

De gemeenteraad van Delft
Postbus 78
2600 ME DELFT

Delft, 18 april 2011

zienswijze MER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost

zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Pauwmolen

Geachte leden van de raad,

Op 24 februari 2011 heeft u het MER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost aanvaard. Op 8 maart 2011 heeft het College van Burgemeester en Wethouders dit MER samen met het ontwerpbestemmingsplan Pauwmolen ter inzage gelegd. Hiermee geven wij u onze zienswijzen op zowel het MER als het ontwerpbestemmingplan. Deze zienswijzen geven wij mede namens de in de bijlage genoemde (rechts)personen, wonende in en rond het plangebied Pauwmolen.

algemeen

Allereerst spreken wij onze waardering uit voor het vele werk dat verricht is bij de voorbereiding van het MER en de wijze waarop in de m.e.r.-procedure ruimte is geboden voor inbreng van belanghebbenden waaronder onze vereniging. Voor zover het MER hierover duidelijkheid en zekerheid geeft, lijkt de ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied Delft Zuidoost op belangrijke punten positief bijgesteld ten opzichte van eerdere plannen. De leefbaarheid in het plangebied gaat echter nog steeds op essentiële onderdelen als verkeersgeluid en hoeveelheid groen achteruit. Het MER bevat naar onze mening nog belangrijke tekortkomingen. Bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan Pauwmolen is onvoldoende ruimte geboden aan participatie. Dit plan bevat naar onze mening ook tekortkomingen. Wij zijn van mening dat essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Onze zienswijze lichten wij hierna puntsgewijs toe.

Een algemeen punt vinden wij het ontbreken van de juiste balans tussen bouwontwikkelingen en de noodzakelijke flankerende maatregelen op het gebied van aanvullende weg- en verkeersmaatregelen en ruimte voor voldoende groen, water, maatschappelijke voorzieningen en parkeren.



1. Procedure MER en bestemmingsplan

1.1. Voorgenomen activiteit onvoldoende concreet uitgewerkt

Het MER bestemmingsplannen Delft Zuidoost is bedoeld ter onderbouwing van bestemmingsplannen voor het plangebied. Ten tijde van het opstellen van het MER en zelfs bij aanvaarding van het MER ontbrak echter elk (voor)ontwerp van een bestemmingsplan. Enerzijds bestaan er vergevorderde bouwvoornemens die reeds in 2007 als urgent werden aangemerkt, anderzijds wordt hierover geen duidelijkheid verschaft, uitgezonderd voor het zeer beperkte plandeel Pauwmolen waarvan het ontwerp na aanvaarding van het MER bekend is gemaakt. Wij hebben om deze reden aangedrongen op een goede ruimtelijke uitwerking in bestemmingsplannen voor een groter deel van het plangebied, dan wel in een masterplan of gebiedsvisie. Door belangrijke vraagstukken, zoals akoestische berekeningen (op bestemmingsplanniveau), waterberging en groene ruimte, niet uit te werken, biedt het MER onvoldoende basis als onderbouwing voor bestemmingsplannen. Daarnaast leidt het ruimtelijk faseren van plannen tot woningaantallen onder 1.500 stuks: de drempel waaronder woningbouwplannen als 'niet in betekende mate' worden gekwalificeerd voor luchtkwaliteit. De eerdere aanmelding van woningbouwprojecten voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor een deel van het plangebied is daarbij niet juist omdat van veel lagere aantallen woningen werd uitgegaan. Wij vragen u het MER aan te vullen met een uitwerking voor in elk geval de aspecten groen en water.

1.2. Participatie en oordeelsvorming bestemmingsplan Pauwmolen onvoldoende

Het College van B&W dient belanghebbenden voldoende informatie te geven voor een goede voorbereiding van een bestemmingsplan. Dit betekent naar onze mening na de aankondiging van een bestemmingsplan het opstellen van een concept of voorontwerp bestemmingsplan en zo lezen we dit ook op de gemeentelijke informatiepagina¹. Door slechts informatie op hoofdlijnen te verstrekken tijdens een informatieavond is voorbij gegaan aan het bieden van de mogelijkheid tot participatie in de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Ook tijdens de inspraakavond voor het MER, 1 november 2010, ontbrak een concept of voorontwerp van het bestemmingsplan. Bij schrijven van 9 februari 2011 heeft het College van B&W het ontwerpbestemmingsplan op 24 februari 2011 ter informatie naar u gezonden waarmee u zich als bevoegd gezag voor het MER dus ook geen oordeel heeft kunnen vormen over het bestemmingsplan ten tijde van bespreking en aanvaarding van het MER.

