



Delft  
Nieuw Delft, zuidelijke velden

Vormvrije m.e.r.-beoordeling



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



# Nieuw Delft, zuidelijke velden

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

## identificatie

projectnummer:

151401.20161889

projectleider:

mw. M.F. Bleeker Msc

auteur(s):

T. Giesen

## planstatus

datum:

11-7-2018

opdrachtgever:

Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft BV



# Inhoud

<b>1. Vormvrije m.e.r.- beoordeling: waarom en wat is het?</b>	<b>5</b>
1.1. Aanleiding	5
1.2. Ligging gebied?	5
1.3. Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	6
1.4. Wat houdt een vormvrije m.e.r.-beoordeling(sprocedure) in?	7
1.5. Leeswijzer	7
<b>2. Beschrijving plaats en kenmerken van het plan</b>	<b>9</b>
2.1. Plaats van het plan en overzicht huidige situatie	9
2.2. Kenmerken van het plan: de beoogde ontwikkeling	9
2.3. Samenhang met andere projecten	12
<b>3. Milieugevolgen beoogde ontwikkeling</b>	<b>13</b>
3.1. Inleiding	13
3.2. Bodemopbouw, hydrologie, oppervlaktewater en grondwater	13
3.2.1. Bodem toetsingskader	13
3.2.2. Water	14
3.2.3. Conclusies	16
3.3. Verkeer	16
3.3.1. Toetsingskader	16
3.3.2. Beoordeling ontwikkeling	16
3.3.3. Conclusie	18
3.4. Geluidsbelasting en luchtkwaliteit	18
3.4.1. Spoor- en wegverkeerslawaaai toetsingskader	18
3.4.2. Industrielawaaai toetsingskader	19
3.4.3. Luchtkwaliteit toetsingskader	20
3.4.4. Conclusies	21
3.5. Externe veiligheid	21
3.5.1. Toetsingskader	21
3.5.2. Beoordeling ontwikkeling	22
3.5.3. Conclusie	23
3.6. Bezonnig	23
3.6.1. Toetsingskader	23
3.6.2. Beoordeling ontwikkeling	23
3.6.3. Conclusie	24
3.7. Windhinder	24
3.7.1. Toetsingskader en beoordeling ontwikkelingen	24
3.7.2. Conclusie	25
3.8. Archeologie, landschap en cultuurhistorie	25
3.8.1. Toetsingskader	25

3.8.2.	Beoordeling ontwikkeling archeologie	25
3.8.3.	Conclusie archeologie	25
3.9.	Ecologie	26
3.9.1.	Toetsingskader	26
3.9.2.	Beoordeling ontwikkeling	27
3.9.3.	Conclusie	27
3.10.	Cumulatie met andere ontwikkelingen	27
<b>4.</b>	<b>Samenvattende beoordeling en conclusies</b>	<b>29</b>
4.1.	Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria vormvrije m.e.r.-beoordeling	29
4.2.	Eindconclusie	31

# 1. Vormvrije m.e.r.- beoordeling: waarom en wat is het?

5

## 1.1. Aanleiding

Het gebied rondom het spoor in Delft is aan verandering onderhevig. Het volledige Spoorzoneproject voorziet in de ondertunneling van het spoor, de realisering van een station en de herontwikkeling van het bovengrondse gebied. Inmiddels is de eerste tunnelbuis klaar en in gebruik genomen, kan de tweede tunnelbuis worden afgebouwd en is ook het station gerealiseerd. Doordat het bovengrondse spoortraject verdwijnt, ontstaat bovengronds ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Een deel van deze bovengrondse ontwikkelingen is al mogelijk gemaakt. Voor het meest zuidelijk gelegen gebied, ook wel bekend onder de naam 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' wordt door de gemeente een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Dit gebied bevindt zich centraal tussen verschillende wijken, waaronder de binnenstad, het winkelcentrum 'De Hoven' en op een OV-knooppunt. Het gebied kan zo een schakel vormen tussen deze wijken en buurten.

Met het bestemmingsplan zoekt de gemeente naar maximale flexibiliteit om in te kunnen spelen op de actuele marktbehoefte. Om de ontwikkeling van 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' mogelijk te maken wordt ter plaatse van het bestemmingsplangebied onder andere een bestemming 'Gemengd' opgenomen. Deze gronden worden bestemd voor maximaal 960 woningen, 10.000 m<sup>2</sup> aan zorg(wonen) en 20.000 m<sup>2</sup> aan overige niet-woonfuncties, zie ook paragraaf 2.3. Daarnaast zijn spoorwegvoorzieningen, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen alsmede overige bij de bestemming behorende voorzieningen ongelimiteerd toegestaan.

## 1.2. Ligging gebied?

Het plangebied omvat het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekkwartier, de Abtswoudse Hof en het zuidelijke deel van het toekomstige Stadspark. Daarnaast is de voormalige locatie van het bedrijf Haring in het plangebied opgenomen.

Het gebied heeft de volgende grenzen:

- aan de noordzijde grenst het gebied aan de toekomstige Ireneboulevard, de Ambachtsstraat en de Nijverheidsstraat;
- aan de westzijde grenst het plangebied aan de Röntgenstraat en de Industriestraat;
- aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Engelsestraat, de bebouwing tussen de Abtswoudseweg en de Laan van Braat en het spoor ten zuiden van de tunnel;
- aan de zuidzijde grenst het gebied aan de Industriestraat, de Jupiterstraat en de Abtswoudseweg.



Figuur 1.1 Globale begrenzing plangebied Zuidelijke deel (rood omkaderd; indicatief)

De (gebieds/her)ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een mix van de functies wonen, werken, commerciële en andere voorzieningen en horeca. De exacte locatie van de functies ligt niet vast en de functies zijn onderling uitwisselbaar. Het bestemmingsplan is dan ook flexibel.

### 1.3. Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

#### Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten wanneer mer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. De drempelwaarden zijn echter indicatief. Voor activiteiten en plannen die kleiner zijn dan de betreffende drempelwaarden moet een motivering worden gegeven dat geen belangrijke gevolgen voor het milieu te verwachten zijn en dus geen volwaardige mer-(beoordeling) noodzakelijk is. Deze motivering wordt een vormvrije mer-beoordeling genoemd.

In het Besluit m.e.r. is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Het plan bestaat uit verschillende bouwvelden die een gemengde bestemming krijgen, waardoor een mix van functies mogelijk is. De exacte omvang en locatie van de functies ligt niet vast. In het bestemmingsplan zijn echter wel maximale grenzen aangegeven. Het gaat om de bouw van maximaal 960 woningen. De maximum omvang van de programmaonderdelen voor het plangebied is als volgt:

functie	maximaal bruto vloeroppervlak per functie / woningaantal
wonen	960
zorg(wonen)	10.000 m <sup>2</sup>
overige niet-woonfuncties	totaal maximaal 20.000 m <sup>2</sup>
- kantoren	15.000 m <sup>2</sup>
- overige functies (dienstverlening, bedrijven geschikt voor functiemenging, maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning)	10.000 m <sup>2</sup>
- detailhandel	maximaal 900 m <sup>2</sup> en maximaal 300 m <sup>2</sup> per vestiging
- horeca	maximaal 1.000 m <sup>2</sup>



De beoogde ontwikkeling blijft met deze omvang ruimschoots onder de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. Er is dus geen sprake van een directe mer-(beoordelings)plicht. Voor het beoogde bestemmingsplan moet een vormvrije mer-beoordeling worden opgesteld.

#### **1.4. Wat houdt een vormvrije m.e.r.-beoordeling(sprocedure) in?**

Vanaf 7 juli 2017 moet voor elke ontwikkeling waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is bij de besluitvorming over die activiteit het bevoegd gezag besluiten of de volledige procedure van de planMER al dan niet moet worden gevolgd. Dit betekent dat voorafgaand aan de ter inzage legging van een ontwerpbestemmingsplan een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en daarin toegelicht. In dat kader is deze notitie opgesteld.

Het bevoegd gezag is in dit geval het college van B&W van de gemeente Delft. De wettelijke regeling voor de mer- beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een mer-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben.

Bij een besluit omtrent het al dan niet doorlopen van een mer-procedure, dient het bevoegd gezag volgens het Besluit m.e.r. rekening te houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

#### **1.5. Leeswijzer**

Deze notitie ziet er als volgt uit:

- hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie, de plaats van het plan en de beoogde ontwikkeling (kenmerken van het plan);
- hoofdstuk 3 beschrijft de verwachte milieueffecten;
- hoofdstuk 4 sluit af met een samenvattende beoordeling en conclusie.

