beperkt mogelijk houden van het aantal woningen met een verhoogde geluidbelasting. Bij de voorbereiding van bouwplannen wordt akoestisch onderzoek verricht met – bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder – onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te beperken.
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?	In het MER is er voor gekozen per onderzoeksalternatief de geluidbelastingen op een aantal punten vast te stellen. Hiermee zijn de effecten van de voorgenomen activiteiten goed in beeld gebracht. Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen zal nader, meer gedetailleerd onderzoek plaatsvinden. Dan wordt duidelijk hoeveel woningen met welke geluidbelastingen te maken krijgen. Zie ook het antwoord op vraag 10.
17	Indien de informatie voor het antwoord op vraag 16 niet beschikbaar is, kan dan niettemin besloten worden over het MER Delft Zuidoost?	Ja, dat kan. In het MER is de vraag aan de orde welke effecten de nieuwe ontwikkelingen hebben ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) in 2023. Hierin voorziet het MER. Het MER is niet bedoeld om bestaande geluidhinderknelpunten op te lossen.
18	Kan aangegeven worden wanneer de laatste tweejaarlijkse voortgangsrapportage van het LVVP naar de raad is gezonden?	Er is in 2007 een voortgangsrapportage aangeboden aan de commissie Wijk, Verkeer en Beheer (lijst niet te bespreken stukken van de vergadering van 15 maart 2007). Op dit moment wordt gewerkt aan de actualisatie van het LVVP, waarin ook de stand van zaken aan de orde komt.
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?	Nee, deze onderzoeken zijn door voortschrijdend inzicht (naar huidige inzichten wordt vanaf 2012 in heel Delft voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit) overbodig geworden en daardoor niet uitgevoerd. De subsidiegelden zijn binnen de kader van de Wet milieubeheer voor andere onderzoeken en maatregelen aangewend. Zo heeft de gemeente Delft subsidie gekregen voor het project 'Pakketpost per Fiets'.
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?	Monitoring van het LVVP vindt plaats in de zin van de informatie die de wethouder krijgt over projecten en de sturing die ze daarin zelf kan geven. Verder vindt continue monitoring van het verkeer plaats op vele plaatsen in Delft (via automatische telpunten) zodat goed bekend is hoe het verkeer zich ontwikkelt. Daaruit blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer de afgelopen jaren feitelijk gelijk is gebleven.
21	Klopt het dat de realisatie van de wateropgave conform de Waterstructuurvisie 2006 een randvoorwaarde is bij de realisatie	Ja, dat klopt. Zoals in paragraaf 3.2 van het MER staat aangegeven is de realisatie van de wateropgave zoals geformuleerd in de Waterstructuurvisie (WSV) voor de gemeente een

Nr.	Vraag	Antwoord
	van de verschillende projecten in alle alternatieven die in het MER onderzocht zijn?	randvoorwaarde bij de realisatie van de verschillende projecten. Concrete bouwprojecten zullen een bijdrage moeten leveren aan de beoogde waterstructuur van het gebied.
22	Betekent dit dat met het realiseren van de nieuwe bouwprojecten een waterbergingsopgave van 6.663 m ³ (bij 30 cm peilstijging) zal worden gerealiseerd voor het gehele gebied Delft Zuidoost? (vergelijk: tabel 10.48 MER)	De genoemde 6663 m ³ waterberging zijn het resultaat van de realisatie van de maatregelen uit de WSA en de WSV. Deze maatregelen zijn niet 1 op 1 gekoppeld aan de nieuwe bouwprojecten maar worden waar mogelijk wel gecombineerd. Zoals aangegeven in paragraaf 10.2 van het MER zijn uiteindelijk nog meer maatregelen nodig. Per project wordt een voor een polder resterende waterbergingsopgave opgelegd uitgaande van de normering van 325 m ³ /ha. De opgave is berekend op basis van de beschikbare waterberging per peildatum 2005. Bij realisatie van waterberging is de Waterstructuurvisie uitgangspunt. Het waterplan en de waterstructuurvisie zijn door het college vastgesteld beleid.
23	Kan het College aangeven om welke projecten het gaat bij deze maatregelen en welke verplichtingen van het College en raad zijn hieraan verbonden?	Een deel van de projecten komen voort uit de WSV, Verder wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de kansen en mogelijkheden die ruimtelijke ontwikkelingen bieden. Daarnaast wordt gezocht naar alternatieven als groene daken en het toestaan van tijdelijke waterberging bij hevige buien op bijvoorbeeld grasvelden e.d. en wordt gekeken naar andere oplossingen die onder andere uit het project klimaatadaptatie naar voren kwamen.