1.3. Alternatieven voor het plangebied onvoldoende onderzocht

De Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 (RSVD 2030) is kaderstellend voor de project-m.e.r. Delft Zuidoost. De RSVD 2030 bevat twee alternatieven, kortweg aangeduid als Spreiden en Bundelen (in Delft Zuidoost), in drie varianten: Hoog, Midden en Laag (aantal woningen). In de RSVD 2030 wordt geen keuze gemaakt voor een alternatief of variant. In reactie op het plan-m.e.r. RSVD 2030 heeft de Commissie voor de m.e.r. aanbevolen de keuze dan alsnog in een volgende fase gemotiveerd te maken. In het Richtlijnenadvies project-m.e.r. Delft Zuidoost onder 2.1 adviseert de Commissie voor de m.e.r. te verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten. In het MER wordt hierover slechts opgemerkt "Gegeven de beperkt beschikbare ruimte elders in de stad en de wens van (internationale) studenten en kenniswerkers zich in de omgeving van de TU te wonen kiest de gemeente ervoor een aanmerkelijk deel van de woningbehoefte in Delft Zuidoost te realiseren." Uit de RSVD 2030 komt dit gegeven echter niet naar voren. De nadere motivering die heeft geleid tot het inperken en selecteren van de opties in de RSVD 2030 ontbreekt. Zowel het gegeven van 4.800 woningen als - en met name - de ligging hiervan in het plangebied vinden wij

¹ http://www.delft.nl/Inwoners/Wonen_en_leven/Wonen/Bouwzaken/Bouwen_en_verbouwen/Ruimtelijke_ordening_en_bestemmingsplannen/Ruimtelijke_ordening/Wat_is_een_bestemmingsplan



onvoldoende onderbouwd. Het alternatief Spreiden uit de RSVD 2030 is niet blijkens het MER onderzocht.

1.4. Fasering en scenario's ontbreken

In het MER wordt terecht gesteld dat de kredietcrisis leidt tot een lager tempo en meer onzekerheid bij de realisatie van bouwplannen. Het MER geeft echter onvoldoende duidelijkheid hoe hier goed op kan worden ingespeeld. Wij stellen voor dat wordt gewerkt met scenario's, bandbreedtes, fasering en het hanteren van een aantal uitgangspunten daarbij om negatieve milieueffecten te beperken: Daarbij kan gedacht worden aan:

- het zo lang mogelijk uitstellen van bebouwing nabij of in ecologisch of cultuurhistorisch waardevolle gebieden;
- voldoende voorzieningen per fase te realiseren, zodat goed functionerende buurten (kunnen) ontstaan met bijvoorbeeld (fiets)verbindingen en warmte/koude opslag.
- tijdige realisatie van eventuele mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld voor geluid);
- de zekerstelling van de aanleg en het beheer van de gewenste groenvoorzieningen.

Het MER biedt hierdoor alleen een globale fasering in ruimte en aantallen woningen en geeft geen informatie over hoe, waar en wanneer in een planfasering milieueffecten geminimaliseerd kunnen worden. Deze informatie is ook belangrijk voor het meest milieuvriendelijke alternatief.

1.5. Evaluatieparagraaf MER niet ingevuld

Een goede evaluatie van het MER maakt bijstelling mogelijk. In de praktijk maakt Delft geen gebruik van de mogelijkheid (en zelfs plicht) tot evaluatie van het MER. Zo is bijvoorbeeld, ondanks de aankondiging hiervan, het MER Technopolis (grenzend aan het plangebied Delft Zuidoost) nooit geëvalueerd. Om deze reden zien wij graag tijdig een goed uitgewerkt evaluatieplan (met bijbehorende budgetreservering), aansluitend ook op de hiervoor genoemde mogelijkheden bij fasering en werken met scenario's.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt aangegeven dat zowel ontwikkelaars, waaronder de TU Delft, als de gemeente aan een zekere flexibiliteit hechten met betrekking tot de woningbouwaantallen per locatie. Niet is aangegeven of en hoe men zal monitoren welke veranderde verkeerseffecten dit zal hebben voor de wijk in vergelijking met de verkeerseffecten die zijn onderzocht in het kader van het MER.