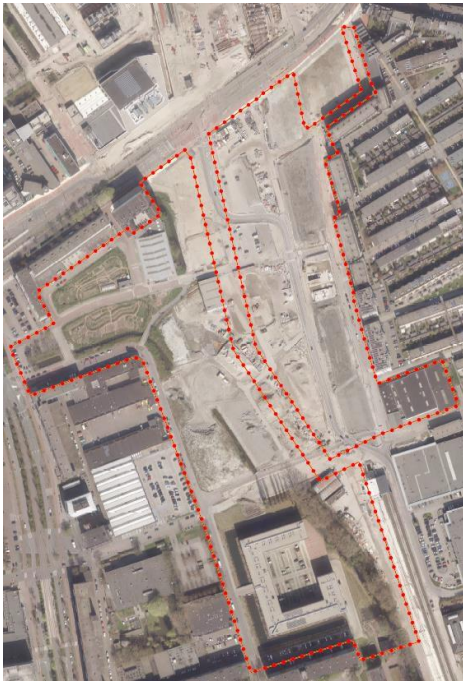


## 2. Beschrijving plaats en kenmerken van het plan

### 2.1. Plaats van het plan en overzicht huidige situatie

#### Algemeen

Het nieuwe bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' heeft betrekking op het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekkwartier, de Abtswoudse Hof en het zuidelijke deel van het toekomstige Stadspark. Daarnaast is de voormalige locatie van het bedrijf Haring in het plangebied opgenomen. Een luchtfoto van het plangebied en de directe omgeving is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Luchtfoto plangebied

### 2.2. Kenmerken van het plan: de beoogde ontwikkeling

#### Experiment binnen Crisis- en herstelwet

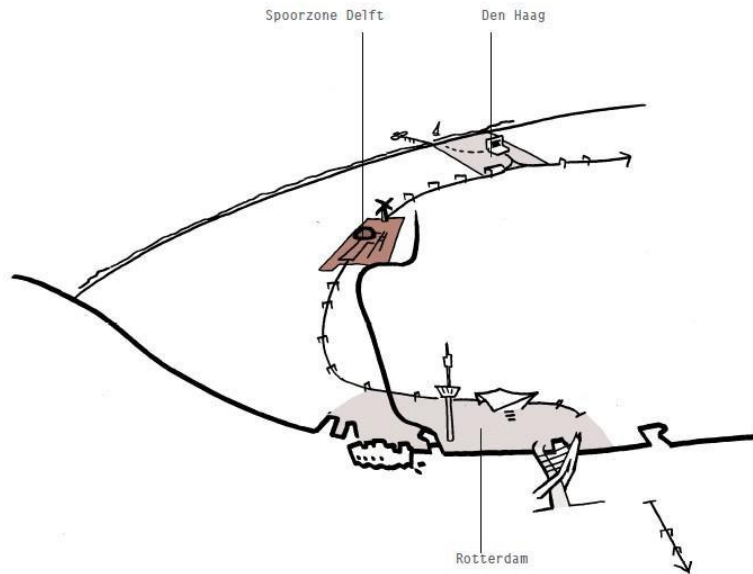
Het bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' is één van de bestemmingsplannen waarbij geëxperimenteerd wordt met een bredere reikwijdte. Het Spoorzoneproject is in de 9<sup>e</sup> tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet aangewezen als experiment. Voor het plan betekent dit (onder meer) het volgende:

- De planhorizon is verruimd van tien naar twintig jaar. Dat betekent dat de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan kunnen worden opgenomen niet beperkt zijn tot ontwikkelingen waarvan aannemelijk is dat ze binnen tien jaar gerealiseerd worden;
- Om uitnodigingsplanologie mogelijk te maken zijn bestemmingsplannen met een bredere reikwijdte vrijgesteld van de verplichting om de uitvoerbaarheid van het plan te onderbouwen;

- De inhoud van het bestemmingsplan is niet beperkt tot ruimtelijke ordening. Duurzaamheidseisen kunnen bijvoorbeeld ook in het plan worden geregeld.

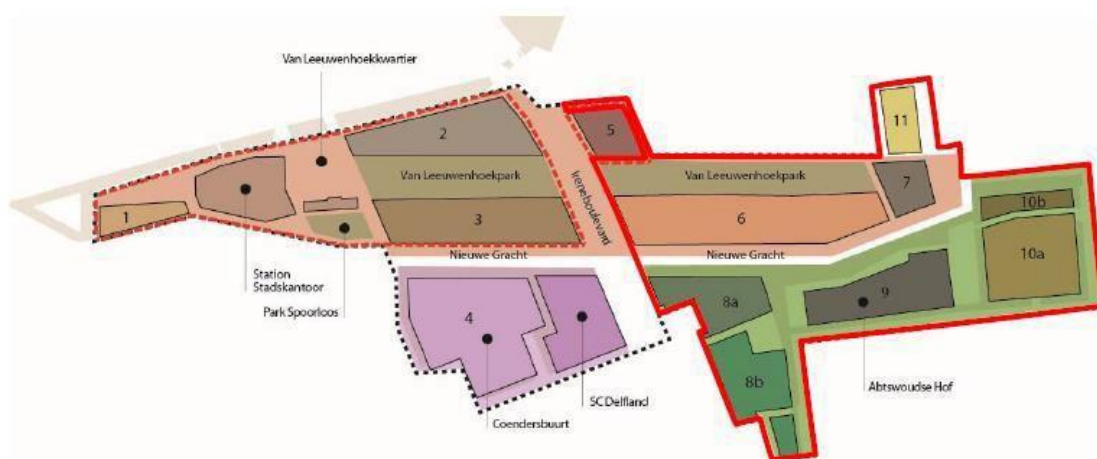
**Ruimte voor ontwikkeling**

De strategische ligging van Delft in de Zuidvleugel van de Randstad biedt vele kansen voor Nieuw Delft. Dit is de enige gebiedsontwikkeling in de Zuidvleugel waar zo dicht bij een historische binnenstad en een vervoersknooppunt, een nieuw hoogstedelijk milieu kan ontstaan. Het Van Leeuwenhoekkwartier is in aansluiting op het station en de historische binnenstad de meest stedelijke buurt, met een hoge mate van bebouwingsdichtheid en functiemenging.



Figuur 2.2 Spoorzone Delft: centraal in de Zuidvleugel van de Randstad

Voor de gehele gebiedsontwikkeling is het Integraal Ontwikkelingsplan Nieuw Delft 2025 (IOP) vastgesteld. In het IOP zijn de hoofdlijnen van de ruimtelijke inrichting van het gebied vastgelegd (de hoofdinfrastructuur en de bouwvelden). Het nieuwe bestemmingsplan ‘Nieuw Delft, zuidelijke velden’ is gericht op de verdere bovengrondse gebiedsontwikkeling van de gebieden 6 tot en met 11.



Figuur 2.3 Plangebied zones 6 - 11

In het gebied is hoofdzakelijk ruimte voor woningen en kantoren. Daarnaast is er ruimte voor horeca, onderwijsfuncties, zorg en overige voorzieningen. Denk daarbij aan publieksgerichte functie maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanningen dienstverleners: de City Lounge. Voor de

invulling van het programma in het gebied is flexibiliteit nodig om vraaggericht te kunnen zijn en om goede initiatieven te kunnen faciliteren. Dit is in het Integraal Ontwikkelingsplan als een voorwaarde voor de inrichting van het gebied vastgelegd. Ten behoeve van de gewenste flexibiliteit krijgen de bouwvelden een gemengde bestemming waarmee een mix van functies mogelijk wordt gemaakt. De exacte omvang en locatie van de functies ligt niet vast, omdat dit erg afhankelijk is van de markt en de onderlinge samenhang en synergie die kan ontstaan als een bepaalde ontwikkeling is ingezet. Deze dynamiek is op voorhand niet te voorspellen, waarbij een accentverlegging in omvang en samenstelling van het programma over de komende twee decennia (de bestemmingsplanperiode) mogelijk moet zijn. De functies zijn uitwisselbaar, maar in het bestemmingsplan worden per functie de maximale grenzen aangegeven. Bij elkaar opgeteld komt het totale aantal m<sup>2</sup> neer op meer dan fysiek mogelijk is. Als meer van de ene functie gerealiseerd wordt, blijft er minder ruimte over voor andere functies. De maximum omvang van de programmaonderdelen voor het plangebied is als volgt:

Tabel 2.1 Maximum omvang programma-onderdelen

functie	maximaal bruto vloeroppervlak per functie / woningaantal
wonen	960
zorg(wonen)	10.000 m <sup>2</sup>
overige niet-woonfuncties	totaal maximaal 20.000 m <sup>2</sup>
- kantoren	15.000 m <sup>2</sup>
- overige functies (dienstverlening, bedrijven geschikt voor functiemenging, maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning)	10.000 m <sup>2</sup>
- detailhandel	maximaal 900 m <sup>2</sup> en maximaal 300 m <sup>2</sup> per vestiging
- horeca	maximaal 1.000 m <sup>2</sup>

#### *Wonen*

De woningbehoefte in Delft is groot. Er zijn minder plannen dan behoefte. Voor de woningmarkt in Delft worden kansen gezien voor woonproducten die passen bij het stedelijk woonmilieu. In het plangebied worden maximaal 960 woningen toegestaan. Dit kan gaan om zowel grondgebonden als gestapelde woningen. Met deze woningen wordt invulling gegeven aan de behoefte aan stedelijk wonen. Uit de opgestelde ladderonderbouwing (Rho adviseurs, Onderbouwing ladder duurzame verstedelijking, Nieuw Delft, zuidelijke velden, 151401.20161889, d.d. 09-04-2018) volgt dat wordt voldaan aan gemaakte regionale afspraken en het regionale woonbeleid over het volume. De ladderonderbouwing is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

#### *Kantoren*

In het plangebied wordt maximaal 15.000 m<sup>2</sup> bvo aan kantoorroimte toegestaan.

#### *Horeca*

Er is sprake van een actuele regionale behoefte aan horeca in het plangebied die aanvullend is aan de horeca in de binnenstad. In het plangebied wordt hiervoor maximaal 1.000 m<sup>2</sup> bvo aan horeca voorzien.

#### *Detailhandel*

In het plangebied wordt 900 m<sup>2</sup> bvo detailhandel mogelijk gemaakt met een maximale omvang van 300 m<sup>2</sup> per vestiging.

