



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gemeenteraad van de gemeente Delft
Postbus 78
2600 ME DELFT

Rebiteren aan 1163223

Afd. MILIEU	Kopie GRIFFIE
Gemeente Delft	
26 JUL 2011	
Doc./bijlage	
Productnr.	

uw kenmerk

uw brief

25 juli 2011

ons kenmerk

2387-84/Si/wj

behandeld door

drs. J.P. Siedsma

doorkiesnummer

(030) 234 76 50

Datum: 25 juli 2011

Onderwerp: Toetsingsadvies over het MER Bestemmingsplannen Delft-Zuidoost en de aanvulling daarop.

Geachte raad,

U heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) "Bestemmingsplannen Delft-Zuidoost en de aanvulling daarop". Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij verneemt graag hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Bestemmingsplannen Delft-Zuidoost



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplannen Delft Zuidoost

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

25 juli 2011 / rapportnummer 2387-96



1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

De gemeente Delft wil de bouw van maximaal 4.800 (studenten)woningen mogelijk maken in de omgeving van de TU Delft. De ontwikkeling wordt gefaseerd ten uitvoer gebracht, waartoe in de komende jaren verschillende bestemmingsplannen zullen worden vastgesteld. Het bestemmingsplan Pauwmolen wordt als eerste vastgesteld. Voor de besluitvorming over de diverse bestemmingsplannen is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Delft is bevoegd gezag.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (verder de Commissie¹) signaleerde bij toetsing van het MER dat voor het aspect lucht de essentiële informatie in het MER ontbrak om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. De neutrale score op het aspect luchtkwaliteit was onvoldoende onderbouwd en bevatte onjuistheden. De gemeente heeft daarop aanvullende informatie over de luchtkwaliteit aangeleverd.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling² op hoofdlijnen de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de bestemmingsplannen Delft Zuid-oost. Zij gaat er van uit dat bij de verdere uitwerking van het voornemen in de later vast te stellen bestemmingsplannen de milieuaspecten gedetailleerder in beeld zullen komen.

Het MER is goed bruikbaar om bij de fasering van de diverse bestemmingsplannen rekening te houden met de verschillende scores in milieueffecten.

De Commissie is verder van mening dat het MER lastig toegankelijk is voor met name de aspecten verkeer, luchtkwaliteit en geluid. Het MER laat zien dat de ontwikkelingen op een groot aantal milieuaspecten negatief scoren. Geluid is daarbij opvallend. Uit het MER blijkt dat veel potentiële woonlocaties zonder mitigerende maatregelen een geluidsbelasting zullen hebben die (ruim) boven de grenswaarden uitkomt. Dit komt met name door de directe ligging van het plangebied nabij de A13.

Leefomgevingskwaliteit wordt positief beoordeeld in het MER. De Commissie acht deze score vooralsnog te optimistisch gezien de neutrale/ negatieve score op andere aspecten zoals geluid en luchtkwaliteit die ook bepalend zijn voor de leefomgeving.

In de aanvulling luchtkwaliteit zijn de berekeningen uitgevoerd conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL). De Commissie deelt de conclusie dat –hoewel er sprake is van een achteruitgang van de luchtkwaliteit– er geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden. Zij wijst erop dat ook onder de norm gezondheidsschade kan optreden. De consequenties van de verslechtering van de luchtkwaliteit zijn in de aanvulling vertaald in de aangepaste GES-scores. De GES-methodiek (MER en aanvulling) is echter niet volledig uitgevoerd; het aantal bewoners is buiten beschouwing gelaten.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [commissiemer.nl](http://commissiomer.nl) onder 'Adviezen Commissie'. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de door bevoegd gezag toegezonden zienswijzen en adviezen.

² Aanvulling luchtkwaliteit behorend bij het MER bestemmingsplannen Delft Zuidoost, Arcadis, 29 juni 2011.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom heeft de Commissie geen zienswijzen over de aanvulling in haar advies mee kunnen nemen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Lucht

MER

In het MER staat dat bij alle meetpunten wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit heeft daarmee een neutrale score gekregen in het MER. De Commissie is van mening dat deze score onvoldoende is onderbouwd en onjuistheden bevat.³

Het luchtkwaliteitonderzoek dat ten grondslag ligt aan de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit in het MER, is niet uitgevoerd conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL). Zo is niet navolgbaar aangegeven met welke invoergegevens is gerekend zoals de toename in verkeersbewegingen, verandering bebouwingsdichtheid en de afwikkelingskwaliteit van het verkeer (zie ook paragraaf 3.3 van dit advies). Verder is de relatie van de projecten in het plangebied met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) niet correct aangegeven in het MER. In het MER staat dat het project Delft Zuidoost niet is aangemeld bij het NSL. Delen van het project zijn echter wel aangemeld onder nummer 1453. Het gaat om TU-Midden, TNO Zuidpolder en oostzijde Schieoevers.