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 ³ resteert voor hetzelfde gebied (tabel 10.49), waarvan meer dan de helft in het gebied TU-Noord (15.144 m ³) dat reeds voor het overgrote deel is bebouwd en waar de waterbergingsopgave nauwelijks aan nieuwe bouwplannen gekoppeld kan worden?	De rekensom is als volgt (TU-Noord, Midden en TNO/Delftech als voorbeeld): <ul style="list-style-type: none"> - De wateropgave bedraagt 67.764 m³ (tabel 10.47, kolom 3) - Daarvoor is reeds 32.646 m³ bergingscapaciteit beschikbaar (tabel 10.47, kolom 5, uitgaande van peilstijging van 30 cm) - Realisatie van de maatregelen uit de WSA en de WSV levert 6663 m³ extra bergingscapaciteit - Het tekort is dan nog 28455 m³ (= 67764-32646-6663) - Daarmee is dan ca. 58% van de opgave gerealiseerd. Meer dan de helft van dit tekort doet zich inderdaad voor in TU-Noord. Het vormt een belangrijke opgave voor de uitwerking van de plannen in concrete bouw- en bestemmingsplannen om dit tekort weg te werken. De scope voor het oplossen van het bergingstekort is 2050. Naast de huidige oplossingen wordt op de lange termijn nog gezocht naar alternatieven. In het gebied Technopolis is sprake van een bergingsoverschot. Een van de mogelijkheden is gebruik te maken van dit bergingsoverschot. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheid om hogere peilstijgingen toe te staan. Zoals in tabel 10.49 wordt aangegeven zal een toegestane peilstijging van 50 cm een groot deel van het bergingstekort in het TU gebied oplossen. Verder wordt bij vraag 23 al vermeld dat uit het Klimaatadaptatieproject bruikbare ideeën naar voren zijn gekomen om aan de waterbergingsopgave tegemoet te komen.
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?	Het college realiseert zich dat de wateropgave een belangrijk item is en noemt water ook als één van de belangrijke thema's binnen een duurzame stad. Daarvoor zijn ook beleidsnota's als het waterplan en de waterstructuurvisie opgesteld. De gemeente spant zich samen met het

Nr.	Vraag	Antwoord
		Hoogheemraadschap van Delfland ook de komende jaren in om naar oplossingen te zoeken om te voldoen aan de waterbergingsopgave.
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?	Voor oplossingen zie bovenstaande antwoorden. Aan het Waterplan en de Waterstructuurvisie zijn vanuit de gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland budgetten gekoppeld om invulling te kunnen geven aan de maatregelen die voorkomen uit deze nota's.
27	Klopt het dat er bij uitvoering van het voorkeursalternatief slechts 3,7 m ² openbare ruimte per nieuw te bouwen woning blijkt?	Ja, uitgaande van de cijfers uit de tabel van blz 117 is het verschil tussen alternatief Rondom OV (vergelijkbaar met de VKA) en de referentiesituatie 17.928 m ² . Dat gedeeld door 4800 woningen is 3,7 m ² toename aan openbare ruimte.
28	Wordt bij het ontwikkelen van nieuwe woningen door de gemeente Delft het richtgetal van de rijksoverheid van 75 m ² groen per inwoner gehanteerd en hoe verklaart men de enorme afwijking van dit richtgetal (3,7 m ² in plaats van 75) bij de ontwikkelingen in Delft ZO?	Nee. Het richtgetal van 75m ² per inwoner is niet goed hanteerbaar omdat onduidelijk is waar de grens van de omgeving van de inwoner gelegd moet worden. Is dat de buurt, de wijk, de stad, de regio, heel Nederland? De 3,7 m ² is niet te vergelijken met de 75m ² omdat de 3,7m ² het oppervlak openbare ruimte is dat er per nieuwe woning bij komt, terwijl de 75m ² het oppervlak groen is per inwoner waar de rijksoverheid naar streeft.
