

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


Commissie voor de milieueffectrapportage
Drs. H.G. Ouwerkerk
Postbus 2345
3500 HG UTRECHT

VERZONDEN - 7 SEP. 2009

Datum 03-09-2009
Onderwerp Antwoord op vragen plan-MER Delft
Ons kenmerk 1018382
Uw brief van 27-09-2009
Uw kenmerk

Bijlage
1

Geachte heer Ouwerkerk,

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingekomen :	▲ 9 SEP. 2009
nummer	
postcode	2228-63
kopie naar :	Sm hb

Naar aanleiding van de door uw werkgroep gestelde vragen (per memo van 27 juli 2009 en in het overleg van 24 augustus 2009) over de ontwerp-structuurvisie en het plan-MER hebben wij bijgaande notitie opgesteld. In de notitie worden de vragen achtereenvolgens behandeld.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar uw toetsingsadvies.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders van Delft,


Mevr. L.J. Merckx
Wethouder Milieu

Aan
Commissie voor de m.e.r.
Afschrift aan

Notitie

Datum
31-08-2009
Ons kenmerk
1018394
Opsteller
Willie Fikken
Bijlage

Onderwerp
Plan-MER Structuurvisie Delft

Voorwoord

Naar aanleiding van het plan-MER voor de ruimtelijke structuurvisie heeft de Commissie voor de m.e.r. een besprekmemor opgesteld¹ met daarin een aantal vragen over de structuurvisie en het plan-MER. Het memor is op 24 augustus jl. besproken in een overleg tussen vertegenwoordigers van de werkgroep van de commissie en vertegenwoordigers van de gemeente Delft. Afsproken is de gegeven antwoorden schriftelijk vast te leggen, opdat de commissie in haar advies daarnaar kan verwijzen. In deze notitie worden de gestelde vragen achtereenvolgens beantwoord. Na elke vetgedrukte vraag volgt schuingedrukt het antwoord.

Verkeersproblematiek in relatie tot autonome ontwikkelingen

In het algemeen komt uit het MER niet duidelijk naar voren welke ontwikkelingen autonoom zijn en over welke ontwikkelingen nog besluiten mogelijk zijn. Hiernaar is in het advies over reikwijdte en detailniveau expliciet gevraagd.

Reactie:

Voor wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen is in par. 5.2. van het MER een kaart opgenomen met autonome ontwikkelingen. Ondermeer Spoorzone, Technopolis en Harnaschpolder maken onderdeel uit van deze autonome ontwikkelingen.

Voor wat betreft het wegennet is het LVVP als leidraad genomen. Er is verondersteld dat binnen Delft alle LVVP-maatregelen zijn gerealiseerd:

- *alle maatregelen uit de wegategorisering: meer 30 km wegen; stedelijk wegennet op 40 km ontwerpen 'wijkontsluitingswegen'*
- *Papsouwse laan en Voorhofdreef versmald tot 1 rijstrook per richting*
- *Martinus Nijhofflaan aangesloten op Provincialeweg*
- *Faradaybrug aangelegd*
- *Wegennet spoorzone aangelegd*
- *Wegennet Harnaschpolder aangelegd*
- *Reinier de Graafweg doorgetrokken naar A4*

Buiten Delft zijn alleen de maatregelen opgenomen waarvan helemaal zeker is dat die in 2030 gerealiseerd zijn. Concreet buiten Delft: wel N470 maar geen A4, A13/A16, A13, Trekvliettracé, Oranjetunnel.

¹ Besprekmemor d.d. 27 juli 2009, kenmerk 2228-55 pts memor voor overleg op 24 augustus 2009

Dit is met name relevant vanwege de verkeersknelpunten die blijken uit bijlage 3 bij het MER. Hierin wordt weergegeven dat de I/C-verhouding op diverse wegvakken (in hoge mate) problematisch is. De werkgroep vraagt zich hierover het volgende af:

- o op welke wijze worden de hoge I/C-verhoudingen opgelost en wat zijn daarvan de effecten (zoals ingrijpende kruispuntaanpassingen²);

Reactie:

In het LVVP van juni 2005 is een aantal maatregelen voorgesteld om de capaciteitsproblemen op het Delftse wegennet op te lossen. Na realisatie van die maatregelen zijn er in 2020 geen capaciteitsproblemen meer.

