



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Bestemmingsplannen Delft–Zuidoost

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 juni 2011 / rapportnummer 2387-77  
(zonder bijlagen)





# 1. Voorlopig oordeel over het MER

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.

Het MER is goed bruikbaar om bij de fasering van de diverse bestemmingsplannen rekening te houden met de verschillende scores in milieueffecten. De Commissie<sup>1</sup> is van oordeel dat voor het aspect lucht de essentiële informatie in het MER ontbreekt om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. De neutrale score op het aspect luchtkwaliteit is onvoldoende onderbouwd en bevat onjuistheden. De Commissie acht het niet onwaarschijnlijk dat het aspect luchtkwaliteit op basis van de aanvullende informatie negatiever zal worden beoordeeld.

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

De informatie voor de overige milieuaspecten acht de Commissie op hoofdlijnen voldoende. 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.

De Commissie is van mening dat het MER lastig toegankelijk is voor met name de aspecten lucht, verkeer 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 ligging van het plangebied nabij de A13. Leefomgevingskwaliteit wordt positief beoordeeld in het MER. De Commissie acht deze score vooralsnog te optimistisch gezien de niet positieve score op andere aspecten die ook bepalend zijn voor de leefomgeving.

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

---

<sup>1</sup> 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://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Lucht

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.<sup>2</sup>

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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> maar dat het om toenames in niet 'betekende 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 betekende 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.

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

1. Voer de luchtkwaliteitsberekeningen uit conform het 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;

---

<sup>2</sup> Zie hierover ook de zienswijze van TU Noord (bijlage 2)

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.

## 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.<sup>3</sup> Voldoende duidelijk is dat alle alternatieven negatief scoren op de aspecten wegverkeerlawaai en industriellawaai. De hinder vanwege 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

---

<sup>3</sup> De presentatie van de rekenresultaten in de tekst van het hoofdrapport is summier. In bijlage 3 ontbreken waarneem-punten. 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 industriellawaai) te vergelijken.

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 77dB bij alle alternatieven. Voor de locatie Pauwmolen moeten zeer ver- gaande akoestische maatregelen worden getroffen (waaronder dove gevels).

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.

### 3.3 Verkeersafwikkeling<sup>4</sup>

De verkeersafwikkeling scoort negatief in het MER. In tabel 5.12 van het MER is te zien dat de doorstroming op de wegvakken 2, 11<sup>5</sup>, 12, 16<sup>6</sup>, 17, 18 en 19 door het voornemen verminderd 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 stad<sup>7</sup>. 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.

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.

---

<sup>4</sup> Zie hierover ook de zienswijze van Rijkswaterstaat en de VROM-inspectie (bijlage 2)

<sup>5</sup> Geldt niet voor het alternatief rondom OV

<sup>6</sup> Geldt niet voor het alternatief rondom OV

<sup>7</sup> De bruggen worden, deels op afstand, het gehele jaar bediend en er zijn geen spitsluitingen.

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 voorsnog 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 inwoners<sup>8</sup> en weinig locatiespecifiek 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.

### 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 doelstellingstellingen 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.

---

<sup>8</sup> Zie ook de zienswijze van de Commissie Natuur en Milieu (bijlage 2)

### 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.<sup>9</sup> 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.

<sup>9</sup> Zie ook de zienswijze van de Commissie Natuur en Milieu Delft (bijlage 2)