#### *Zorg(wonen)*

Ter plaatse van het plangebied wordt 10.000 m<sup>2</sup> aan zorg(woningen) toegestaan.

*Overig (dienstverlening, bedrijven geschikt voor functiemenging, maatschappelijke voorzieningen, cultuur en ontspanning))*

Ter plaatse van het plangebied wordt 10.000 m<sup>2</sup> aan overige functies toegestaan. Het totaal aan niet-woonfuncties bedraagt (exclusief zorg) maximaal 20.000 m<sup>2</sup>.

### **2.3. Samenhang met andere projecten**

In de omgeving van het plangebied zijn de andere gebieden gelegen die deel uitmaken van het Spoorzoneproject. Dit betreft de Coendersbuurt, de ontwikkeling van de Scholencombinatie Delfland en het noordelijke deel van het projectgebied dat buiten het plangebied van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden ligt. De bestemmingsplannen 'Van Leeuwenhoekkwartier Noord', 'Spoorzone, na herziening', 'Coendersbuurt' en 'SC Delfland' zijn al onherroepelijk.

Naast deze te ontwikkelen deelgebieden zijn er geen andere nieuwe plannen die aanvullende relevante gevolgen hebben op het gebied van milieu, waarbij sprake kan zijn van cumulatieve effecten met de beoogde ontwikkeling. In het verkeersonderzoek en verkeersgerelateerde onderzoeken (wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit) ten behoeve van deze vormvrije mer-beoordeling en het bijbehorende bestemmingsplan wordt in de verkeerscijfers rekening gehouden met de totale ontwikkeling van het Spoorzone-gebied zoals opgenomen in het IOP.

## 3. Milieugevolgen beoogde ontwikkeling

13

### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de milieueffecten van de beoogde ontwikkeling (bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden) in beeld gebracht.

### 3.2. Bodemopbouw, hydrologie, oppervlaktewater en grondwater

#### 3.2.1. Bodem toetsingskader

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem. Dit door middel van het schoonmaken van ernstig verontreinigde grond (saneren), licht verontreinigde grond blijvend te beheren en schone grond schoon te houden. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt.

#### Beoordeling ontwikkeling

In het plangebied vinden diverse nieuwe ontwikkelingen plaats. Uitgangspunt hierbij is dat de bodemkwaliteit geschikt dient te zijn voor de beoogde bestemming.

Uit verschillende bodemonderzoeken die ter plaatse zijn uitgevoerd, is gebleken dat ter plaatse van het plangebied een aantal locaties aanwezig is waar sprake is van ernstige bodemverontreiniging. In het kader van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling worden deze ernstige bodemverontreinigingen gesaneerd. Voor het saneren van deze gevallen van ernstige bodemverontreiniging is een raamsaneringsplan opgesteld (Combinatie CrommeLijn, Raamsaneringsplan Spoor en stad Delft, 23 april 2009). In aanvulling op het raamsaneringsplan wordt voorafgaande aan de sanering voor elk te saneren geval van ernstige bodemverontreiniging een uitvoeringsplan opgesteld, waarin nadere details van de uit te voeren sanerende maatregelen zijn opgenomen.

Het bestemmingsplan voorziet in de actualisering van de planologisch-juridische regeling voor het gebied. Het bestemmingsplan bevat geen nieuwe bouwlocaties. De beoogde functies ter plaatse, zoals woningen en kantoren, zorgen daarnaast niet voor nieuwe bodemverontreinigingen, waardoor de ontwikkeling niet van invloed is op de bodemkwaliteit. Het plangebied valt binnen de grenzen van het raamsaneringsplan (en de onderliggende bodemonderzoeksrapporten). Het gebied is voldoende onderzocht. In het kader van het bestemmingsplan hoeft geen aanvullend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Indien tijdens graafwerkzaamheden blijkt dat een onvoorzien geval van ernstige bodemverontreiniging wordt aangetroffen, dan valt deze onder het regime van het raamsaneringsplan en dient een uitvoeringsplan te worden opgesteld. Na instemming van het bevoegd gezag kunnen de graafwerkzaamheden worden hervat. Voor aanvragen van een omgevingsvergunning voor bouwen dient een actueel bodemonderzoek te worden aangeleverd, opgesteld volgens de NEN 5740 en NEN 5725. De beoogde functies ter plaatse, zoals woningen en kantoren, zorgen daarnaast niet voor nieuwe bodemverontreinigingen, waardoor de (gebieds/her)ontwikkeling niet van invloed is op de bodemkwaliteit.

#### Conclusie

Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

### 3.2.2. Water

#### Toetsingskader

Diverse beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus liggen ten grondslag aan de uitgangspunten op het gebied van duurzaam waterbeheer:

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW) Nationaal;
- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet.

De provincie en het waterschap hebben deze uitgangspunten verder doorvertaald in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Wettelijke verankering van het waterbeleid vindt plaats in de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De regels die zijn vastgelegd in een verordening van de waterschappen, worden 'de Keur' genoemd. De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. De Waterwet kent één watervergunning, de voormalige Keurvergunning is hierin opgenomen.

De watertoets is een proces waarmee in ruimtelijke plannen de mogelijke risico's (zoals waterveiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, verdroging en verzilting van grond- en oppervlaktewater) en kansen van water vroegtijdig in beeld worden gebracht in overleg met de waterbeheerders. In het kader van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden heeft afstemming plaatsgevonden met de waterbeheerder in dit geval het hoogheemraadschap van Delfland, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer van regionale wateren.

#### Beoordeling ontwikkeling

##### *Waterstructuur*

Het plangebied ligt in de Hoge Abtswoudse Polder. In het betreffende peilvak wordt een waterpeil van NAP -1,50 m gehandhaafd. Het gebied is voorzien van een gemengd rioolstelsel. In de huidige situatie wordt met dit systeem niet voldaan aan de basisinspanning.

##### *Waterkwantiteit*

Het plangebied ligt in de Hoge Abtswoudse Polder. In het betreffende peilvak wordt een waterpeil van NAP -1,50 m gehandhaafd. Voor de ontwikkeling geldt vanuit de waterbergings-eis een wateropgave. Uitbreiding van het oppervlaktewater is nodig om voldoende waterberging in de polder te hebben om waterschade bij hevige neerslag te voorkomen. De ontwikkeling van het plangebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Nieuw Delft binnen het Spoorzone-project. In het kader van dat project wordt voorzien in voldoende waterberging ook voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden. In het Integraal Ontwikkelingsplan "Nieuw Delft" 2025 is hierover het volgende opgenomen.

##### *Waterverbinding*

De Nieuwe Delft vormt samen met het water rond de Coendersbuurt een verbinding vanuit het Westerkwartier naar het zuidelijk deel van het poldersysteem van de Hoge Abtswoudse Polder. In het zuidelijk deel is er een verbinding naar het water in de Poptahof. De Nieuwe Delft sluit aan op de watergang rond de nieuwe studentenhuisvesting aan de Röntgenweg. Dit water staat met de watergang langs de spoorlijn in zuidelijke richting in verbinding met het poldergemaal bij station Delft-Zuid.



*Wateropgave*

Voor de ontwikkeling geldt vanuit de waterbergingsseis een wateropgave. Uitbreiding van het oppervlaktewater is nodig om voldoende waterberging in de polder te hebben om waterschade bij hevige neerslag te voorkomen. De ontwikkeling van het plangebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Nieuw Delft binnen het Spoorzone-project. In het kader van dat project wordt voorzien in voldoende waterberging, waardoor voor onderhavig plan geen extra waterberging noodzakelijk is. Zoals ook in het IOP is vastgelegd en ook is afgestemd met het Hoogheemraadschap, zal ongeveer 2 hectare water binnen het totale plan worden gerealiseerd. Daarmee kan worden voldaan aan de bergingsseis. Hiermee past de planvorming binnen de 'ontwikkelnorm' van afgerond 92 m<sup>2</sup>/ha uit de Waterstructuurvisie uit 2006 en de afspraken rond het Bestemmingsplan Spoorzone tussen gemeente en het Hoogheemraadschap van Delfland.

Samen met de andere waterelementen in de gehele ontwikkeling van Nieuw Delft ontstaat in de toekomst voldoende waterberging voor dit gebied in combinatie met een robuust watersysteem. De nieuwe waterstructuur van het zuidelijk deel van Nieuw Delft maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan. Rond het complex X-Ray is al een deel van het nieuwe watersysteem van het zuidelijk gebied aangelegd. De komende jaren zal gefaseerd de rest van het watersysteem worden aangepast, vernieuwd en uitgebreid. Hierbij wordt de bestaande waterverbindingen vanuit het gemaal in het zuiden naar de Coendersbuurt en de Poptahof steeds in stand gehouden.

*Waterkwaliteit en ecologie*

In het plangebied liggen verschillende watergangen, die voor een belangrijk deel bij de realisatie van de plannen door nieuwe watergangen zullen worden vervangen. Gelet op de beoogde waterkwaliteit ontstaat een robuust watersysteem met op verschillende plaatsen natuurvriendelijke oevers.

*Regenwater, afvalwater en riolering*

In het plangebied wordt een nieuw rioleringsstelsel aangelegd. Schoon hemelwater wordt gescheiden afgevoerd. Delfland hanteert voor afstromend hemelwater de voorkeursvolgorde Vasthouden, bergen, afvoeren. Waar mogelijk wordt dat toegepast, bijvoorbeeld door (schoon) regenwater van gebouwen (vertraagd) af te voeren naar omliggende watergangen. Bij de uitwerking van de buitenruimte wordt gezocht naar passende vasthoudmaatregelen om piekbelasting op het oppervlaktewatersysteem te beperken.