De planhorizon van de structuurvisie is 2030. In 2030 is Technopolis voor een groter deel gerealiseerd. Ook elders in de stad zijn dan meer woningen en bedrijfsterreinen gerealiseerd. In het autonome model is gerekend met een bouwvolume dat volgens de bestemmingsplannen maximaal mogelijk is. De dagelijkse praktijk toont aan dat deze maxima zelden gebruikt worden. De autonome situatie 2030 laat dus een forse overschatting van de werkelijke verkeersdruk zien.

De legenda van bijlage 3 suggereert dat een I/C verhouding groter dan 0,7 al tot congestie leidt (kleur geel) die opgelost moet worden. Het zal een congestievrij wegennet opleveren. In het Delftse beleid is er voor gekozen om fietsverkeer en openbaar vervoer te stimuleren en voor het autoverkeer er voor het zorgen dat ernstige congestie vermeden wordt. De grens voor het opstellen van maatregelen is daarom gelegd bij een I/C-verhouding van 0,8. Of de maatregelen werkelijk worden uitgevoerd is afhankelijk van omvang van de werkelijke bouwplannen. De eenvoudigste capaciteitsvergrotende maatregel is het toevoegen van een extra rijstrook op een wegvak of een extra opstelvak voor een kruispunt. Het toevoegen van extra wegen binnen Delft is niet reëel omdat de fysieke ruimte ontbreekt.

Onderstaand wordt voor knelpunten zoals weergegeven in bijlage 3 van het MER aangegeven welke maatregelen i.h.k.v. het LVVP worden genomen. De nummering correspondeert met de tabel.

Locatie 5 t/m 8: Wegvakken A13 (I/C > 1,0).

Deze files zouden kunnen worden opgelost door extra rijstroken toe te voegen aan de A13. In de structuurvisie wordt uitgegaan van verdiept, verlaagd en ondergronds. Uit het MER A4 blijkt dat aanleg van de A4 de problemen op de A13 niet oplost.

Locatie 10, 11 en 36: Kruithuisweg midden en oost (I/C 0,8 tot 1,0)

In het LVVP staan de volgende maatregelen

- Capaciteitsvergroting Kruithuisplein (*)
- Capaciteitsvergroting kruising Schoemakerstraat – Kruithuisweg (*)
- Capaciteitsvergroting kruising Schieweg – Kruithuisweg
- Ongelijkvloerse aansluiting kruising Voorhofdreef – Kruithuisweg
- Extra aansluiting Technopolis op A13 ter hoogte van benzinstation Ruyven.

Deze maatregelen zitten nog niet in het model autonoom 2030. Met deze maatregelen kunnen de capaciteitsproblemen worden opgelost. De ()-maatregelen zijn al uitgewerkt.*

Locatie 26: Oostpoortweg (I/C 0,8 – 0,9)

² En wat betekent de opmerking van het Stadsgevest Haaglanden van 13 juli 2009 over het feit dat dergelijke infrastructurele projecten nog niet zijn voorzien in de regionale plannen?

De Oostpoortweg sluit aan op de A13 en is de toeleidende weg voor de IKEA. De capaciteit van dit kruispunt is recent fors vergroot omdat de IKEA meer dan 2x zo groot is geworden. Er is ruimte om de capaciteit van het kruispunt te vergroten en de Oostpoortweg te verbreden. Ook kan de verkeerscirculatie aangepast worden door de Hoflaan aan te sluiten op de aansluiting Delft Centrum. Tevens ontlast deze maatregel de Delfgauwseweg.

Locatie 28: Poortlandplein (I/C 1,0 - 1,1)

In het LVVP is voorgesteld het Poortlandplein te vervangen door een rotonde. Dit is geen capaciteitsvergrotenende maatregel. Een normale enkelstrooks rotonde zal overbelast zijn. Een complexe rotonde maakt het wel mogelijk om enkele afslagbewegingen onmogelijk te maken met als gevolg dat een deel van het verkeer andere routes zal kiezen en zelfs 'buitenom' gaat rijden over wegen die geen capaciteitsprobleem hebben. Dit project is inmiddels in voorbereiding.

Locatie 35, Schoemakerstraat ten zuiden van Kruithuisweg (I/C > 1,1)

Door de realisatie van een tweede aansluiting van Technopolis op de A13 ter hoogte van benzinstation Ruyven zal het verkeer op de Schoemakerstraat afnemen. Dit is LVVP-beleid.