De Commissie heeft op basis van het bovenstaande onvoldoende gegevens om de conclusie in het MER te kunnen delen dat de luchtconcentraties onder de grenswaarden zullen blijven. Bij de meetpunten nabij de A13 en de Kruithuisweg dreigen de grenswaarden overschreden te worden.

Verder merkt de Commissie op dat in het MER staat dat bij alle alternatieven sprake is van een toename van concentraties NO₂ en PM₁₀ maar dat het om toenames in niet 'betekenende mate' gaat. De Commissie constateert dat deze conclusie in ieder geval voor één meetpunt nabij de Julianalaan (lucht 09) niet correct is. De toename bij dat meetpunt is 'in betekenende mate', maar blijft wel onder de grenswaarden.

Effecten op luchtconcentraties onder de grenswaarden zijn in de scores voor luchtkwaliteit in het MER niet tot uitdrukking gebracht. De Commissie geeft aan dat ook onder de grenswaarden aanzienlijke gezondheidseffecten kunnen optreden en dat het van belang is om de gevolgen aan te geven van de toenames, ook onder de grenswaarden.

³ Zie hierover ook de zienswijze van TU Noord (bijlage 2)

De Commissie adviseert om voor het aspect luchtkwaliteit een aanvulling op te stellen:

1. Voer de luchtkwaliteitberekeningen uit conform de RBL;
2. Geef aan welke invoergegevens zijn gehanteerd, ga daarbij in op toename verkeer, verandering bebouwingsdichtheid en afwikkelingskwaliteit verkeer;
3. Geef aan of en hoe het project is opgenomen in het NSL, geef aan of de projectkenmerken zoals opgenomen in het NSL overeenkomen met de actuele kenmerken van het project;
4. Toon op basis van de punten 1-3 aan dat aan de grenswaarden wordt voldaan, indien grenswaarden worden overschreden geef dan aan welke maatregelen moeten worden ingezet.

Aanvulling

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitberekeningen zijn in de aanvulling uitgevoerd conform de RBL. De berekeningen zijn aangevuld met een aantal extra toetspunten om een completer beeld te geven van de effecten. Bij deze berekeningen is rekening gehouden met de omgevingskenmerken, wegkenmerken, bebouwingsdichtheden, bomenfactoren, snelheden wegverkeer etc. Dit is op zich genomen op een heldere, navolgbare en transparante wijze gerapporteerd.

De aanvulling maakt niet duidelijk wat het nieuwe onderzoek betekent voor de score van het VKA. Dat gebeurt nadrukkelijk wel in de brief waarmee de gemeente de aanvulling aan de Commissie heeft aangeboden. Omdat het VKA zich qua "vulling" en verkeerseffecten bevindt binnen de range van alternatieven is het VKA "gedekt" door de informatie uit de aanvulling.

De aanvulling geeft aan dat het project niet is opgenomen in het NSL en dat er bewust niet voor is gekozen om dit alsnog via een wijzigingsprocedure te doen. Om aan te tonen dat aan de grenswaarden wordt voldaan zijn daarom de genoemde berekeningen uitgevoerd.

De Commissie plaatst vraagtekens bij de wijze waarop de stagnatie op de A13 is meegenomen in de berekeningen. De stagnatie is hier verdisconteerd in de gemiddelde rijsnelheid. In het gehanteerde rekenprogramma (Geomilieu versie 1.9) kan de stagnatie van uur tot uur worden ingevoerd en op deze manier kan het effect van stagnatie op de luchtkwaliteit nauwkeuriger worden berekend. Deze 'fout' heeft geen consequenties voor de vergelijking van de alternatieven, omdat de berekeningen voor alle alternatieven op dezelfde wijze zijn uitgevoerd. Ook de toetsing aan de grenswaarden levert geen problemen op. De Commissie heeft de uitkomsten van de luchtkwaliteitberekeningen uit het project A4 Delft-Schiedam, waarin ook voor de A13 luchtkwaliteitberekeningen in hetzelfde studiegebied zijn uitgevoerd, bekeken. In deze berekeningen is de wettelijke snelheid en de stagnatie op de A13 meegenomen en dus preciezer rekening gehouden met stagnatie. Deze berekeningen laten weliswaar hogere concentraties zien, maar evenmin een overschrijding van de grenswaarden.