29	Klopt het dat de 17.928 m ² nieuwe openbare ruimte eigenlijk alleen op het TNO terrein (13.918 m ²) en bij de Nieuwe Haven (3.637 m ²) 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 ²) is?	Ja, uitgaande van de cijfers uit de tabel van blz 199 is de toename van nieuwe openbare ruimte in de rest van het totale plangebied Delft ZO tussen alternatief Rondom OV (vergelijkbaar met de VKA) en de huidige referentiesituatie zo goed als nihil. Het Mekelpark is een redelijk nieuw centraal park in TU Midden. Deze is meegeteld in de huidige situatie, terwijl dat wel de drager is van de openbare ruimte van TU Midden. De aanwezigheid van dit park maakt het verantwoord om andere locaties te verdichten. De ontwikkellocaties maken gebruik van parkeerterreinen (bv C Drebbelegweg en BvdPolweg) of oude faculteitslocaties (bv Gele scheikunde en vml Bouwkunde).
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?	Ja, zie het antwoord op vraag 29.
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 ² afneemt?	Ja, uitgaande van de cijfers uit de tabel van blz 199 is er een afname van openbare ruimte tussen alternatief Rondom OV (vergelijkbaar met de VKA) en de huidige referentiesituatie. Hier is wel zaak het verschil te benoemen tussen alternatief Rondom OV en het VKA. In het VKA is de Kanaalhof eruit gehaald. Op die locatie kan niet zonder meer gebouwd worden. Dat levert een mogelijke toename van openbare ruimte in TU noord van ca 6400 m ² (het terrein tussen het Science Centre, DUWO kantoor, botanische tuin en de vml bebouwing aan de prof Schermerhornstraat is ca 80m x 80m)
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 ² per inwoner) afneemt ten opzichte van de huidige situatie?	Vooropgesteld zij dat de hoeveelheid openbare ruimte ook voor de huidige bewoners toeneemt. Gerelateerd aan het aantal inwoners is er, rekening houdend met de toename van het aantal woningen, echter sprake van een afname. Het antwoord op de vraag is ja: uitgaande van de cijfers uit de tabel van blz 117 is het verschil tussen alternatief rondom OV (vergelijkbaar met de VKA) en de referentiesituatie 17.928 m ² . Een

Nr.	Vraag	Antwoord
		toename van 3000 studentenwoningen levert gemiddeld een toename van 3000 studenten als inwoners. Een toename van 1800 reguliere woningen met een gemiddelde bezetting van 2 inwoners levert een toename van 3600 inwoners. Tezamen een toename aan inwoners van 6600. Dat levert per saldo een afname van m2 per huidige inwoner van ca 25m2 per inwoner).
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?	De paragraaf op blz 16 en 54 m.b.t. de openbare ruimte verwoorden dat uitstekend: er is een kwantitatieve toename en er zal een kwalitatieve verbetering plaats gaan vinden. Een verdichting geeft meestal een afname van openbare ruimte te zien, terwijl hier sprake is van een toename. Er komt voor de huidige bewoners meer openbare ruimte. Duidelijk is dat zij die ruimte met de nieuwe bewoners zullen gaan delen.
34	<p>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.</p> <p>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?</p>	<p>Het citaat uit het rapport van "zeer goede" doorstroming is niet in het MER terug te vinden. Wel de I/C-waarde waar naar wordt verwezen (0,52). Deze waarde betreft de I/C-waarde voor een wegvak. Naast de I/C-waarde voor wegvakken heeft Arcadis haar rapport ook gebaseerd op de beoordeling van kruispunten.</p> <p>Van belang is dat in tegenstelling tot wat de vragensteller zegt er op dit moment geen sprake is van een structurele overbelasting van TU-Noord kruispunten, dus een I/C-waarde van 0,8 zou er ook niet op zijn plek zijn. Wel staan er natuurlijk wachtrijen in het gebied, omdat er verkeerslichten gebruikt worden. Het is er druk, maar er kan gesproken worden van een goede afwikkeling voor een stedelijk netwerk. Dat wil niet zeggen dat er geen verbeteringen gewenst zijn. Daar zijn de LVVP-maatregelen voorzien, evenals aanvullingen hierop die uit het MER naar voren komen. Verder is het gebruik van I/C-waarden een normale manier van beoordelen in een MER, ook met etmaalwaarden. Achter het gebruik van I/C-waarden is een diepgaande vakmatige discussie mogelijk, met veel nuances, maar deze is behoorlijk technisch van aard. Verder wordt opgemerkt dat op verzoek van de gemeente aan de I/C-beoordeling ook de beoordeling op kruispunten is toegevoegd (zie bladzijde 73, bij de opmerking onder tabel 5.8). Tenslotte is het van belang te beseffen dat gezien de lange termijn waarop gekeken wordt er grenzen zijn aan de mate van detail waarin onderzoeken zinvol zijn, gezien de aanzienlijke onzekerheidsmarges die voor de lange termijn spelen.</p>