Door de nieuwbouw wordt het regenwater versneld afgevoerd middels regenwaterriool naar het oppervlaktewatersysteem. Dit wordt, zoals eerder genoemd, gecompenseerd door de uitbereiding van het oppervlaktewatersysteem. Daar waar het regenwater de ondergrond infiltreert wordt het opgevangen door een drainagesysteem die het afvoert naar het regenwaterriool en vervolgens naar het oppervlaktewatersysteem.

*Grondwater*

Binnen de gemeente Delft is mede gezien het afbouwen van de grondwateronttrekking DSM een grondwatermeetnet opgezet. Op basis van beschikbare meetgegevens zijn geen structurele grondwaterstijgingen en/of dalingen waar te nemen.

Het nieuwe drainagesysteem en oppervlaktewatersysteem zorgen ervoor dat het grondwaterpeil beheerst kan worden op een vast maximaal peil ter voorkoming van (grond)wateroverlast. Het plan heeft dan ook geen negatief effect op de grondwatersituatie.

Met betrekking tot het gehele Spoorzone-project zijn een aantal maatregelen getroffen voor de grondwaterbeheersing voor het voorkomen van een negatief effect van het Spoorzone-project op de waterhuishouding.

### 3.2.3. Conclusies

#### Bodem

In het kader van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling worden de aanwezige bodemverontreinigingen gesaneerd. Dit heeft een positief effect op de bodemkwaliteit. De beoogde functies leiden daarnaast niet tot bodemverontreinigingen. Er zullen dan ook geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

#### Water

De ontwikkeling van het plangebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Nieuw Delft binnen het Spoorzone-project. In het kader van dat project wordt voorzien in voldoende waterberging (2 hectare), waardoor voor onderhavig plan geen extra waterberging noodzakelijk is. Het nieuwe drainagesysteem en oppervlaktewatersysteem zorgen ervoor dat het grondwaterpeil beheerst kan worden op een vast maximaal peil ter voorkoming van (grond)wateroverlast. Het plan heeft dan ook geen negatief effect op de grondwatersituatie. In het plangebied zijn geen beschermingszones van waterkeringen gelegen. Er wordt dan ook niet gebouwd in beschermingszones van waterkeringen. Hierdoor zijn er geen negatieve effecten op de stabiliteit van de waterkeringen. Het totale effect van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling op het aspect water wordt dan ook als neutraal beschouwd. Er zullen dan ook geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

### 3.3. Verkeer

#### 3.3.1. Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd. Ook dient aannemelijk te worden gemaakt dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.

#### 3.3.2. Beoordeling ontwikkeling

##### *Openbaarvervoer*

Het belangrijkste knooppunt voor het openbaar vervoer in Delft ligt op korte afstand ten noorden van het plangebied. Het betreft het treinstation Delft, het busstation en een halteplaats voor taxi's op het nieuwe Stationsplein. Direct langs het plangebied ligt een vrijliggende tram-/busbaan voor tramlijn 1 en zijn verschillende buslijnen gesitueerd. Op de Westlandseweg en Papsouwselaan zijn haltes aanwezig.

##### *Autoverkeer*

De verkeersstructuur van Nieuw Delft is ingrijpend veranderd met de aanleg van de spoortunnel. De deels nieuwe doorgaande wegen in de omgeving van het plangebied zijn de Nieuwe Gracht en de haaks hierop gelegen Westlandseweg/Ireneboulevard. De Nieuwe Gracht ligt in het verlengde van de noordelijker gelegen Coenderstraat en vormt een verbinding met de Phoenixstraat. De Nieuwe Gracht loopt van noord naar zuid tussen delen van het plangebied door en vormt de vervanging van de Engelsestraat, die verkeersluwer is geworden door de nieuwe verkeersstructuur. Ook de Westlandseweg en in het verlengde daarvan de nieuwe Ireneboulevard zijn heringericht in samenhang met de bouw van de tunnel. Deze aanleg en herinrichting worden reeds gefaseerd uitgevoerd. Deze wegen zijn opgenomen in het in 2006 vastgestelde bestemmingsplan 'Spoorzone' en geen onderdeel van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. De wegen zijn volgens de classificering in het LVVP wijkontsluitingswegen, wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie.

De toekomstige bebouwing in het plangebied is bereikbaar via de Nieuwe Gracht voor het deel ten oosten van deze weg (Velden 6 en 7 van het Van Leeuwenhoekkwartier, zie figuur 2.3). De bebouwing langs de

Nieuwe Gracht kan rechtstreeks vanaf deze ruime weg worden ontsloten, terwijl de bebouwing langs het park en in veld 7 door een woonstraatje voor autoverkeer bereikbaar zal worden gemaakt. De velden 8 en 9 van de Abtswoudse Hof aan de westkant van het plangebied zijn via de Industriestraat bereikbaar vanaf de Papsouwsewaan. In veld 8 is een route voor de bevoorrading van de bestaande functies aan de Papsouwsewaan/Westlandseweg (o.a. een supermarkt) in het plan mogelijk gemaakt. De bebouwing van veld 9 zal rechtstreeks van de Industriestraat kunnen worden ontsloten.

#### *Verkeersintensiteiten*

Voor het project is in 2006 het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt dit plan herzien. In het bestemmingsplan zijn de gebruiks- en bouwmogelijkheden flexibeler vastgelegd. In het vorige bestemmingsplan was de vorm van de bebouwing gedetailleerd vastgelegd, waardoor maar een beperkt aantal bouwwijzen mogelijk was en de ontwikkelmogelijkheden beperkt waren. In het nieuwe bestemmingsplan is geen gedetailleerd eindbeeld vastgelegd maar een flexibel kader, waardoor binnen de bouwvelden nog verschillende invullingen, uitvoeringen en inrichtingen mogelijk zijn. Verder wijzigt het plan niet. De hoofdopzet van het gebied – de locatie van de bouwvelden, de hoofdinfrastructuur en het stadspark – zijn niet gewijzigd ten opzichte van het vorige plan. Voor het nieuwe bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeersgeneratie. Uit het onderzoek volgt dat het plan niet leidt tot een ander verkeersbeeld dan het vorige bestemmingsplan. Dit kan worden verklaard doordat de opzet van het plan niet is veranderd ten opzichte van het vorige plan. Het bestemmingsplan staat een mix van functies toe. Naast wonen gaat het onder meer om detailhandel, kantoren en horeca. Voor de functie wonen is een maximum woningaantal vastgelegd (960 woningen). Voor andere functies is een maximum oppervlak opgenomen. De functies zijn uitwisselbaar. Bij elkaar opgeteld komt het totale oppervlak neer op meer dan fysiek mogelijk is. De functiemix is daardoor flexibel. Als meer van de ene functie gerealiseerd wordt, blijft er minder ruimte over voor andere functies. Bij het berekenen van de verkeersgeneratie is de functiemix op de voor verkeer meest negatieve manier ingevuld. De beschikbare ruimte is eerst maximaal ingevuld met de meest verkeersaantrekkende functie. Daarna is de op één na meest verkeersaantrekkende functie maximaal ingevuld, en zo verder. Bij de verkeersberekening is daardoor uitgegaan van een veel negatievere situatie dan in werkelijkheid zal ontstaan (een worst-case scenario). De verkeersintensiteiten die op deze manier zijn berekend, zijn gebruikt bij het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor het bestemmingsplan is uitgevoerd.

#### *Effecten op de A13 en A4*

Op de verkeersafwikkeling op de A13 en A4 heeft het bestemmingsplan geen nieuwe negatieve effecten. Van belang is hierbij dat het niet om een nieuwe ontwikkeling gaat maar om een ontwikkeling die al was voorzien in het bestemmingsplan Spoorzone uit 2006 en waarvan de uitvoering is gestart in 2009. Uit het verkeersmodel blijkt dat het nieuwe bestemmingsplan geen grotere verkeerseffecten heeft op de A13 en de A4 dan het bestemmingsplan Spoorzone. Daarnaast is van belang dat het aandeel van de verkeersgeneratie van de nieuwbouwmogelijkheden uit het bestemmingsplan in het verkeer op de A13 gering is. De nieuwbouwmogelijkheden genereren 410 motorvoertuigbewegingen per etmaal op de A13 en 591 motorvoertuigbewegingen per etmaal op de A4. Dit komt neer op ca. 0,33% van het verkeer op de A13 en 0,41% van het verkeer op de A4. Ook om die reden zijn als gevolg van deze gebiedsontwikkeling geen negatieve effecten op de verkeersafwikkeling op de A13 en A4 te verwachten.

#### *Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)*

De belangrijke fietsroutes nabij het plangebied zijn de vrijliggende fietspaden langs de Nieuwe Gracht (hoofdroute stadsnetwerk), de Westlandseweg/Ireneboulevard en de Abtswoudseweg/Mercuriusweg (hoofdroute regionaal netwerk). Binnen het plangebied is de nieuwe fietsroute van de Vulcanusweg naar de Abtswoudseweg/Mercuriusweg (ter vervanging van de vroegere route naar het station via de Apolloweg/Röntgenweg/Industriestraat/Lokomotiefpad) opgenomen.