1.6. Zichtjaar planhorizon onjuist

Ten onrechte is als zichtjaar 2023 gehanteerd, uitgaande van de looptijd van tien jaar van bestemmingsplannen. Het MER kan echter ook voor bestemmingsplannen die na 2013 worden vastgesteld als basis dienen. Zo heeft een bestemmingsplan dat bijvoorbeeld in 2015 wordt vastgesteld een looptijd tot 2025. Het ruimtelijk kader voor de planvorming vormt de RSVD 2030 met planhorizon 2030 en dit bevat voldoende aanknopingspunten voor een ruimtelijke invulling op het globale niveau waarvan nu is uitgegaan in de project-MER voor de periode 2023-2030. Hierdoor is een onderschatting van de effecten ontstaan. Wij verzoeken u het MER aan te vullen met een effectinschatting voor de periode 2030.

1.7. Huidige situatie is niet vergeleken met toekomstig

Het MER maakt slechts een vergelijking van de toekomstige situatie in de autonome ontwikkeling (zonder plan) met de situatie met plan. Voor bestemmingsplannen is voor geluid vereist dat de



toekomstige situatie wordt vergeleken met de situatie tien jaar na planrealisatie en in feite is vergelijking van de toekomstige situatie met plan tegenover de huidige situatie waar het werkelijk om gaat. Voor bijna het gehele plangebied ontbreekt echter de informatie op bestemmingsplanniveau. Er is zelfs geen beeld van hoeveel bestemmingsplannen van welke omvang de komende jaren in procedure gebracht gaan worden. Juist de optelling, de cumulatie van autonome ontwikkeling met de planontwikkeling laat zien hoe groot de feitelijke veranderingen zijn. Door hier geen inzicht in te geven ontstaat een geflatteerd beeld.

2. Milieu-effecten en leefomgevingskwaliteit

2.1. Woningbouwlocaties lijken bepaald door grondposities en niet door milieu

Het bestemmingsplan Pauwmolen voorziet in woningen op een locatie met de hoogste geluidbelasting (gevelbelasting tot 75 decibel volgens het MER) direct naast rijksweg A13, terwijl een veel gunstiger locatie als het voormalig bouwkunde-terrein voorlopig onbebouwd blijft. Wij begrijpen niet waarom gekozen is voor een woonlocatie op 50 meter afstand van de A13. Ook als deze functie zou passen binnen de huidige regelgeving vinden wij het weinig verantwoord om de bewoners van 285 woningen bloot te stellen aan luchtverontreinigende stoffen die met name bij westenwind niet kunnen worden tegengehouden door mechanische ventilatie. Bekend is dat juist aan de luwe zijde van constructies langs wegen verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen kunnen ontstaan. Wij bepleiten onderzoek hiernaar. Illustratief voor de groeiende maatschappelijk bezorgdheid over het te dicht bouwen langs de snelweg is een recente documentaire van Zembla waaruit blijkt dat economische motieven de overhand hebben op gezondheidsmotieven². Wij bepleiten voor de Pauwmolen gezondheid prioriteit te geven.

Door de planvorming niet integraal af te wegen, is het MER als instrument onvoldoende benut.

2.2. Geluid in het plangebied Delft Zuidoost is onvoldoende uitgewerkt

Voor het overige plangebied (buiten Pauwmolen) is nog niet duidelijk hoe met geluid wordt omgegaan. Alleen voor het bestemmingsplangebied Pauwmolen is akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dergelijk onderzoek en de bijbehorende keuzes en afwegingen dienen consequenties te hebben voor de milieu-informatie in het MER en de nog op te stellen bestemmingsplannen. Nu is sprake van zeer uiteenlopende informatie in MER en bestemmingsplan-onderzoek. Wel is reeds duidelijk dat op de drukste punten in woonbuurten de geluidbelasting die daar reeds boven 60 dB is³ met 2-3 dB toeneemt. Uit akoestisch onderzoek kan een grotere toename blijken, immers daarbij moet worden vergeleken met de huidige situatie (jaar na planrealisatie) en 10 jaar daarna. Hoeveel ernstig geluidgehinderden en slaapgestoorden telt het plangebied nu en in de toekomst? Het MER geeft hierover geen uitsluitsel. Wij verzoeken u het MER aan te vullen met deze informatie.