De Commissie adviseert om voor de besluitvorming over de afzonderlijke bestemmingsplannen luchtkwaliteitsberekeningen uit te voeren en daarbij rekening te houden met de stagnatie. Stem de invoergegevens af op de gegevens die zijn gebruikt bij de berekeningen voor de A13 in het kader van het MER A4 Delft – Schiedam. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Pauwmolen zal dit in een separaat onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Gezondheid

De aanvulling constateert dat bij alle alternatieven sprake is van een toename van de concentraties NO₂ en PM₁₀. Deze toename komt niet tot uitdrukking in de effectscores voor luchtkwaliteit. Daarin wordt namelijk, evenals in het MER, de grenswaarde als beoordelingscriterium gehanteerd. De verslechtering komt wel tot uitdrukking in de aangepaste effectscore gezondheid. Deze is in de aanvulling aangepast naar 0/- voor alle alternatieven, ten opzichte van 0 in het MER.

De GES-methodiek (MER en aanvulling) is echter niet volledig uitgevoerd; het aantal bewoners is buiten beschouwing gelaten. De gezondheidsrisico's in het plangebied nemen weliswaar beperkt toe ten opzichte van de referentiesituatie, maar het aantal blootgestelden als gevolg van de nieuwe woningen (maximaal 4.800 (studenten)woningen) in het plangebied neemt fors toe.

De Commissie wijst er op dat luchtkwaliteit en geluid belangrijke aspecten zijn voor de volksgezondheid. Er moet echter ook aan andere aspecten worden gedacht zoals verkeersveiligheid en recreatieve mogelijkheden⁴.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over de afzonderlijke bestemmingsplannen inzage te geven in de toename van het aantal blootgestelden en onderzoek te doen naar de effecten op de volksgezondheid. Onderzoek daarom de effecten en mogelijkheden van mitigerende maatregelen gericht op het beperken van effecten van de wegen in het studiegebied. Daarbij valt te denken aan afscherming en inpassing van de wegen en inrichting van de woon- en leefomgeving waarbij de bebouwing een afschermende werking heeft.

⁴ In de RIVM-studie 'Gezondheid in milieueffectrapportage en strategische milieubeoordeling' uit 2007 zijn de milieuaspecten geselecteerd die een relatie hebben met de volksgezondheid en door m.e.r.-(beoordelings)plichtige initiatieven beïnvloed kunnen worden. Het betreft: luchtkwaliteit, geluid en trillingen, geur, bodemverontreiniging, oppervlaktewaterkwaliteit, externe veiligheid, ioniserende straling (kerncentrales; radon in binnenmilieu), niet ioniserende straling (zendmasten, hoogspanningsleidingen), verkeersveiligheid, inrichting sociale en fysieke leefomgeving, rust, groen, recreatieve mogelijkheden

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Detailniveau

Het voornemen zal gedurende een lange periode gefaseerd ten uitvoer worden gebracht. Hoe de invulling van het plangebied er exact uit zal gaan zien is nog niet duidelijk, de meeste bestemmingsplannen zijn nog niet opgesteld. Veel milieuaspecten in het MER zijn daarom op een hoog abstractieniveau beschreven. De Commissie is van mening dat bij de uitwerking van het voornemen in bestemmingsplannen nog een flinke verdiepingsslag gemaakt moet worden maar dat voor nu op globaal niveau voldoende informatie aanwezig is in het MER. De mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen door het voornemen zijn op hoofdlijnen voldoende inzichtelijk gemaakt alsmede de verschillen tussen de alternatieven. Zoals hiervoor is aangegeven, geldt dat niet voor het aspect luchtkwaliteit. De nadere uitwerking van het voornemen in bestemmingsplannen biedt voldoende ruimte om nadelige milieugevolgen te voorkomen door het treffen van (mitigerende) maatregelen en de wijze van inrichting zoals de positionering van gebouwen en soort bestemming. In het MER wordt ook aangegeven dat de milieuaspecten nog nader uitgewerkt moeten worden bij de bestemmingsplannen.