Voor voetgangers is er een fijnmaziger netwerk van paden en routes mogelijk. Langs de Westlandseweg/Ireneboulevard en Nieuwe Gracht komen er aan weerszijden trottoirs en ook door het

Van Leeuwenhoekpark komen wandelpaden. Het in het gebied aanwezige park zal op verschillende manieren voor voetgangers bereikbaar worden gemaakt. Over het water van de Nieuwe Gracht komen op verschillende plaatsen verbindingen voor fietsers en/of voetgangers.

#### *Parkeren*

Het gebied wordt door de Nieuwe Gracht in twee aparte delen verdeeld. Het westelijk deel, de Abtswoudse Hof, sluit aan op de Voorhof. Het oostelijk deel, het Van Leeuwenhoekkwartier, sluit aan op de buurt Delftzicht.

Het parkeren van de bewoners en gebruikers van de nieuwe buurten zal op eigen terrein plaatsvinden. Het parkeren voor de bezoekers van de woningen en niet-woonfuncties in het gebied in de nieuwe buurt zal voor een groot deel in de bestaande en nieuwe openbare ruimte worden opgelost.

In het Van Leeuwenhoekkwartier komen langs de Nieuwe Gracht, waar veld 6 en 7 van het Van Leeuwenhoekkwartier aan komt te liggen, zijn parkeerplaatsen mogelijk. In de Abtswoudse Hof komen er langs de Industriestraat circa 20 nieuwe parkeerplaatsen voor de bezoekers van veld 9. Bij veld 8 komen er langs de verschillende woonstraten eveneens nieuwe parkeerplaatsen voor bezoekers, maar ook voor de functies van de bestaande bebouwing langs de Papsouwsewaan en Westlandseweg. Door dubbelgebruik kan hier optimaal gebruik worden gemaakt van de bestaande en nieuwe parkeerplaatsen, met inbegrip van zones voor laden en lossen. De overige parkeerplaatsen worden binnen de bebouwing op de velden opgelost en voor zover mogelijk in parkeervoorzieningen buiten het plangebied. Het bestemmingsplan staat het realiseren van parkeervoorzieningen binnen de bestemmingsvlakken toe en biedt daarvoor voldoende ruimte. In veld 6 is het mogelijk om een parkeergarage te bouwen als dat voor de parkeerbehoefte van Nieuw Delft noodzakelijk is.

#### **3.3.3. Conclusie**

De bereikbaarheid van het plangebied voor het gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer is voldoende gewaarborgd. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de bereikbaarheid in de omgeving. De verkeersgeneratie van het plangebied draagt daarnaast in verhouding tot het heersende verkeersbeeld niet bij aan een verslechtering van de doorstroming op de omliggende wegen. Ten aanzien van verkeersveiligheid en parkeren kan eveneens gesteld worden dat geen sprake is van te verwachte knelpunten. Er zullen dan ook geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

### **3.4. Geluidsbelasting en luchtkwaliteit**

#### **3.4.1. Spoor- en wegverkeerslawaai toetsingskader**

Het beoordelingskader voor geluidhinder is gegeven in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Het doel van beide wetten is onder andere het beschermen van de mens tegen geluidhinder. Vanuit de Wet geluidhinder zijn de aspecten wegverkeerslawaai en spoorweglawaai van belang.

#### **Beoordeling ontwikkeling**

Het plangebied ligt binnen de geluidszone van het spoor en diverse wegen. Hierdoor is akoestisch onderzoek noodzakelijk. Uit het akoestisch onderzoek (Rho adviseurs, Akoestisch onderzoek spoor- en wegverkeerslawaai, d.d. 29-03-2018) blijkt dat:

- Als gevolg van het tram- en wegverkeer op de gezoneerde Ireneboulevard/Westlandseweg, wordt de voorkeursgrenswaarde in het noordelijke deel van het plangebied overschreden en in een klein deel in het noordwesten van het plangebied. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 62 dB voor de eerstelijns bebouwing direct aan de Ireneboulevard/Westlandseweg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.

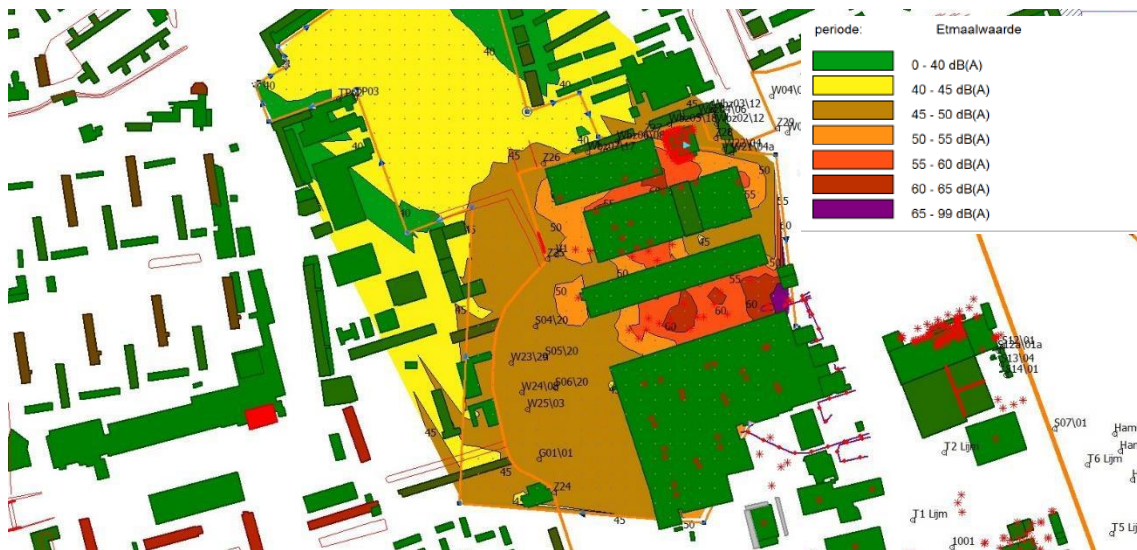
- Als gevolg van het tram- en wegverkeer op de gezoneerde Papsouwselaan, wordt de voorkeursgrenswaarde alleen in het meest westelijke deel van het plangebied overschreden. In de rest van het plangebied kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 60 dB voor de eerstelijns bebouwing direct aan de Papsouwselaan. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.
- Als gevolg van het wegverkeer op de gezoneerde interne ontsluitingsweg (Nieuwe Gracht), waarvan het toekomstig tracé door het plangebied loopt, wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden in een brede zone rondom de weg. De maximale geluidbelasting bedraagt inclusief aftrek artikel 110g Wgh 61 dB voor de eerstelijns bebouwing direct aan de Papsouwselaan. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet.
- Als gevolg van de spoorlijn wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB alleen overschreden in het meest zuidelijke deel van het plangebied, nabij de tunnelmond van de spoorlijn Rotterdam – Den Haag. De maximale geluidbelasting bedraagt 64 dB voor de bebouwing rondom de zuidelijke tunnelmond. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet.
- Indien geluidsreducerend asfalt van het type dunne deklagen B wordt toegepast, levert dit een geluidsreductie van maximaal 3 dB op. De maatregel lijkt naast de hoge investeringskosten echter niet doelmatig gezien het feit dat bij kruisingen en bochten de slijtage van geluidsreducerend asfalt vanwege optrekkend en afremmend verkeer dermate versneld, dat de onderhoudskosten aan de weg zeer hoog worden.
- De gecumuleerde geluidbelasting resulteert in een geluidtoename kleiner dan 1 dB ten opzichte van de hoogst berekende geluidbelasting voor een afzonderlijke bron. De gecumuleerde geluidbelasting staat het verlenen van hogere waarden niet in de weg.
- Conform het gemeentelijke beleid bedraagt de geluidbelasting op de geluidluwe zijde van de bouwblokken cumulatief niet meer dan 60 dB.

### 3.4.2. Industrielawaai toetsingskader

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoneerd te zijn. De bedoelde inrichtingen zijn nader genoemd in artikel 2.1 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidszone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van Industrielawaai en de optredende geluidbelasting binnen de zone.

### Beoordeling ontwikkeling

Een klein deel van het gebouw ligt binnen de geluidzone van industrieterrein Schieoevers. In de Wet geluidhinder is geregeld dat voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen een voorkeursgrenswaarde geldt van 50 dB(A). Burgemeester en wethouders hebben de mogelijkheid om ontheffing te verlenen door het vaststellen van een hogere waarde tot 55 dB(A), indien niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Gezien de ligging van de geluidzone was de verwachting dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van het plangebied niet wordt overschreden. Voor de volledigheid is de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied berekend. Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van het zonebeheermodel 'Schieoevers Redelijke Sommatie', dat is verstrekt door de zonebeheerder. Een uitsnede van het uitgevoerde onderzoek is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 Contouren Industrielawaai

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van het plangebied wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Het vaststellen van hogere waarde is daarom niet aan de orde.

#### Aanwezige bouwbedrijven

In de nabije omgeving zijn een aantal bouwbedrijven gevestigd. Door Royal Haskoning DHV is een memo geschreven waarin het aspect industrielaawaai afkomstig van een aantal bouwbedrijven is beoordeeld. De memo is toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan. Het plangebied wordt ten westen begrensd door een klein terrein waarop een aantal bouwbedrijven is gevestigd. Onderzocht is wat deze bedrijven voor effect hebben ter plaatse van de te projecteren woningen en welke consequenties die geluidsbelasting eventueel heeft voor het bestemmingsplan.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het noodzakelijk is om voorafgaand aan de hernieuwde vaststelling van het bestemmingsplan maatwerkvoorschriften op te stellen of om maatregelen te nemen. Hiermee kan worden geborgd dat de bouw van de woningen niet zal leiden tot strijdigheid met de voorschriften op grond van het Activiteitenbesluit. Tevens kan worden aangetoond dat voor wat betreft de aanwezigheid van de betreffende bedrijven is voorzien in aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van het maatgevende aspect geluid.