Locatie 37 Troelstralaan/Martinus Nijhofflaan (I/C 0,8 – 0,9)

Dit is vooral een capaciteitsprobleem om een kruispunt. In het LVVP wordt voorgesteld om de Martinus Nijhofflaan aan te sluiten op de Provincialeweg. De maatregel is opgenomen als autonoom in 2030. Dit kruispunt is zodanig vormgegeven dat er geen grote congestie zal optreden.

Alle hiervoor gepresenteerde maatregelen zijn automaatregelen. Delft voert een actief beleid om de beste fietsstad van Nederland te worden. Hiervoor is ook in 2005 een Fietsactieplan (FAP II) opgesteld. Alle maatregelen zijn er op gericht om het fietsnetwerk te verdichten, de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren, inclusief het stallen van fietsen bij de woning, de winkel en het werk. Sinds een jaar wordt op 1 plek automatisch fietsverkeer geteld met een innovatief betrouwbaar telpunt. Hoewel met dit telpunt nog geen meerjarige tendens kan worden vastgesteld bestaat op basis van incidentele tellingen wel de indruk dat het fietsverkeer al is toegenomen.

Delft bouwt ook verder aan kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. In het LVVP zijn twee nieuwe tramlijnen voorgesteld. Tramlijn 19 is inmiddels in aanbouw en tramlijn 37 rijdt alvast als HOV bus. Delft krijgt een geheel nieuw ondergronds treinstation met fietsenstalling voor 7.000 fietsen. Op termijn gaat de treinfrequentie omhoog (Stedenbaan) en wordt de spoorcapaciteit uitgebreid tot 4 sporen. Het effect van het FAP II en tramlijn 19 is wel verwerkt in het verkeersmodel. De overige maatregelen niet omdat dat niet eenvoudig kan in een lokaal verkeersmodel. Delft telt sinds 2000 op ongeveer 100 punten in de stad automatisch dag en nacht het autoverkeer. Hoewel het aantal woningen (VINEX) en arbeidsplaatsen in en rondom Delft de laatste jaren fors gegroeid is neemt de autoverkeersintensiteit binnen Delft nauwelijks toe (groei: 0,2% per jaar).

- **hoe werken de plannen in de omgeving door op het grondgebied van Delft. Zitten de plannen voor de A4 en de A13 nu wel of niet in de gepresenteerde resultaten?;**³

³ De Werkgroep heeft de indruk uit het MER (zie m.n. p. 49 en 57) dat de gevolgen van de verbreding van de A13, doortrekking A4 en de nieuwe aansluiting op de A13 grote gevolgen heeft voor het voornemen (zie ook de reactie van de gemeente Pijnacker-Nootdorp van 8 juli 2009). Enkele van deze ontwikkelingen zal vroeg of laat in de planperiode gerealiseerd worden. Is hier met een 'gevoeligheidsanalyse' nog inzicht over te geven? Een en ander kan namelijk ook bepalend zijn/worden voor de fasering van de structuurvisie (zie onder 'Relatie MER/structuurvisie (uitvoeringsparagraaf)'. Dit houdt ook verband met financieringsvraagstukken (zie de reactie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland van

Reactie:

In het verkeersmodel is verondersteld dat de A4 niet is aangelegd, de A13 niet is verbreed en de verbindingsboog A13/A16 niet is aangelegd. De N470 (Zoetermeer – Pijnacker – Delft/Rotterdam) is wel aangelegd. De verkeerseffecten van de aanleg en verbreding van snelwegen zijn moeilijk te modelleren met een lokaal verkeersmodel omdat dit model onvoldoende geijkt is op verkeersintensiteiten van hoofdwegen buiten Delft.

- o als dat wel het geval is: hoe kijkt de gemeente aan tegen de resultaten? Kan de woningbouwopgave voor Delft dan wel doorgang vinden;?
- o als dat niet het geval is:
 - o hoe zien de tabellen en figuren er dan uit?
 - o de in het MER beschreven alternatieven lijken nu niet van elkaar te verschillen, omdat de bijdrage aan de problematiek als het ware 'wegvalt'. Zijn ze wel onderscheidend als de plannen voor de A4 en de A13 in de berekeningen betrokken worden?