3.2 Geluid

De Commissie is van mening dat voor geluid nog een zware ontwerpogave resteert en dat geluid onoverzichtelijk in beeld is gebracht in het MER.⁵ Voldoende duidelijk is dat alle alternatieven negatief scoren op de aspecten wegverkeerlawaaï en industrielawaaï. De hinder van wege railverkeer is van een lagere orde maar draagt wel bij aan de totale cumulatieve geluidbelasting. Hoofdbron is het geluid afkomstig van de A13. Er bestaat weinig verschil tussen de alternatieven. Uit tabel 6.23 van het MER blijkt dat tot 30% van de locaties sprake kan zijn van ernstig gehinderden, indien geen mitigerende maatregelen worden getroffen. Dit zijn zeer forse percentages die een wezenlijke invloed op de leefomgevingskwaliteit hebben, zie ook paragraaf 3.4 van dit advies. De locatie Pauwmolen welke als eerste zal worden ontwikkeld heeft de hoogste geluidsbelasting van 77 dB bij alle alternatieven. Voor de locatie Pauwmolen moeten zeer vergaande akoestische maatregelen worden getroffen (waaronder dove gevels).

⁵ De presentatie van de rekenresultaten in de tekst van het hoofdrapport is summier. In bijlage 3 ontbreken waarneempunten. Een kaart met gevoelige bestemmingen en geluidsbelasting (contourenkaart) ontbreekt in het MER. In het hoofdrapport worden de alternatieven uitsluitend in tabelvorm cumulatief met elkaar vergeleken. In bijlage 3 worden de alternatieven per deelthema maar niet met cumulatief met elkaar vergeleken. Hierdoor is het niet mogelijk om de alternatieven per deelthema (wegverkeer, railverkeer en industrielawaaï) te vergelijken.

De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van het voornemen onderzoek te doen naar het terugdringen van de geluidsbelasting. Ga daarbij na hoe, naast voorzieningen om de geluidbijdrage van de A13 terug te brengen, innovatieve maatregelen en stedenbouwkundig ontwerp hieraan kunnen bijdragen. De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van de deelbestemmingsplannen de volgende zaken te onderzoeken:

- maatregelen aan de bron zoals de toepassing van geluidarm asfalt op de doorgaande wegen en de A13;
- bouwen van (kantoor)gebouwen in de gebieden die direct aan de rand van de verkeersaders (A13 en hoofdontsluitingswegen) grenzen. Zorg ervoor dat deze bebouwing zodanig aaneengesloten en hoog (minimaal 4 bouwlagen) wordt uitgevoerd dat er een natuurlijke afscherming ontstaat voor de achterliggende gebieden waar met name gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. In de literatuur zijn hiervoor diverse afschermingsprincipes beschikbaar;
- fasering van de woningbouw in Delft Zuidoost zodanig vormgeven dat eerst de afschermende bebouwing langs de A13 en hoofdwegen wordt gerealiseerd voordat de overige deelgebieden worden ontwikkeld;
- een goede coördinatie/afstemming tussen de diverse bestemmingsplannen/bouwwerken zodat de gewenste afscherming over het gehele gebied wordt gerealiseerd.

3.3 Verkeersafwikkeling⁶

De verkeersafwikkeling scoort negatief in het MER. In tabel 5.12 van het MER is te zien dat de doorstroming op de wegvakken 2, 11⁷, 12, 16⁸, 17, 18 en 19 door het voornemen vermindert zal zijn. Bij de wegvakken 12, 17 en 19 zal zelfs sprake zijn van aanmerkelijke congestie.

In het MER zijn verkeerseffecten op de A13 en de aansluitingen niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Gezien de verslechtering in doorstroming op wegvakken in het plangebied zal de filevorming ook toenemen op de aansluitingen van de A13 en de A13 zelf. De I/C verhoudingen daar zijn niet berekend. Tevens is in het MER geen aandacht gegeven aan de barrièrewerking van de Delftse Schie voor het verkeer tussen het plangebied en het centrum en het westelijk deel van de stad⁹. Het openen van de bruggen over de Delftse Schie zal de verkeersafwikkeling verder verslechteren.

Berekening van bovenstaande effecten zal geen verschil maken tussen de score van de alternatieven op de verkeersafwikkeling. Alle alternatieven zullen een negatievere score laten zien. De Commissie beschouwt dit daarom niet als een essentiële tekortkoming. Maar het is wel van belang dit aspect mee te nemen in de aanvulling op het aspect luchtkwaliteit.