#### 3.4.3. Luchtkwaliteit toetsingskader

Voor luchtkwaliteit is de Wet milieubeheer hoofdstuk luchtkwaliteitseisen leidend. Hierin is onder andere opgenomen dat een ontwikkeling doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan de grenswaarden, of indien een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen.

#### Beoordeling ontwikkeling

In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn de gevolgen van de beoogde ontwikkeling in beeld gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel, waarin rekening is gehouden met de toevoeging van de nieuwe ontwikkeling en de wijzigingen in het kader van het gehele project Spoorzone Delft. Voor luchtkwaliteit blijkt uit onderzoek ((Rho adviseurs, onderzoek luchtkwaliteit Nieuw Delft, zuidelijke velden met projectnummer 151401.20161889, d.d. 23-03-2018, dat ter hoogte van de Westlandseweg de hoogste waarden liggen:

- 32,7 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub>
- 22,7 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>10</sub>
- 11 overschrijdingsdagen voor PM<sub>10</sub>

- 14,3 µg/m<sup>3</sup> voor PM<sub>2,5</sub>

Uit de resultaten van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Dit geldt voor alle toetspunten. Aangetoond is dat langs de beschouwde wegvakken ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan.

### 3.4.4. Conclusies

#### *Spoor- en wegverkeerslawaai*

Aangezien nergens de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden en maatregelen niet doelmatig en/of haalbaar zijn, kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Het aspect geluid staat de ontwikkeling van het plangebied dan ook niet in de weg. De geluidbelasting ligt namelijk overal beneden de maximale ontheffingswaarde en voldoet aan de eisen uit het gemeentelijke geluidbeleid. Wel is het verzoek aan het college van Burgemeester en Wethouders van Delft om een besluit hogere waarden voor te bereiden conform het akoestisch onderzoek (Rho adviseurs, Akoestisch onderzoek spoor- en wegverkeerslawaai, d.d. 29-03-2018). Omdat voor de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling wel hogere waarden opgesteld dienen te worden, wordt het effect als licht negatief beoordeeld.

#### *Industrielawaai*

Met betrekking tot Industrielawaai is er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wel dienen maatwerkvoorschriften te worden genomen ten aanzien van de bouwbedrijven. Het effect is licht negatief.

#### *Luchtkwaliteit*

Voor luchtkwaliteit kan gesteld worden dat ruimschoots aan de normen wordt voldaan, ook na realisatie van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling Nieuw Delft, zuidelijke velden. Geconcludeerd kan worden dat geen belangrijke negatieve gevolgen op het gebied van luchtkwaliteit optreden, het effect is neutraal.

Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden met betrekking tot de aspecten spoor- en wegverkeerslawaai, Industrielawaai en luchtkwaliteit die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

## 3.5. Externe veiligheid

### 3.5.1. Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

#### *Risicovolle inrichtingen*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt

kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van  $10^{-6}$  per jaar. Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet aan deze normen worden voldaan.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (BEVT) en het Basisnet in werking getreden. Het BEVT vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Met het inwerking treden van het BEVT vervalt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water.

Het BEVT en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van  $10^{-5}$  per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de  $10^{-6}$  waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR  $10^{-6}$  contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

### **3.5.2. Beoordeling ontwikkeling**

#### **Vervoer van gevaarlijke stoffen**

##### *Transport gevaarlijke stoffen over spoor*

In het plangebied is de spoorlijn Den Haag – Rotterdam gelegen. Op basis van de Regeling Basisnet vindt over deze spoorlijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Derhalve is deze risicobron niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor het plangebied.

##### *Transport gevaarlijke stoffen over de weg*

Op meer dan 1500 meter ten oosten van het plangebied bevindt zich de rijksweg A13. Op basis van Regeling Basisnet vindt hierover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg valt onder het Bevt. Het invloedsgebied van de A13 wordt bepaald door het vervoer van zeer brandbare gassen en bedraagt 355 meter. Het plangebied bevindt zich hier buiten. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A13 is daarom niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor het plangebied.

De N470 (Kruithuisweg) ligt op ca. 1 kilometer van het plangebied. De A4 ligt op ca. 2,4 kilometer van het plangebied. Hierdoor zijn er geen belemmeringen vanuit deze risicobronnen.



### **Transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen**

In en om het plangebied bevinden zich geen risicorelevante buisleidingen met een invloed op het plangebied.

### **Inrichtingen**

In het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Ten noorden van het plangebied bevindt zich de risicovolle inrichting DSM Gist BV. Op de bedrijfsactiviteiten van DSM is het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO) van toepassing, het bedrijf valt daarmee onder de werking van het Bevi.

In 2013 is voor het DSM-terrein het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Delft Noord (DSM)' vastgesteld. In het kader daarvan is onderzoek gedaan naar het groepsrisico. Uit het onderzoek (rapport 'Beschouwing risicobronnen en verantwoording groepsrisico Bedrijventerrein Delft Noord', Save, 5 september 2012) blijkt dat het invloedsgebied ca. 1500 m bedraagt en dat de hoogte van het groepsrisico in de huidige situatie net boven de oriëntatiewaarde ligt. Uit het externe veiligheidsonderzoek DSM blijkt dat alleen ontwikkelingen binnen de 10<sup>-7</sup> contour van DSM het groepsrisico zichtbaar doen toenemen. Het plangebied ligt ruim buiten deze contour en dus zal niet leiden tot een verandering van het groepsrisico.

### **3.5.3. Conclusie**

In de omgeving van het plangebied is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over het water, het spoor of door buisleidingen. Ook zijn er geen risicovolle inrichtingen aanwezig en is het plangebied buiten het maatgevende invloedsgebied voor het groepsrisico van de rijksweg A13 gelegen. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet van invloed op de hoogte van het groepsrisico. Het effect van de beoogde ontwikkeling op het aspect externe veiligheid is daardoor neutraal. Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

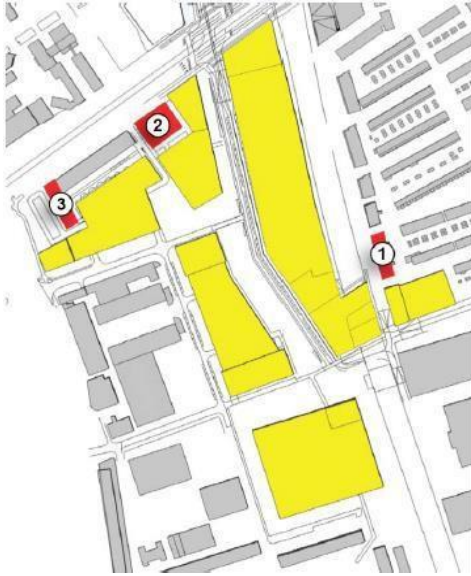
## **3.6. Bezinning**

### **3.6.1. Toetsingskader**

Binnen Nederland bestaan geen formele (wettelijke) normen en eisen ten aanzien van de bezinning van woningen en/of bebouwing. Wel heeft TNO de zogenaamde 'lichte' en 'strengere' normen voor bezinning van woonkamers opgesteld die in de praktijk veel worden toegepast. De lichte TNO-norm is geen harde norm maar wordt gebruikt als indicatie om de bezinning te beoordelen. Als aan deze norm wordt voldaan, is de bezonningsituatie acceptabel en is nader onderzoek niet nodig. Als niet aan de lichte TNO-norm wordt voldaan, moet nader worden onderzocht en onderbouwd of de bezonningsituatie aanvaardbaar is.

### **3.6.2. Beoordeling ontwikkeling**

Het aspect bezinning is in het onderzoek "Bezonningsstudie bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden", d.d. 22 juni 2018, door Royal Haskoning DHV onderzocht. Het onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan. Na analyse van de uitkomsten van de bezonningsstudie blijkt dat met het bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' voor twee locaties met bestaande bebouwing de 'lichte' TNO-norm van minimaal twee mogelijke bezonningsuren per dag niet gehaald wordt. Op deze locaties na wordt verder in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied in alle relevante maanden aan de lichte TNO-norm voldaan. In figuur 3.2 wordt aangegeven welke gebouwen niet voldoen aan de lichte TNO-norm. De gebouwen waarvoor dit geldt zijn met rood aangegeven en genummerd. Het gaat om de gebouwen 1 en 3.



Figuur 3.2 Bestaande bebouwing die niet aan lichte TNO-norm voldoet

De studie geeft aan dat de situatie aanvaardbaar is, gezien het beperkte aantal woningen en de geringe tijdsduur waarop de norm niet wordt behaald. Daarnaast is het niet halen van de lichte TNO-norm beperkt tot de winterperiode en het voor- en najaar. In de zomermaanden wordt ruimschoots aan de lichte TNO-norm voldaan. De bebouwing die mogelijk wordt gemaakt met het beoogde plan zorgt niet voor een significante verslechtering van de schaduwwerking op omliggende gebouwen. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat geen sprake is van een significante verslechtering van de schaduwwerking op en een daling van de opbrengst van de in de nabijheid van het plangebied aanwezige zonnepanelen. Het effect is licht negatief.