Reactie:

De reactie valt uiteen in twee delen:

- a. welk effect heeft de A4/A13-problematiek op de verkeersintensiteiten en bijbehorende effecten op het Delfts wegennet?
- b. welk effect heeft de A4/A13-problematiek op de geluidhinder en luchtkwaliteit langs de betreffende rijkswegen?

Ad a.

Voor de vaststelling van het LVVP (juni 2005) is een gevoeligheidsanalyse gemaakt voor de gevolgen voor het stedelijk verkeersnetwerk van Delft bij aanleg van de A4 of verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van de verbindingsboog A13/A16, zie bijlage E van het LVVP. De verkeersintensiteiten in de gevoeligheidsanalyse zijn overgenomen uit het concept MER A4 uit december 2004. Uit de analyse blijkt dat de snelwegplannen grote gevolgen hebben voor de verkeersintensiteit op het hoofdwegennet zelf. Op het onderliggend wegennet is de invloed beperkt. Alleen de aansluiting A13 – Kruithuisplein wordt aanmerkelijk drukker als de A13 wordt verbreed, zie onderstaande tabel.

Gemiddelde verandering van verkeersintensiteiten ter hoogte van Delft op alle aansluitingen op de A4 en A13		
Alternatief	Aansluitingen op A4 (4 stuks)	Aansluitingen op A13 (3 stuks)
Referentiesituatie 2020	30.000 auto's	40.000 auto's
Aanleg A4 IODS	+ 5%	+ 1%
Verbreding A13 plus aanleg A13/A16	-1%	+ 11%

Volgens het MER A4 van april 2009 verandert de intensiteit op de aansluitingen van de A4 en A13 gemiddeld met +3%. De plannen voor de A4 en A13 hebben dus een geringe invloed op de verkeersafwikkeling binnen Delft.

Ad b.

In het MER A4 van april 2009 staat beschreven dat de verbreding van de A13, stel dat daarvoor wordt gekozen, niet hoeft te leiden tot een toename van de geluidbelasting. In het ontwerp is een 'landtunnel' opgenomen. Hierdoor neemt de geluidbelasting in Delft af, ondanks de toename van de verkeersintensiteit. Ter plaatse van de tunnelmonden kan wel sprake zijn van een toename van de geluidbelasting. Deze toename kan worden gemitigeerd door schermen en door toepassing van tweelaags ZOAB.

Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt in het MER A4 geconstateerd dat in 2020 in geen van de onderzochte alternatieven sprake is van overschrijding van de relevante luchtkwaliteitsnormen.

In hoeverre zouden concentratieberekeningen voor lucht veranderen door toevoeging van de extra woningen; dit volgt niet uit het MER (zie hieronder bij 'woon- en leefklimaat').

Reactie:

In het MER zijn de woningbouwscenario's doorgerekend, waaronder een maximaal woningbouwscenario. De resultaten voor wat betreft luchtkwaliteit zijn in het MER gepresenteerd: tabellen 4.14 t/m 4.17 t.o.v. tabel 4.13.

Relatie MER/structuurvisie (uitvoeringsparagraaf)

In het MER worden twee alternatieven met elkaar vergeleken. Uit de Structuurvisie komt niet naar voren voor welk alternatief uiteindelijk wordt gekozen. Het MER laat de belangrijke vraag open welke integrale keuze nou 'beter scoort'. Er lijken slechts voorkeuren voor scenario's uitgesproken te worden vanuit verschillende milieuaspecten.⁴

Reactie:

Het plan-MER is gebruikt om de mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft te verkennen. Conclusie daarvan is dat er binnen de bandbreedte van de onderzochte alternatieven een redelijke (maar met randvoorwaarden omgeven) vrijheid bestaat voor nieuwe ontwikkelingen. In die zin heeft het plan-MER een duidelijke meerwaarde voor het ruimtelijk planvormingsproces (er had ook uit kunnen komen dat die 8000 woningen onmogelijk waren). De aandachtspunten voor het vervolg zijn boven tafel gekomen. We zullen deze denklijn in de structuurvisie nog wat nadrukkelijker in de paragraaf over het plan-MER aangeven. Zie ook p. 10 van het plan-MER.

In de structuurvisie wordt vervolgens voor een andere variant gekozen te worden dan beschreven is in het MER.

Reactie:

In de structuurvisie wordt niet gekozen voor een andere variant of alternatief. Ontwikkelingen die passen binnen de bandbreedte van de onderzochte alternatieven kunnen in de toekomst beoordeeld worden met de kaders die uit de Structuurvisie en PlanMER volgen.