2.3. Bouwplan Pauwmolen voldoet niet aan gemeentelijk geluidbeleid

Het gemeentelijk geluidbeleid is er op gericht nieuwe knelpunten te voorkomen. Er wordt in het beleid gesteld dat in principe geen medewerking wordt verleend aan de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen die een gecumuleerde geluidsbelasting aan de gevel ondervinden van meer dan 70 decibel⁴. Het geluidonderzoek behorende bij het MER geeft gevelwaardes tot 75

² <http://zembla.vara.nl> 'Stikken langs de snelweg', 16 april 2011

³ zie bijv. <http://cerberus.rivm.nl/geluid/geluidbel.php?postcode=2628BK&huisnummer=130>

⁴ <http://ris.delft.nl/smartsite.shtml?ch=CBR&id=12409>



dB. Het akoestisch onderzoek bestemmingsplan Pauwmolen concludeert dat realisatie van het plan acceptabel is op basis van veel lagere uitkomsten. Ten onrechte is hierbij gerekend met de aanwezigheid van tweelaags ZOAB op de A13 zodat getwijfeld kan worden aan de uitgangspunten en de uitkomsten van het onderzoek.

Te vrezan valt bovendien voor weerkaatsing van het verkeersgeluid van de A13 via de hoogbouw van het bouwplan Pauwmolen, die het effect van het geluidscherm langs de A13 deels teniet zal doen. Wij verzoeken u dit alsnog te onderzoeken.

2.4. Bouwplan Pauwmolen leidt tot onevenredige beperking van de bezonning

Uit de bezonningsstudie blijkt dat woningen aan de Delfgauwseweg drie uur per dag minder zon hebben in de winterperiode. Wij vinden dat een onevenredige verslechtering van het woonklimaat. Het bouwplan zou daarom minder hoog moeten zijn. Wij vragen u het bestemmingsplan aan te passen zodanig dat geen onevenredige verslechtering van de bezonning bij omliggende woningen optreedt.

2.5. Groenverlies bestemmingsplan Pauwmolen wordt niet gecompenseerd

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gesteld dat de huidige ecologische zone op papier al niet meer bestaat omdat het terrein de bestemmingen bedrijfsdoeleinden en verkeer heeft gekregen in het bestemmingsplan TU-Noord in 2007. Ook in het bestemmingsplan Wippolder 1998 gold echter reeds de bestemming bedrijfsdoeleinden. In het in 2004 vastgestelde Ecologieplan is op de Ecologische Basiskaart het gebied niettemin aangegeven als Ecologische Hoofdstructuur; zie ook afbeelding 12.34 in het MER. Het op deze wijze, via het bestemmingsplan, aanpassen (of interpreteren) van het Ecologieplan, dus zonder feitelijke compensatie, is in het beroep tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan TU-Noord bestreden en door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is deze grond gevolgd. Aanpassen van de Ecologische Hoofdstructuur kan dus niet door middel van alleen de bestemmingsplankaart, ook de Nota Ecologie dient hierop te worden aangepast dan wel feitelijke compensatie dient te worden uitgevoerd. De toelichting op het bestemmingsplan merkt terecht op dat deze compensatieverplichting geldt. Onvoldoende is echter aannemelijk gemaakt hoe het oppervlak en de kwaliteit aan groen worden gecompenseerd door bijvoorbeeld uitbreiding van de groenstructuur in een ander deel van het plangebied Delft Zuidoost. Er is geen compensatieplan en de bestemmingsplankaart toont alleen dat veel minder groen resteert. De groenopgave is niet kwantitatief gemaakt en het is onduidelijk hoeveel groen verdwijnt en elders terug komt. Ook de vraag of realisatie van het plan buiten de Ecologische Hoofdstructuur niet mogelijk was, is naar onze mening onvoldoende beantwoord. Deze werkwijze maakt helaas duidelijk hoe verwacht kan worden dat bij volgende bouw- en bestemmingsplannen wordt omgegaan met deze verplichting.

2.6. Nota Ecologie wordt in plangebied Delft Zuidoost onvoldoende gerespecteerd

Het MER stelt vast dat de gevolgen op groen en natuur negatief en deels onbekend zijn. Er wordt verder volstaan met de opmerking dat intenties zijn uitgesproken door de gemeente om aanwezig groen zoveel mogelijk te laten staan. Zoals eerder aangegeven kan niet enerzijds planologisch nauwkeurig gedefinieerd ruimte worden gecreëerd voor grootschalige woningbouw en anderzijds genoeg worden genomen met het niet nakomen van beleidsuitgangspunten in de Nota Ecologie. "De planontwikkeling heeft een negatief effect op de primaire ecologische structuur en het kerngebied." valt te lezen in de toelichting op het bestemmingsplan Pauwmolen. Dit is mede het gevolg van de zeer beperkte begrenzing van het bestemmingsplangebied: er lijkt geen ruimte te zijn. Dit kan alleen voorkomen worden door (bestemmings-)plangebieden van voldoende omvang te kiezen en hier de benodigde maatregelen in op te nemen.