### 3.6.3. Conclusie

Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

## 3.7. Windhinder

### 3.7.1. Toetsingskader en beoordeling ontwikkelingen

Door Peutz bv is een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie. Het betreft een Windklimaatonderzoek van 23-03-2018 genaamd "Plan Nieuw Delft - Windklimaatonderzoek met behulp van CFD (Computational Fluid Dynamics)" met het kenmerk OA 15662-1-RA. Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De te verwachten hinderkans rondom de geplande bebouwing blijft beperkt tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat in de bestaande omgeving. Nergens in het onderzoeksgebied is uitgaande van het criterium voor doorlopen een beoordeling slecht of een overschrijding van het gevaarcriterium vastgesteld. Dit geldt zowel voor de stedenbouwkundige uitwerking c.q. proefverkaveling als voor de onderzochte maximale benutting van de bouw mogelijkheden in het zuidelijke deel van het gebied.
- Voor windgevoelige functies, waaronder gebouwentrees, winkelgebieden en buitenruimten geldt een strenger beoordelingscriterium. Aangezien de posities van dit soort functies nog niet zijn vastgesteld kan nog geen gedetailleerde beoordeling plaats vinden. Aan de hand van de in het rapport opgenomen afbeeldingen met onderzoeksresultaten kan echter op voorhand worden vastgesteld in hoeverre het windklimaat op bepaalde posities op voorhand geschikt is voor dergelijke functies.

### 3.7.2. Conclusie

Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken. Bij het bepalen van de locatie van windgevoelige functies dient rekening gehouden te worden met het windklimaat.

## 3.8. Archeologie, landschap en cultuurhistorie

### 3.8.1. Toetsingskader

Conform de Erfgoedwet beschermt de gemeente Delft het archeologisch erfgoed middels het bestemmingsplan. Bekende en verwachte archeologisch waardevolle gebieden krijgen een archeologische (mede)bestemming. Binnen deze zones dienen bodemverstorende ingrepen zoveel mogelijk te worden beperkt. Bodemverstorende werkzaamheden die de aan de bestemmingszones gekoppelde vrijstellingsgrenzen overschrijden, worden gebonden aan het vergunningstelsel. Zodoende kan het belang van het archeologisch erfgoed worden meegewogen bij het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning. Dit kan ertoe leiden dat er eisen worden gesteld aan de uitvoering van de werkzaamheden, of dat de voorgenomen in greep alleen na archeologisch onderzoek wordt toegestaan.

### 3.8.2. Beoordeling ontwikkeling archeologie

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan. Daaruit volgt dat het plangebied grotendeels reeds afdoende is onderzocht. Daarbij is reeds sprake geweest van dusdanige bodemingrepen dat er geen archeologische resten meer verwacht worden. Voor dit gedeelte geldt dan ook dat er geen archeologische medebestemming hoeft te worden opgenomen. Binnen de twee zones met archeologische verwachting en de zone met bekende archeologische waarden moeten bodemverstorende ingrepen zoveel mogelijk worden voorkomen. Indien dat niet mogelijk is, dient, voorafgaand aan de bodemverstorende werkzaamheden, de cyclus van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ-cyclus) te worden doorlopen tot op het punt dat het bevoegd gezag (gemeente Delft) het gebied vrijgeeft voor de voorgenomen ontwikkeling.

Om een correcte omgang met de (waarschijnlijk) aanwezige archeologische resten in het plangebied te waarborgen, wordt aan deze zones de medebestemming 'Waarde – Archeologie' toegekend. Om te waarborgen dat in elke zone het nadere onderzoek op het correcte punt wordt opgepakt, zijn drie medebestemmingen toegekend (Waarde – Archeologie I, Waarde – Archeologie II en Waarde – Archeologie III).

### Cultuurhistorie

Het plangebied omvat het oude spoortracé met delen van het emplacement, en een strook van het na 1960 ontwikkelde bedrijventerrein Mercuriusweg e.o.. Alle oude bebouwing en infrastructuur zijn verwijderd voor de bouw van de spoortunnel, en het geplande nieuwe woongebied inclusief park. De enige structuur met cultuurhistorische waarde is het verloop van de oude Abtswoudseweg. Deze parallel aan de Schiebedijking liggende middeleeuwse route knikte vlak bij de stad met een haakse bocht om naar de Schiekade. De Mercuriusweg en haar voortzetting, de groene wig in de Poptahof, volgen het verloop van deze oude route tot aan de Provincialeweg. De Abtswoudseweg raakte verder opgeknipt door het nu verdwenen tunneltje onder het oude emplacement. De spoortunnelaanleg heeft dat laatste weer hersteld. Hoewel ze gefragmenteerd is geraakt is het verloop van deze historische route van belang. In het plan is ze structureel én visueel gewaarborgd als een door de nieuwe bebouwing aangeduide en begeleidelangzaam verkeersroute.

### 3.8.3. Conclusie archeologie

Het grootste gedeelte van het plangebied is reeds afdoende onderzocht. Hier hebben ook dusdanige bodemingrepen plaatsgevonden dat er geen archeologische resten meer verwacht worden. De beoogde (gebieds/her)ontwikkeling kunnen leiden tot aantasting van de archeologische waarden. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen ter bescherming van de aanwezige waarden. Door te garanderen dat archeologisch onderzoek plaatsvindt voordat bodemingrepen worden uitgevoerd, wordt

voorkomen dat archeologische sporen verloren gaan. Dit heeft twee gevolgen. Enerzijds kunnen bodemingrepen wel een aantasting vormen van archeologische waarden. Door archeologische sporen uit de bodem te halen gaat immers de context verloren. Daarnaast zijn archeologische sporen boven de grond minder houdbaar. Dit is de reden waarom het behoud in situ de voorkeur geniet. Anderzijds heeft het opgraven en documenteren van archeologische sporen als gevolg dat de geschiedenis van de streek beter inzichtelijk wordt. Dit wordt beschouwd als een positief gevolg. De beide gevolgen tegen elkaar afgewogen worden de effecten op het gebied van archeologie als licht negatief beoordeeld. Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

### **Cultuurhistorie**

Geconcludeerd kan worden dat cultuurhistorie een belangrijk aspect is geweest bij de herstructurering van het hele spoorzonegebied. Cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd. Het effect is dan ook neutraal. Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

## **3.9. Ecologie**

### **3.9.1. Toetsingskader**

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden; de Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instand- houdingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.
- Natuurnetwerk Nederland (NNN): gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening (zie hierna). Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

De Wnb bevat daarnaast onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden.

In de provincie Zuid-Holland wordt vrijstelling verleend voor het weiden van vee en voor het op of in de bodem brengen van meststoffen. In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of berm, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald

gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 6 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

#### *Programma Aanpak Stikstof*

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof vastgesteld (PAS). In het PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. In het programma zijn bron- en herstelmaatregelen opgenomen. De PAS bepaalt dat een deel van de verwachte daling van de stikstofdepositie op voorhand mag worden ingezet voor nieuwe projecten of projecten waarin uitbreiding van bestaande stikstofemissie aan de orde is (ontwikkelingsruimte).

### **3.9.2. Beoordeling ontwikkeling**

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

#### *Gebiedsbescherming*

Door Rho adviseurs is een stikstofberekening uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in de memo Stikstofberekening Nieuw Delft, Zuidelijke velden van 13 april 2018. De memo is toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit de stikstofberekening blijkt dat geen sprake is natuurgebieden met rekenresultaten die hoger zijn dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jr. In de PDF bij deze memo wordt dan ook geen waarde getoond. Voor dergelijke projecten met zeer kleine deposities is met het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voldoende ontwikkelingsruimte gecreëerd door het treffen van maatregelen in de Natura 2000-gebieden. Voor projecten die een bijdrage hebben van minder dan 0,05 mol N/ha/jr. geldt een vrijstelling van de Wnb vergunningplicht.

#### *Soortenbescherming*

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Voor het plangebied is een eco-effectscan uitgevoerd door Aqua-Terra Nova. Geïntariseerd is welke beschermde soorten er in het plangebied voorkomen of aanwezig kunnen zijn en of beschermde natuurgebieden in de omgeving van het plangebied liggen. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

In de eco-effectscan is geconstateerd dat in het plangebied geen beschermde verblijfplaatsen of andere functies van (strikt) beschermde soorten worden verwacht. Negatieve effecten op beschermde soorten van Categorie 1 of 2 van de Wet Natuurbescherming worden uitgesloten. Verder onderzoek is niet noodzakelijk. Gelet op het bovenstaande vormt de Wnb geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

### **3.9.3. Conclusie**

Uit de eco-effectscan blijkt dat negatieve effecten op beschermde soorten uit Categorie 1 of 2 van de Wet Natuurbescherming worden uitgesloten. Daarnaast zijn er geen negatieve effecten als gevolg stikstoftoename. Er zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden die het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk maken.