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?	<p>Ijking van I/C-waarden heeft niet plaatsgevonden. Arcadis gebruikt een modelmatige aanpak om situaties (m.e.r.-varianten) op een vaste manier op hoofdlijnen te kunnen vergelijken. Vervolgens is waar nodig (naar oordeel van Arcadis) in meer detail beoordeeld op kruispuntniveau of er problemen zijn te verwachten. Dit is een verdedigbare en consequente methode.</p> <p>Mocht het bepalen van capaciteiten gewenst zijn, dan moet bedacht worden dat dit een zeer omvangrijk onderzoek vergt. Daarbij moeten rekenmodellen worden ontwikkeld die dan deels geijkt zouden kunnen worden op bestaande kruispunten in het gebied. Alleen het gebruik van rekenmethoden is zinvol omdat voor het jaar 2023 natuurlijk nog niets te meten valt. De haalbaarheid van het idee van ijken van capaciteiten is dus problematisch en een dergelijk onderzoek gaat veel verder dan voor een MER gebruikelijk is.</p>

Nr.	Vraag	Antwoord
36	<p>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)</p> <p>Bekend is dat het Oostplein al optimaal is ingericht voor een goede doorstroming, zowel qua ontwerp als toegepaste regeling van de verkeerslichten.</p> <p>Denkt het College dat het Oostplein de verkeerstoename kan verwerken, aangezien er nu al in de splits dagelijks lange files voor ontstaan?</p> <p>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?</p>	<p>Ja, er is voldoende fysieke ruimte om capaciteitsuitbreiding plaats te laten vinden (wat natuurlijk ten koste zal gaan van andere functies, bijvoorbeeld van de busstrook vanaf de Oostpoortweg, of van een deel van de berm). Of de verkeersregeling effectiever kan worden gemaakt is in dit stadium niet bekeken. Dat het evident zou zijn dat het kruispunt nu 'optimaal' is (wat impliceert dat meer verkeer via dit punt laten rijden onmogelijk zou zijn), blijkt in ieder geval nergens uit.</p>
37	Ontbreekt	
38	Ontbreekt	
39	<p>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?</p>	<p>De gevolgde methode is een gebruikelijke voor MER-studies en kan zonder problemen geaccepteerd worden voor het doel waarvoor het gebruikt is. De I/C-waarden moeten wel bezien worden vanuit dat doel. Daarom heeft Arcadis ook nog naast de I/C-waarden apart op kruispuntniveau beoordeeld (waar Arcadis dat nodig achtte). Dat staat ook op bladzijde 73, bij de opmerking onder tabel 5.8. Dit is gebeurd op aandringen van de gemeente, en zo is dus al gedetailleerder onderzoek gedaan dan Arcadis gewoon is bij dit soort MER-studies.</p>
40	<p>De uitkomsten van het verkeersmodel laten zien dat in het zichtjaar 2023 er sluipverkeer 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.</p> <ol style="list-style-type: none"> Welke verklaring heeft het College voor deze grote toename van dit sluipverkeer? Beoogt men dit sluipverkeer 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 	<p>In de toekomst wordt uitgegaan van het herinrichten van de Nassaulaan tot 30 km/h-weg. Het verschil met andere buurtstraten wordt dan aanmerkelijk kleiner, waardoor meer verkeer voor de buurtstraten kiest. De verkeersberekeningen geven hiervan een inschatting. Het effect daarvan op de hoofdwegen zal in verhouding tot de daar te verwachten verkeersintensiteiten beperkt zijn. Het gebruik van buurtstraten door te grote hoeveelheden verkeer wordt door de gemeente ongewenst geacht. In het kader van het MER kan echter nog niet bepaald worden welke concrete maatregelen wanneer genomen zullen moeten worden. Mocht de vraag relevant worden, mogelijk pas over een aanzienlijk aantal jaren, dan zal op dat moment naar oplossingen gekeken moeten worden.</p>

Nr.	Vraag	Antwoord
	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?	Dat kan. Overigens bestaat dat stuk bijna alleen uit plaatjes.