2.7. Er wordt niet voldaan aan de parkeernormen in het bestemmingsplan Pauwmolen

Er wordt uitgegaan van 143 studentenwoningen met een parkeernorm van 0,3, dus 43 parkeerplaatsen en 142 sociale koopwoningen (sociale koopwoningen, huurwoningen en/of studentenwoningen) met een parkeernorm van 0,6, dus 85 parkeerplaatsen, totaal 128 parkeerplaatsen. Voor sociale koopwoningen geldt echter een norm van 1,3, voor sociale huurwoningen > 2 kamers een norm van 1,2 parkeerplaatsen per woning. Volgens de toelichting maakt het bestemmingsplan ook deze woningen mogelijk en zou, zo lang de bestemming niet beperkt is tot sociale huurwoningen < 2 kamers uitgegaan moeten worden van een hogere norm. Ook voor het verdere plangebied Delft Zuidoost ontbreekt duidelijkheid over de vraag hoe de parkeerdruk wordt opgevangen. Zeker in het licht van de ruimtedruk en de behoefte aan voldoende ruimte voor groen en water, verdient het aanbeveling de parkeerbehoefte zoveel mogelijk inpandig, in parkeergarages, op te lossen.

3. Woningbouw

3.1. Onderscheid studentenwoningen en reguliere woningen.

In het bestemmingsplan Pauwmolen krijgen alle woningen de bestemming 'Wonen' (H5 'Functies'). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen studentenwoningen en reguliere woningen. Dat gebeurt wel bij de bepaling dat in de toren maximaal 143 studentenwoningen mogen worden gerealiseerd en in het appartementengebouw in totaal maximaal 142 sociale woningen. Het gaat hierbij echter om de bepaling van maximale en niet ook minimale aantallen. Dit betekent dat in de toren eveneens maximaal 143 reguliere woningen gerealiseerd zouden mogen worden of maximaal 142 studentenwoningen in het appartementsgebouw. Het MER voor de bestemmingsplannen in Delft Zuidoost is bij berekeningen uitgegaan van een verdeling tussen studentenwoningen en reguliere woningen, maximaal respectievelijk 3.000 en 1.800 tot 2023. Tegelijkertijd maakt het bestemmingsplan het mogelijk om studentenwoningen om te zetten in reguliere woningen en dat heeft dan een groot effect op het verkeer en het parkeren in de wijk zonder dat dit is meegenomen in de berekeningen voor het MER.

3.2. Aantallen studenten per studentenwoning

Bij de berekeningen van het MER is er van uitgegaan dat er per studentenwoning één student woont. Het is goed mogelijk dat in de nabije toekomst meer aandacht komt voor de bouw van onzelfstandige wooneenheden voor studenten zodra deze groep in aanmerking komt voor een huurtoeslag. Rekening houdende met de berekeningen van het MER lijkt het voor de hand te liggen om in de toelichting van het bestemmingsplan uit te gaan van aantallen studenteneenheden in plaats van studentenwoningen.

3.3. Toekomstige behoefte studentenhuisvesting

Onderdeel van het MER is een door het RIGO uitgevoerd onderzoek over de toekomstige studentenbehoefte in Delft⁵. Daarin is geschreven op pagina ii): "Op basis van de studentenprognose en het actuele huisvestingspatroon (gebaseerd op verschillende bronnen) heeft RIGO berekend dat de huisvestingsbehoefte gedurende de periode 2010 tot 2023 toeneemt met 2.630 tot 2.910 wooneenheden. Uitgaande van de ambitie van 3.150 woningen in de periode 2010 tot 2023 (3.400 in de periode 2008 tot 2023) betekent dit een zekere overcapaciteit in de plannen". Alleen een zogenaamde kwalitatieve inhaalslag zou volgens RIGO de ambitie om 5.000 studentenwoningen toe te voegen rechtvaardigen. Gezien het acute tekort aan studentenwoningen

⁵ Studentenwoningen in Delft, Rigo, augustus 2010.



lijkt de geraamde vervanging van 800 bestaande studentenwoningen voorlopig niet aan de orde. Tegelijkertijd gaat het om prognoses die zijn gebaseerd op het extrapoleren van ontwikkelingen uit het verleden en deze bieden, als bekend, geen garantie (meer) voor de toekomst. Zo hebben de drie grootste faculteiten van de TU onlangs een numerus clausus aangekondigd, gaan collegegelden fors omhoog en staan de studentenbeurzen onder grote druk van bezuinigingen. De kans dat de groei van het aantal uitwonende studenten veel eerder afvlakt dan in 2023 zoals voorzien in het RIGO onderzoek⁶ is aanwezig. De totale inschatting van de behoefte aan studentenwoningen in het MER is vermoedelijk op onjuiste aannames gedaan of in ieder geval lijkt daarbij veel te weinig rekening gehouden met onzekere factoren als gevolg van de economische recessie. Het enthousiasme waarmee studentenhuisvesting, bijna de laatste strohalm van de woningmarkt van vandaag, momenteel ontwikkeld wordt, kan leiden tot bouwen voor leegstand.