### **3.10. Cumulatie met andere ontwikkelingen**

Het bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van het Spoorzone-gebied. Voor het Spoorzoneproject is in 2006 het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is in 2010 herzien en heet nu 'Spoorzone, na herziening'. Daarnaast zijn voor de deelplannen Coendersbuurt en de Scholencombinatie Delfland aparte bestemmingsplannen vastgesteld. Deze bestemmingsplannen zijn onherroepelijk en blijven van kracht voor het projectgebied buiten het plangebied van het

bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden'. In het kader van het bestemmingsplan 'Sporzone' is vrijwillig een MER uitgevoerd voor het projectgebied. Het gebied Nieuw Delft, zuidelijke velden maakt deel uit van deze toetsing. Voor een beschrijving van de te verwachten cumulatieve milieugevolgen van de totale gebiedsontwikkeling wordt verwezen naar het MER Spoorzone Delft (kenmerk DT178-4/djc/105, Witteveen & Bos, 1 september 2003) en het onderzoek dat (aanvullend op het MER) is uitgevoerd voor de bestemmingsplannen 'Coendersbuurt' en 'SC Delfland'. De basis voor de verdere gebiedsontwikkeling en voorliggend bestemmingsplan is het Integraal Ontwikkelingsplan Nieuw Delft 2025 (IOP) (2013). Het IOP gaat niet uit van een groter programma dan waarvan in het MER en het bestemmingsplan 'Sporzone' is uitgegaan. Grotere milieueffecten dan de in het MER onderzochte effecten zijn daarom niet te verwachten. De onderzochte milieueffecten uit het MER, waarbij de grootste effecten met name betrekking hadden op verkeer en verkeersgerelateerde effecten, zijn in het destijds vastgestelde bestemmingsplan uit 2006 reeds aanvaardbaar gebleken.

In het verkeers- en verkeersgerelateerde onderzoek voor Delft Zuid is in de verkeerscijfers rekening gehouden met beoogde ontwikkelingen in de gehele spoorzone. Uit dit actuele onderzoek blijkt dat er op het gebied van verkeer, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden wanneer rekening wordt gehouden met de totale spoorzone-ontwikkeling gebaseerd op het IOP. Zo blijkt uit het actuele luchtkwaliteitsonderzoek dat de concentratie luchtverontreinigende stoffen sinds het in 2006 vastgestelde bestemmingsplan fors zijn gedaald en dat ruimschoots wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen, ook na realisatie van alle beoogde ontwikkelingen in de spoorzone. Er is dan ook geen aanleiding om een volledige mer-procedure te doorlopen.

## 4. Samenvattende beoordeling en conclusies

29

Voor het gehele spoorzonegebied van Delft is in 2006 een bestemmingsplan opgesteld om de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Dit plan was zeer gedetailleerd beschreven. Door marktwerking en ruimtelijke planvorming is er een ander beeld ontstaan over hoe het zuidelijk deel van het spoorzonegebied, te weten 'Nieuw Delft, zuidelijke velden', ontwikkeld dient te worden. Het bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' heeft betrekking op het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekkwartier, de Abtswoudse Hof en het zuidelijke deel van het toekomstige Stadspark. Daarnaast is de voormalige locatie van het bedrijf Haring in het plangebied opgenomen.

Om een zorgvuldige planvorming te kunnen waarborgen is deze vormvrije mer-beoordeling opgesteld. Deze vormvrije mer-beoordeling geeft inzicht in de effecten op de omgeving die de (gebieds/her)ontwikkeling mogelijk maakt.

### 4.1. Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria vormvrije m.e.r.-beoordeling

In deze vormvrije mer-beoordeling zijn de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor het milieu beschreven. Bij een vormvrije mer-beoordeling moeten volgens de Wet milieubeheer in navolging van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling drie criteria worden betrokken, te weten:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria). In relatie tot deze criteria kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

#### Plaats en kenmerken van het plan en kenmerken van effecten

De omvang van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling in het plangebied is grootschalig. De (gebieds/her)ontwikkeling maakt echter onderdeel uit van een grotere gebiedsontwikkeling van de volledige spoorzone. Deze ontwikkelingen zijn in 2006 reeds beoordeeld in een MER behorend bij het voorgaande bestemmingsplan. In voorliggende vormvrije mer-beoordeling is ingegaan op de impact van de herontwikkeling van Nieuw Delft, zuidelijke velden. In onderstaande tabel zijn de resultaten uit deze vormvrije mer-beoordeling samengevat weergegeven.

Aspect	Beschrijving van het milieueffect	Waardering van het effect
<b>Bodemopbouw, hydrologie, oppervlaktewater en grondwater</b>		
<b>Bodem</b>	Door sanering van de aanwezige ernstige bodemverontreinigingen in het kader van de beoogde ontwikkeling heeft de ontwikkeling een positieve invloed op de bodemkwaliteit ter plaatse. De beoogde functies leiden daarnaast niet tot bodemverontreinigingen. Het effect op het aspect bodemkwaliteit is dan ook positief.	+
<b>Water</b>	Uitvoering van het bestemmingsplan Spoorzone heeft positieve effecten op de waterhuishouding in het plangebied van onderhavig bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden. Er wordt 2 hectare waterberging gerealiseerd waarmee tevens voldoende waterberging voor onderhavig plan wordt gerealiseerd.	0

Aspect	Beschrijving van het milieueffect	Waardering van het effect
	Het nieuwe drainagesysteem en oppervlaktewatersysteem zorgen ervoor dat het grondwaterpeil beheerst kan worden op een vast maximaal peil ter voorkoming van (grond)wateroverlast. Het plan heeft dan ook geen negatief effect op de grondwatersituatie.	
<b>Verkeer</b>		
<b>Verkeer</b>	De bereikbaarheid van het plangebied voor het gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer is voldoende gewaarborgd. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de bereikbaarheid in de omgeving. Ten aanzien van verkeersveiligheid en parkeren kan eveneens gesteld worden dat geen sprake is van te verwachte knelpunten. Geconcludeerd kan worden dat (gebieds/her)ontwikkeling binnen het gebied niet leidt tot negatieve milieueffecten op het gebied van verkeer, het effect is neutraal.	0
<b>Geluidsbelasting en luchtkwaliteit</b>		
<b>Geluidhinder</b>	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Westvest (inclusief tram en busstation) en de spoorlijn sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Omdat voor de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling wel hogere waarden opgesteld dienen te worden, wordt het effect als licht negatief beoordeeld. Geluidhinder als gevolg van industrielawaai wordt als licht negatief beschouwd, omdat voor de bouwbedrijven maatwerkvoorschriften genomen moeten worden.	-/0
<b>Luchtkwaliteit</b>	Voor luchtkwaliteit kan gesteld worden dat enkel de concentratie fijnstof PM <sub>10</sub> marginaal toeneemt, maar dat voor alle concentraties luchtkwaliteitsbepalende stoffen inclusief fijnstof ruimschoots aan de normen wordt voldaan. Geconcludeerd kan worden dat geen belangrijke negatieve gevolgen op het gebied van luchtkwaliteit optreden, het effect is neutraal.	0
<b>Externe veiligheid</b>		
<b>Externe veiligheid</b>	Doordat in de omgeving van het plangebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over het water, het spoor of door buisleidingen, er geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn en het plangebied buiten het maatgevende invloedsgebied voor het groepsrisico van de rijksweg A13 is gelegen, is de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling niet van invloed op de hoogte van het groepsrisico. Het effect van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling op het aspect externe veiligheid is daardoor neutraal.	0
<b>Bezinning</b>		
<b>Bezinning</b>	Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat op een aantal locaties sprake is van een vermindering van daglichttoetreding/bezinning. Deze situatie is aanvaardbaar gezien het beperkt aantal woningen en de geringe tijdsduur waarop de norm niet wordt behaald. Dit wordt beschouwd als een licht negatief effect.	-/0
<b>Windhinder</b>		
<b>Windhinder</b>	Uit het windhinderonderzoek volgt dat de te verwachten hinderkans beperkt blijft. Nergens is sprake van een beoordeling slecht of overschrijding van het gevaarscriterium vastgesteld. De situatie is aanvaardbaar en wordt als neutraal beoordeeld.	0



Archeologie, landschap en cultuurhistorie		
<b>Archeologie</b>	In een beperkt deel van het plangebied is sprake van een hoge archeologische verwachtingswaarde. De beoogde ontwikkeling kan leiden tot aantasting van de archeologische waarden. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen ter bescherming van de aanwezige waarden. Door te garanderen dat archeologisch onderzoek plaatsvindt voordat bodemingrepen worden uitgevoerd, wordt voorkomen dat archeologische sporen verloren gaan. Dit heeft twee gevolgen. Enerzijds kunnen bodemingrepen wel een aantasting vormen van archeologische waarden. Door archeologische sporen uit de bodem te halen gaat immers de context verloren. Daarnaast zijn archeologische sporen boven de grond minder houdbaar. Dit is de reden waarom het behoud <i>in situ</i> de voorkeur geniet. Anderzijds heeft het opgraven en documenteren van archeologische sporen als gevolg dat de geschiedenis van de streek beter inzichtelijk wordt. Dit wordt als positief beoordeeld.	-/0
<b>Cultuurhistorie</b>	De cultuurhistorie is een belangrijk aspect geweest bij de herstructurering van het plangebied. Cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd.	0
Ecologie		
<b>Ecologie</b>	Het voorkomen van beschermde soorten is niet te verwachten vanwege het ontbreken van geschikte verblijfplaatsen. Negatieve milieugevolgen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zijn daarom niet te verwachten. Er is geen effect door stikstoftoename op Natura 2000 gebieden. Het totale effect van de beoogde (gebieds/her)ontwikkeling op het aspect ecologie wordt daarom als neutraal beschouwd.	0

## 4.2. Eindconclusie

Samenvattend wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied Nieuw Delft, zuidelijke velden geen belangrijke negatieve milieueffecten veroorzaakt die een volwaardige mer-procedure wenselijk of noodzakelijk maken.