Ook krijgt de werkgroep krijgt uit het MER de indruk dat de grootste ontwikkeling al in de autonome ontwikkeling zit.

Reactie:

Dit is correct. Projecten als Spoorzone, Technopolis en Harnaschpolder hebben een relatief grote impact.

⁴ Ook de Kamer van Koophandel wijst hierop in zijn reactie van 8 juli 2009.

Voor zover woningen daar nog niet inzitten: hoe zit het met nut en noodzaak daarvan?⁵ Mede vanwege het ontbreken van de uitvoeringsparagraaf bij de structuurvisie: kan bevoegd gezag toelichten welke dilemma's nou precies (blijven) bestaan en hoe daarmee (in de toekomst) om wordt gegaan?⁶

Reactie

In de Woonvisie is vastgesteld dat er tot 2020 6.600 reguliere woningen en tot 2016 3.600 studentenwoningen in Delft nodig zijn. Vanaf 2016 tot 2020 wordt rekeninggehouden met een beleidsmatige behoefte van 200 studentenwoningen per jaar waardoor het totaal aantal uitkomt op 4.400 studentenwoningen tot 2020. Totale behoefte tot 2020 is dus 11.000 woningen. In vastgestelde plannen (juridisch planologisch vastgesteld, situatie maart 2009) zijn 8.800 opgenomen. Binnen die planologische ruimte kan de woonvisie worden gerealiseerd, met uitzondering van een restant van 2.200 studentenwoningen. Verschil met de autonome ontwikkeling zijn deze 2.200 studentenwoningen die conform de woonvisie nog nodig zijn. Dit is het laagste scenario.

Er is nog geen Woonvisie voor de periode na 2020. Evenmin geeft de Regionale Woonvisie van Haaglanden aanknopingspunten. Daarom is het vraagstuk rond de vraag naar woningen na 2020 ruimtelijk bepaald, met een bandbreedte als uitkomst.

Door de afdeling RO is een analyse gemaakt van het potentiële 'laadvermogen' van de stad in twee ruimtelijke modellen, gebaseerd op de structuurvisie. Bestaande projecten zijn aangevuld met mogelijke projectideeën en hiervoor zijn potentiële aantallen woningen ingeschat. Dit geeft het 'laadvermogen' voor de periode na 2020.

Het model 'Bundeling regionaal knooppunt' heeft een laadvermogen in een bandbreedte tussen 6.000 en 8.000 woningen. Het model 'Boulevards en Spreiding' komt uit op 7.000 en 8.000 woningen. Op basis hiervan is ervoor gekozen naast het lage scenario (2.200 studentenwoningen) een middenscenario met 5.000 woningen en een hoog scenario met 8.000 woningen te beschouwen. Dit geeft een goede bandbreedte voor de beoordeling aan.

Sinds de uitspraak van de Raad van State over TU-Noord, juni jl., moeten bovengenoemde getallen, zoals beschreven in het Addendum, overigens als volgt worden gelezen:

- Laag: 4000
- Midden: 6800
- Hoog: 9800

Mobiliteit

In bijlage 2 van het MER (verkeersintensiteiten) staan een paar getallen die om uitleg vragen: het verschil in de autonome ontwikkeling op de Oostpoortweg bij de alternatieven, het gegeven dat op de A13 tussen afrit 9 en 11 het verkeer meer dan verdubbelt, terwijl het verschil verderop "slechts" enkele tientallen procenten bedraagt.

Reactie:

⁵ Zie bijvoorbeeld de zienswijze van de Belangenvereniging TU Noord van 6 juli 2009 op dit punt.

⁶ Hiermee kan het strategische plan-MER ook beter aan zijn doel voldoen en kan een hulpmiddel vormen bij de besluitvorming ook richting uitvoering ervan. Dit zou ook een onderdeel van de ontbrekende uitvoeringsstrategie kunnen zijn (zie p. 5 van het R & D-advies van 2 april 2009).

De verkeersintensiteiten op de Oostpoortweg, autonome ontwikkelingen zouden in in beide alternatieven (tabellen op p. 137 en 138 van het plan-MER) gelijk moeten zijn.

De getallen voor de huidige situatie zijn voor de wegvakken 6, 7 en 8 onjuist. De vreemde intensiteiten vinden hun oorsprong in moeilijk leesbare plots.