⁶ Zie hierover ook de zienswijze van Rijkswaterstaat en de VROM-inspectie (bijlage 2)

⁷ Geldt niet voor het alternatief rondom OV

⁸ Geldt niet voor het alternatief rondom OV

⁹ De bruggen worden, deels op afstand, het gehele jaar bediend en er zijn geen spitssluitingen.

Op bladzijde 80 en 88 van het MER worden drie maatregelen genoemd ten behoeve van de verminderde verkeersafwikkeling: reconstructie Oostpoortweg, stimuleren van openbaar vervoer (o.a. realisatie tramlijn 37) en reconstructie kruispunt Schoemakerstraat – van der Burghweg. Aangegeven is dat deze maatregelen zullen worden opgenomen in het te actualiseren Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP). Wat het effect van deze maatregelen zal zijn komt niet naar voren in het MER. Wel is uit het MER af te leiden dat de maatregelen uit het vigerende LVVP, die zijn meegenomen bij de referentiesituatie, onvoldoende effect sorteren om de knelpunten die door het voornemen ontstaan op te lossen.

De Commissie adviseert nader inzicht te geven in de verkeersontwikkeling in en rond het plangebied aan de hand van bovenstaande opmerkingen, de verkeersontwikkeling te monitoren en maatregelen te treffen.

3.4 Leefomgevingskwaliteit

Een beschrijving van de kansen voor het leefmilieu vormt volgens de vastgestelde richtlijnen één van de hoofdpunten van het MER. Het aspect leefomgevingskwaliteit heeft een positieve score gekregen in het MER. De Commissie vindt een positieve score voor het aspect leefomgevingskwaliteit vooralsnog te optimistisch.

De score bestaat uit de beoordeling van het effect van het voornemen op de openbare ruimte, sociale veiligheid en voorzieningen. De score op de openbare ruimte is kwantitatief behandeld, niet gerelateerd aan de sterke toename van het aantal inwoners¹⁰ en weinig locatie-specifiek omdat de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend is. Zoals in het MER ook wordt aangegeven is de score voor de leefomgeving afhankelijk van de verdere uitwerking van de plannen: worden de genoemde voorzieningen ook daadwerkelijk gerealiseerd en is er bij de inrichting van de openbare ruimte voldoende aandacht voor kwaliteitsaspecten? Daarnaast geeft de Commissie aan dat het begrip leefomgevingskwaliteit breder moet worden gezien. Er moet ook gedacht worden aan andere aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en verkeersafwikkeling. Deze aspecten scoren niet positief in het MER.

De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking van het voornemen in bestemmingsplannen steeds na te gaan in hoeverre de leefomgevingskwaliteit geoptimaliseerd kan worden in relatie tot de nieuw te realiseren woonmilieus.

¹⁰ Zie ook de zienswijze van de Commissie Natuur en Milieu (bijlage 2)

3.5 Duurzaamheid

Aangegeven is dat duurzaamheid een belangrijk aspect is bij het voornemen. De Commissie is van mening dat dit aspect mager is uitgewerkt in het MER. De Commissie heeft dat niet als een essentiële tekortkoming beschouwd omdat in andere documenten wel voldoende is ingegaan op duurzaamheid.

In het Duurzaamheidsplan Delft 2008 – 2012 en de Actualisatie Klimaatplan Delft 2008 – 2012 zijn de doelstellingen voor Delft voor wat betreft duurzaamheid, klimaat en energie benoemd. In de rapportage 'Delft Spettert' is ingegaan op mogelijkheden om deze doelstellingen te realiseren in het plangebied. In deze rapportage wordt ook verwezen naar het MER.

De Commissie beveelt aan om bij de verdere uitwerking van het voornemen steeds na te gaan hoe de deelgebieden zo duurzaam mogelijk ontwikkeld kunnen worden.

3.6 Tijdelijke milieueffecten

Gedurende een lange periode zullen werkzaamheden plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied met effecten op woon- en leefklimaat zoals bereikbaarheid en geluidsoverlast. In het MER is niet beschreven op welke wijze rekening zal worden gehouden met tijdelijke milieueffecten.

De Commissie adviseert om bij de besluitvorming aan te geven welk type maatregelen ingezet zullen gaan worden om tijdens de aanleg hinder te voorkomen dan wel te beperken.