4. Verkeer en infrastructuur

4.1. Geen (ruimtelijke reservering voor) extra verkeerscapaciteit

Uit het MER blijkt dat de verkeersdruk op belangrijke, nu reeds zwaar belaste routes, verder toeneemt. Geluidsanering blijft hier nog steeds achterwege, ondanks de vaststelling (zie de website van het RIVM¹) dat woningen nu reeds boven 65 dB geluidbelast zijn. In deze situatie is het treffen van maatregelen voor extra verkeerscapaciteit buiten de zwaarst belaste woonbuurten noodzakelijk. De Belangenvereniging TU Noord heeft reeds eerder, samen met politieke partijen, het initiatief genomen tot het uitwerken van alternatieve oplossingen om de verkeersdruk niet verder te laten toenemen. Het is voor ons onaanvaardbaar dat in de planvorming uitgegaan blijft worden van het mogelijk maken van verdere verkeersgroei tot meer dan 20.000 motorvoertuigen per dag door smalle woonstraten zoals de Julianalaan tussen het Oostplein en het Poortlandplein. Wij zien graag een aanvulling op het MER waarin het effect is beoordeeld van een aanvulling op het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP). In deze aanvulling dienen maatregelen te zijn opgenomen die leiden tot reductie van de hoeveelheid verkeer op de zwaarst belaste routes. Ook het ontwerpbestemmingsplan Pauwmolen bevat geen ruimtelijke reservering voor dergelijke ontlastende infrastructuur.

4.2. In het MER is onvoldoende rekening gehouden met sluipverkeer

Doordat de hoofdwegen in het verkeersnetwerk in 2023 tot aan de grenzen worden belast, ontstaat er sluipverkeer over de woonstraten. Hierdoor lekt een verkeerstroom van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per etmaal weg, waardoor de in het MER genoemde verkeersintensiteiten over het hoofdnetwerk (Schoemakerstraat en Julianalaan) een geflatteerd beeld geven.

4.3. Verkeersprognoses in het MER zijn te laag

In eerdere publicaties van de gemeente zijn veel hogere aantallen voertuigintensiteiten gepubliceerd voor de Julianalaan, tot 4.500 motorvoertuigen meer in het jaar 2007.⁷ Ook ten gevolge van het hiervoor genoemde effect van 2.000 motorvoertuigen zijn de prognoses in het MER voor 2023 over de Julianalaan 6.500 motorvoertuigen te laag. De prognoses dienen dan ook te worden verhoogd naar respectievelijk 25.900, 24.600 en 26.500 in de drie gehanteerde scenario's. De milieueffectbepalingen dienen overeenkomstig te worden bijgesteld. Op knelpunten waar nu in de berekeningen net aan normen voor lucht en geluid lijkt te worden voldaan zijn (te) hoge waarden

⁶ Ibid p18

⁷ RBOI rapport Luchtkwaliteit 31 augustus 2006: 17.200 voertuigen in 2007; Mobiliteitseffectentoets augustus 2006 t.b.v. TU-Noord: 15.991 voertuigen in 2002



waarschijnlijk. Zoals eerder aangegeven, zou niet 2023 maar 2030 het zichtjaar moeten zijn. De verkeersintensiteiten zullen tussen 2023 en 2030 naar schatting nog met zo'n 1,5 % tot 3% per jaar verder stijgen, dus 10% en 20% bovenop de stijging die in het MER is voorzien voor 2023.

4.4. Meest milieuvriendelijk alternatief (mma) onvoldoende uitgewerkt

In het MER worden Intensiteit/Capaciteit-(I/C-)verhoudingen als maat genomen voor het bepalen van de doorstroming van het verkeer op het netwerk. In het MER wordt voor het jaar 2007 een I/C-waarde van 0,52 gehanteerd op de Julianalaan. Dit betekent een vlotte en ongehinderde doorstroming. In werkelijkheid stagneert het verkeer hier dagelijks in de spits, hetgeen betekent dat de I/C-verhouding beduidend hoger ligt. Dit kan onze inziens twee dingen betekenen: of de gehanteerde intensiteiten zijn te laag, of de verwachte afwikkelcapaciteit van de betreffende wegen is te hoog gemodelleerd.