Woon- en leefklimaat

De mogelijke vragen hierover:

- o **zitten de (deel)plannen in het NSL en zo ja op welke wijze? Welke maatregelen staan hier in het NSL tegenover?**

Reactie:

Een aantal deelplannen zit in het NSL (zie p. 66 van het plan-MER). TU-Midden (gemengd, 152.000 m2 kantoren en 1520 woningen) en Schieoever (kantoren, oppervlakte 120.000 m2) zijn als IBM-projecten ingebracht. De maatregelen zijn opgenomen in het maatregelenpakket van het Stadsgewest Haaglanden.

- o **het MER gaat beperkt in op de leefbaarheid en de verkeersleefbaarheid effecten. Die zijn natuurlijk wel te verwachten.⁷ Hoe kijkt de gemeente daar tegen aan?⁸**

Reactie:

Duurzaamheid en leefbaarheid zijn belangrijke thema's voor de gemeente Delft en voor de ruimtelijke structuurvisie. Beide thema's komen ruimschoots aan bod in zowel de structuurvisie als het plan-MER. Evenals het thema duurzaamheid (zie onderstaande tekst en p.47 van het plan-MER) is het onderwerp leefbaarheid niet als integraal thema getoetst, wel aan de hand van een groot aantal leefbaarheidscomponenten. Vrijwel alle milieuaspecten bevatten namelijk leefbaarheidscomponenten (geluid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, externe veiligheid, waterhuishouding, landschap enz.). Door deze aspecten afzonderlijk te behandelen komt het onderwerp leefbaarheid naar de mening van de gemeente voldoende aan bod. Voor geluid en lucht zijn daarbij gedetailleerde berekeningen uitgevoerd. De beoordeling heeft plaatsgevonden door de toename van de geluidbelasting, waar relevant, op het niveau van straatnaam, postcode en huisnummers weer te geven.

- o **de wijze waarop tegengestelde doelen als een goed (auto)bereikbaarheid op de hoofdverkeersverbindingen en het streven naar 'verbonden buurten' zich verhouden als het gaat om leefbaarheid en veiligheid blijft onduidelijk. Hoewel dit een van de ambities van Delft is, lijkt dit vanuit het MER onvoldoende onderbouwd te kunnen worden. Door de hogere intensiteiten op de boulevards wordt ook de oversteekbaarheid problematisch.⁹**

Reactie:

Met 'Verbonden buurten' waarover in de structuurvisie wordt gesproken wordt zowel fysieke (bereikbaarheid) als sociale samenhang bedoeld. Vanuit het sociale perspectief kan dit bijvoorbeeld wordt ingevuld met aanwezigheid van (een

⁷ Zie bijvoorbeeld de zienswijze van de Vereniging 'Vrienden van de Delftse Botanische Tuin' van 9 juli 2009 waarin vragen worden gesteld bij de ruimte voor groen in de stad.

⁸ Geluid lijkt hierdoor een onderschat effect met name voor de knelpunten Julianalaan, Schieweg en Rotterdamseweg. Dit zal aan de hand van aantallen woningen of gehinderden inzichtelijker kunnen worden.

⁹ Dit is te meer van belang omdat in het "slechtste geval" 10.000 woningen gebouwd worden in Delft (dat is zo'n 20% van de huidige voorraad). Dat heeft vanzelfsprekend leefbaarheidseffecten. Deze zijn onvoldoende terug te vinden in het MER en zijn onvoldoende onderscheidend gepresenteerd.

diversiteit aan) voorzieningen en faciliteiten. Dit wordt beschouwd als een inrichtingsaspect en valt daarmee buiten de 'scope' van het plan-MER.

In de beantwoording van de vraag over I/C verhoudingen is reeds ingegaan op de maatregelen die in het kader van het LVVP worden genomen en aangegeven dat knelpunten met die maatregelen worden opgelost. Daarmee wordt invulling gegeven aan verbondenheid in de zin van autobereikbaarheid. Oplossing van verkeersknelpunten middels de maatregelen uit het LVVP heeft daarnaast een positieve invloed op verkeersveiligheid/oversteekbaarheid. Voor wat betreft langzaam verkeer geldt dat maatregelen aangaande fietsnetwerken onderdeel uitmaken van het LVVP. Dergelijk netwerken dragen bij aan de (fysieke) verbondenheid binnen de stad.