3.7 Oversteekbaarheid

De Commissie is van mening dat oversteekbaarheid summier in beeld is gebracht in het MER. Slechts twee locaties zijn beschouwd, waarbij alleen overstekende fietsers in de beoordeling zijn meegenomen. Voetgangers zijn in veel gevallen maatgevend als het gaat om oversteekbaarheid.

De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking van de plannen de oversteekbaarheid voor meerdere relevante locaties inzichtelijk te maken voor zowel fietsers als voetgangers.

3.8 Parkeren

In het MER is niet ingegaan op de verwachte parkeervraag voor zowel auto's als fietsen. De gemeente heeft wel beleid om voldoende parkeer- en stallingplaatsen te kunnen garanderen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden om daaraan te kunnen voldoen.

3.9 Woningbouwaantallen

Een onderbouwing van de woningbouwaantallen vormt volgens de vastgestelde richtlijnen één van de hoofdpunten van het MER. De Commissie vindt dat de onzekerheid met betrekking tot woningbouwaantallen weinig belicht wordt in het MER.¹¹ Het werken met relatief kleinschalige bouwvolumes –zoals in het MER wordt aangegeven– maakt het echter ook goed mogelijk flexibel in te spelen op terugvallende behoeften.

De Commissie adviseert om de in het voorkeursalternatief opgenomen locaties te prioriteren en het daarmee mogelijk te maken flexibel in te spelen op eventuele vraaguitval. Een onderscheid in woonmilieus zou daarbij behulpzaam kunnen zijn.

¹¹ Zie ook de zienswijze van de Commissie Natuur en Milieu Delft (bijlage 2)

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: burgemeester en wethouders van de gemeente Delft

Bevoegd gezag: gemeenteraad van de gemeente Delft

Besluit: vaststellen bestemmingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: C11.1 (tot 1-4-2011)

Activiteit: de bouw van maximaal 4.800 (studenten)woningen

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Stadskrant Delft van: 29 januari 2010

ter inzage legging startnotitie: 1 februari t/m 15 maart 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 25 januari 2010

richtlijnenadvies uitgebracht: 8 april 2010

vastgestelde richtlijnen: 24 juni 2010

kennisgeving MER in Staatscourant van: 28 februari 2011

ter inzage legging MER: van 8 maart 2011 tot en met 18 april 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 1 maart 2011

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 6 juni 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 25 juli 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

Ing. msc. L.M. de Jong

drs. ing. H.J. Kingma

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

drs. J.P. Siedsma (werkgroepsecretaris)

ir. H.A.P. Zinger

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies

dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER Bestemmingsplannen Delft Zuidoost, Arcadis, februari 2011;
- Ontwerp bestemmingsplan Pauwmolen, gemeente Delft, februari 2011;
- Eindrapportage Delft Spetters, gemeente Delft, juni 2010;
- Duurzaamheidsplan Delft 2008 – 2012, gemeente Delft, maart 2009;
- Actualisatie Klimaatplan Delft 2008–2012, gemeente Delft, mei 2009;
- Akoestisch onderzoek Pauwmolen te Delft, adviesbureau Nieman, december 2010.
- Aanvulling luchtkwaliteit behorend bij het MER Delft bestemmingsplannen Delft–Zuidoost, Arcadis, juni 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 18 april 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. H.P. van Leeuwen, Delft
2. J. Regelink en P. Jalink, Delft
3. Groei & Bloei/KMTP Afdeling Delft, Delft
4. Vereniging 'Vrienden van de Delftse Botanische Tuin', Zoetermeer
5. Octatube Nederland B.V., Delft
6. Lijm & Cultuur, Delft
7. K.A. van Gasteren, Delft
8. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Rotterdam
9. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, VROM-Inspectie, Rotterdam
10. Belangenvereniging TU Noord, lijst met 28 handtekeningen, Delft
11. Stichting Commissie Natuur en Milieu Delft, Delft
12. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging (KNNV), Vereniging voor veldbiologie, Delft

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Bestemmingsplannen Delft Zuidoost en de aanvulling daarop

De gemeente Delft wil de bouw van maximaal 4.800 (studenten)woningen mogelijk maken in de omgeving van de TU Delft. De ontwikkeling wordt gefaseerd ten uitvoer gebracht, waartoe in de komende jaren verschillende bestemmingsplannen zullen worden vastgesteld. Het bestemmingsplan Pauwmolen wordt als eerste vastgesteld. Voor de besluitvorming over de diverse bestemmingsplannen is de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3256-6

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