De gemeente heeft in schriftelijke beantwoording aan de Raad gesteld dat geen ijking heeft plaatsgevonden van de I/C-verhouding. Dit betekent naar onze mening dat de verkeersafwikkeling onjuist of ontoereikend bepaald is. Er zijn vergaande conclusies aan deze bepaling verbonden, namelijk dat het huidige verkeersnetwerk de sterke toename van het verkeer kan blijven accommoderen, met slechts een beperkte aanpassing van kruispunten. Zoals hiervoor aangegeven, blijkt uit de dagelijkse filevorming in de spits dat de I/C-verhoudingen in 2007 beduidend hoger zijn dan 0,52. Extrapolatie hiervan naar 2023 betekent dat I/C-verhoudingen dan ook beduidend hoger zijn dan in het MER worden aangehouden. Bij dergelijke hogere waarden dan in het MER gehanteerd ligt het voor de hand om andere mogelijkheden voor ontsluiting te onderzoeken, omdat aanpassing van kruispunten niet voldoende is om de verkeersstroom te kunnen verwerken. Dit is niet gebeurd in het MER en evenmin is gemotiveerd waarom dit niet is gebeurd. Nu alternatieve ontsluitingen van Delft Zuidoost niet zijn onderzocht, is ook de mogelijke milieuwinst daarvan onbekend gebleven. Het meest milieuvriendelijk alternatief is daarmee onvoldoende. Wij verzoeken u dit onderdeel alsnog uit te werken voor het mma.

4.5. Knelpunten verkeersafwikkeling onderschat

De ruimtelijke situatie in Delft Zuidoost en de activiteiten die daar plaats vinden, zorgen ervoor dat de spits sterk gepiekt verloopt ten opzichte van de gemiddelde situatie. Voor Delft als geheel verloopt de spits vlakker dan in Delft Zuidoost. Daarmee is geen rekening gehouden in het verkeersonderzoek ten behoeve van het MER. In het MER wordt zelfs helemaal geen onderscheid gemaakt naar de situatie in de spits en daarbuiten, er wordt alleen met daggemiddelden gewerkt.

Het MER gaat uit van volledige uitvoering van het LVVP plus een aantal extra maatregelen. De maatregelen uit het in 2006 vastgestelde LVVP zijn voortdurend uitgesteld. Inmiddels is in 2011 slechts een beperkt aantal maatregelen uit het LVVP gerealiseerd. Nergens blijkt dat de maatregelen zeker gesteld zijn. Sterker nog: het college van B&W heeft recent zelfs een vermindering van de uitvoering van deze maatregelen voorgesteld.

4.6 Bouwlocatie Pauwmolen is nu al verkeersknelpunt

Wij begrijpen niet waarom juist op de locatie Pauwmolen zo veel woningen gerealiseerd moeten worden. Het zal leiden tot veel extra verkeer terwijl de verkeersafwikkeling er nu al problematisch is, met name bij de aansluiting Emmalaan en de rotonde. Deze is met name voor fietsers al gevaarlijk. Wij verzoeken u de gevolgen op de verkeersveiligheid van het bestemmingsplan Pauwmolen beter te onderzoeken en oplossingen uit te werken die niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.



5. Water

5.1. Wateropgave onvoldoende uitgewerkt

De realisatie van de wateropgave zoals geformuleerd in de Waterstructuurvisie Delft (WSV), zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 16 april 2010, is een randvoorwaarde bij de realisatie van de verschillende projecten die elk een bijdrage moeten leveren aan de beoogde waterstructuur. Daarbij wordt een normering opgelegd van 325 m³ per hectare. Aldus het antwoord van het College van B&W op vragen.⁸ Uit het MER blijkt dat met deze maatregelen slechts een waterbergingsopgave van 6.663 m³ (bij 30 cm peilstijging) zal worden gerealiseerd, terwijl een opgave van 28.455 m³ resteert (tabel 10.49). Daarvan ligt meer dan de helft in het gebied TU-Noord (15.144 m³) dat reeds voor het overgrote deel is bebouwd en waar de waterbergingsopgave nauwelijks aan nieuwe bouwplannen gekoppeld kan worden.