Klimaat, water en duurzaamheid

Hoewel de werkgroep dit aspect destijds op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente in het advies heeft opgenomen, komt klimaat en duurzaamheid in het MER niet of nauwelijks aan de orde.¹⁰ Het MER merkt wel op dat het een ambitie is om als duurzame stad rekening te houden met volgende generaties (p. 20 van het MER). Graag hoort de werkgroep wat de reden is geweest om dit aspect niet in het MER op te nemen.¹¹

Reactie:

De ruimtelijke structuurvisie is bedoeld als doorkijk naar de toekomst (lange termijn); Delft 2030 als verbonden, dynamische duurzame stad. Duurzame stad wordt in de Structuurvisie omschreven als 'een stad die rekening houdt met toekomstige generaties. Met zorg wordt met de beschikbare ruimte, het milieu, groen en de cultuurhistorische waarden omgegaan.'

Voor invulling van dit onderdeel Duurzaamheid heeft Delft zeer recentelijk het Duurzaamheidsplan vastgesteld, als zijnde de paraplu voor individuele milieuthemagerelateerde beleidsnota's (het waterplan, het klimaatplan, het ecologieplan, etc). Duurzaamheid komt dus als thema zeker terug, maar is om het te kunnen toetsen verdeeld in inhoudelijke componenten. Als begrip is het niet te toetsen.

Het primaire doel van het thema Klimaat is enerzijds het voorkomen van verdere klimaatverandering door het reduceren van CO₂ uitstoot, waarbij de focus ligt op het energiebeleid. Anderzijds het voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering. Het thema Klimaat wordt in Delft dan ook vanuit de beleidsthema's Water (het waterplan) en Energie (het klimaatplan) opgepakt en is in die onderverdeling dan ook in het MER opgenomen.

Wat betreft water is in het waterplan nadrukkelijk de ambitie uitgesproken om te komen tot een duurzaam integraal watersysteem. De maatregelen uit het waterplan zijn hier op gericht. De ruimtelijke opgave is vertaald in de waterstructuurvisie, welke zoveel mogelijk wordt verankerd in bestemmingsplannen. De waterstructuurvisie gaat uit van de waterbergingsnorm van 325 m³/ha. Parallel aan de uitvoering van het waterplan en de realisatie van delen van de waterstructuurvisie wordt een watergebiedstudie uitgevoerd. In de watergebiedstudie wordt opnieuw de wateropgave bepaald, maar nu door dynamische doorrekening van het systeem en niet de statische waterbergingsnorm. Hiermee verandert derhalve de wateropgave en daarmee het maatregelenpakket

¹⁰ Er is uiteraard ook een relatie met hetgeen het Hoogheemraadschap Delfland over de watertoets opmerkt in een reactie van 10 juni 2009.

¹¹ Betrek hierbij zo mogelijk ook de visie op recreatief watergebruik (zie bijvoorbeeld de zienswijze van de heren Van der Wedden en Waterman van 9 juli 2009).

en de ruimtelijke vastlegging ervan. De ruimtelijke structuurvisie ondersteunt de realisatie van deze ambitie zoals uit het MER blijkt.

Als het gaat om het recreatief medegebruik van het watersysteem, zijn er vooral mogelijkheden in de boezemwateren (inclusief, zij het in mindere mate, de grachten) en de Grote Plas in de Delftse Hout. Het water in de wijken leent zich minder voor grootschalige waterrecreatie, anders dan spelevaren met rubberbootjes of vissen. Dit heeft te maken met de soms grote verschillen in oppervlaktewaterpeil, alsmede de keuze voor gemakkelijk toegankelijke verbindingen over het water. Het recreatief medegebruik zal hierdoor beperkt zijn. De ruimtelijke structuurvisie gaat beperkt in op waterrecreatie langs en op de Schie. De ontwikkeling in de Zuidkolk wordt genoemd alsmede de Nieuwe Haven. Het betreft hier jachthavenactiviteiten. De ruimtelijke structuurvisie (en het MER) gaat niet uitdrukkelijk in op het recreatief medegebruik van het watersysteem, maar maakt realisatie ervan ook niet onmogelijk. Vanuit economisch perspectief en vanuit de ambitie om een aantrekkelijke stad te creëren/behouden, ligt verdere ontwikkeling voor de hand.