5.2. MER erratum niet concreet

In het Erratum MER Delft Zuidoost van 21 januari 2011 wordt de oplossing van het waterbergingsvraagstuk gezocht in het buiten het MER-gebied gelegen Technopolis waar een bergingsoverschot zou zijn. Daarnaast wordt de mogelijkheid van hogere peilstijging – tot 50 cm – gezien en wordt verwezen naar ideeën uit het Klimaatadaptatieproject. Alle geboden mogelijkheden zijn suggesties waar nog het nodige onderzoek voor moet worden verricht. De suggestie de oplossing van het waterbergingsvraagstuk te zoeken in Technopolis is geen oplossing. Zo is er bijvoorbeeld de grote afstand tussen het gebied met het grootste bergingstekort, TU-Noord, en Technopolis. De waterbergingsopgave voor TU-Noord wordt hiermee niet effectief opgelost. Het is onduidelijk in hoeverre en hoe snel bij zware regenval van tenminste één uur het wateroverschot over de afstand tussen TU-Noord en Technopolis overbrugd kan worden. Daarnaast is onduidelijk hoeveel van de waterbergingsopgave in het MER-gebied, binnen het eigen peilsysteem, moet worden gerealiseerd, dus hoeveel van de waterbergingsopgave van 28.455 m³ en vooral het deel voor TU-Noord (15.144 m³) binnen het eigen gebied moet worden opgelost.

5.3. Wateroverlast door voorgestelde peilstijging niet onderzocht

Onduidelijk is wat een peilstijging van 50 cm betekent voor wateroverlast in de bestaande woongebieden. Een peilstijging van 50 cm in plaats van 30 cm betekent immers dat het water letterlijk hoger staat in de sloten en dat er dus veel minder ruimte is om een zware regenbui op te vangen. Met andere woorden, is een dergelijke stijging van het gewenste peil van 30 naar 50 cm in alle delen van het plangebied wenselijk en mogelijk? Wij verwijzen hierbij naar ervaring van de meest recente hoosbui van augustus vorig jaar.⁹ Evenmin wordt aannemelijk gemaakt dat een substantieel deel van de waterbergingsopgave met klimaatadaptatiemaatregelen kan worden opgevangen. Eventueel te nemen maatregelen worden nog onderzocht. Maar bovenal ontbreekt het aan een waterplan voor het gehele MER-gebied evenals aan een financiële reservering voor de uitvoering ervan. Ondanks het feit dat de realisatie van de wateropgave een randvoorwaarde is bij de totstandkoming van de verschillende projecten ontbreekt in de in het MER onderzochte planvorming een antwoord op het waterbergingsvraagstuk. Wij vragen u het MER aan te vullen met een uitgewerkte waterparagraaf.

⁸ Reactiedocument Vragen BV TU Noord n.a.v. MER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost, d.d. 20 januari 2011

⁹ De riolering kon de overvloedige regen die maandag niet verwerken. Diverse straten waren ondergelopen en gedeelten moesten worden afgesloten voor verkeer. In de Nassaulaan stroomde water de huizen binnen. Op de Prof Telderslaan is de brandweer enige tijd bezig geweest om enkele kelders leeg te pompen. Ook de TU-Delft had wateroverlast <http://www.delta.tudelft.nl/nl/archief/artikel/schade-wateroverlast-nog-onbekend/21567>
Dit toont nogmaals aan dat een goede waterbeheersplan noodzakelijk is. Door alle nieuwbouw versteent de wijk, waarmee de natuurlijke afwateringen en waterbergingen verdwijnen. <http://www.tunoord.nl/2010/08/grote-wateroverlast-wippolder>



5.4. Kader voor waterberging in bestemmingsplan Pauwmolen ontbreekt

Wat betreft de wateropgave in het bestemmingsplan Pauwmolen wordt uitgegaan van wat minimaal vereist is, namelijk 325 m³ per ha. “In de ontwikkeling van het plangebied wordt meegenomen of de maatregel uit de waterstructuurvisie uitvoerbaar is. Indien deze maatregel nog niet voor voldoende waterberging zorgt worden andere maatregelen meegenomen om aan de minimale waterbergingsopgave te voldoen.” (p18). Met andere woorden: er wordt weinig tot niets gedaan om via het bestemmingsplan de extra waterbergingsopgave voor het MER-gebied aan te pakken. Als dit de benadering is in volgende bestemmingsplannen zal het grote waterbergingstekort in Delft Zuidoost niet worden opgelost. Bij de realisatie van de wateropgave op bestemmingsplanniveau ontbreekt visie op de aanpak voor het gehele plangebied Delft Zuidoost.

Hoogachtend,

E. F. van Hunnik,

voorzitter Belangenvereniging TU Noord

mede namens de in de bijlage genoemde 28 belanghebbenden

bijlagen: 5 pagina's
