

Retouradres: Programma's en Projecten, Postbus 340, 2600 AH Delft NL

Belangenvereniging Van Leeuwenhoek
Van Leeuwenhoeksingel 38
2611 AC Delft

VERZONDEN 22 AUG. 2002

Datum
16 augustus
2002
Ons kenmerk
02/024224
Uw brief van

Onderwerp:

Uw brief betreffende de procedure MER Spoorzone.

Uw kenmerk

Bijlagen

Uw inspraakreactie op de startnotitie MER hebben wij ontvangen. De procedure ten aanzien van de opmerkingen naar aanleiding van de Startnotitie Milieueffectrapportage Spoorzone Delft is als volgt.

Wij zullen uw opmerkingen, tezamen met de andere ontvangen reacties, voorziet van een concept inhoudelijk antwoord, binnen vijf weken na het verstrijken van de sluiting van de inspraaktermijn op 16 augustus a.s., aan het college van B&W voorleggen.

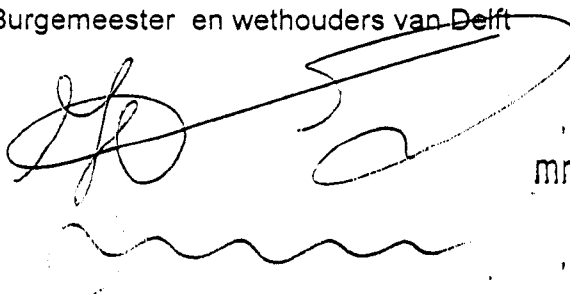
Uiteraard zal ook aan de commissie MER de binnengekomen reacties en het concept-antwoord daarop van het college van B&W, worden verzonden. Na behandeling door het college zal aan de indieners van de inspraakreacties de Nota van beantwoording worden verzonden. Deze nota is van belang bij het vaststellen van de richtlijnen van het onderzoeken voor het milieueffectrapport. Deze richtlijnen zullen door de gemeenteraad, met advisering door de raadscommissie Duurzaamheid worden vastgesteld nadat ook het advies van de commissie voor de MER is ontvangen.

Aan uw verzoek om op het punt van het al dan niet van toepassing zijn van de Tracé-wet binnen een week na 31 juli een antwoord te formuleren, kan daarom niet worden voldaan.

Het spreekt voor zich dat in de Nota van beantwoording op de binnengekomen inspraakreacties ook op dit aspect zal worden ingegaan. Een zorgvuldige beantwoording vergt overleg met diverse betrokken partijen en dat is binnen zo'n korte termijn in de vakantieperiode niet mogelijk.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Delft



, burgemeester
mr. H.M.C.M. van Oorschot

, secretaris.
mr. N. Roos

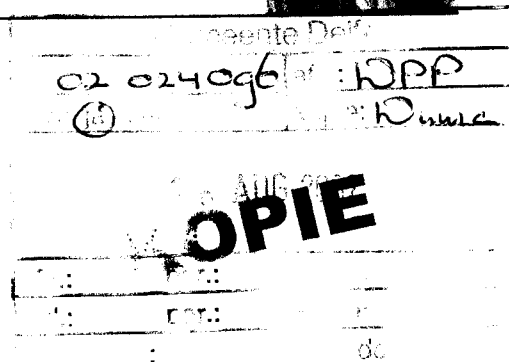
c.c. Raad ✓

Belangenvereniging Van Leeuwenhoek



Aan: De Gemeenteraad van Delft
Postbus 78
2600 ME Delft

Betreft: Brief aan de Minister van V&W
inzake procedure MER Spoorzone Delft



Delft, 13 augustus 2002

L.S.

Vandaag stuurde de Belangenvereniging Van Leeuwenhoek een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat inzake de door de gemeente Delft gestarte MER-procedure over de spoorzone in die stad.

De essentie van die brief is dat de belangenvereniging op basis van het Besluit milieu effect rapportage 1994 van mening is, dat voor de betreffende planontwikkeling een andere MER-procedure gevolgd moet worden, waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat, tesamen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer initiatiefnemer moet zijn.

Voor de onderbouwing van deze mening verwijzen wij naar de inhoud van die brief, die wij u hierbij in kopie doen toekomen.

Met vriendelijke groet,
namens de Belangenvereniging Van Leeuwenhoek

ir. H. Groeneveld,
voorzitter

ir. F.E. Stoffberg,
secretaris

ir. P.J. de Haan,
penningmeester



Aan: de Minister van Verkeer en Waterstaat
de heer R. de Boer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Procedure MER Spoorzone Delft

Delft, 13 augustus 2002

Geachte heer De Boer,

De gemeente Delft is met betrekking tot de planvorming over de Spoorzone in deze gemeente een MER-procedure gestart.

De gemeente baseert deze MER-procedure op de MER beoordelingsplicht die rust op de bovengrondse ontwikkeling, zoals in de bestaande plannen is voorgenomen. In zijn besluitvorming in het kader van deze beoordelingsplicht heeft het stadsbestuur van Delft het wenselijk geoordeeld om voor de beoogde ontwikkeling van de Spoorzone een MER te laten maken. In het MER – zo stelt de gemeente – wordt ook de ondergrondse ontwikkeling meegenomen. Die ondergrondse ontwikkeling betreft voornamelijk de aanleg van 4 treinsporen over een lengte van maximaal 2600 m.

Bij bestudering van de planvarianten van de startnotitie zijn wij tot de conclusie gekomen dat er een nog meer dwingende reden is om een MER te laten maken voor de beoogde ontwikkeling. Het betreft de mate waarin en de lengte waarover – in de zogenoemde lange oostelijke variant – het (nieuwe) spoor verschoven is ten opzichte van het huidige voor spoorwegdoeleinden bestemde gebied. Het gaat daarbij om een van de activiteiten, genoemd in onderdeel C van het Besluit milieu effect rapportage 1994, ten aanzien waarvan het maken van een milieu-effectrapport verplicht is. Die activiteit – nr. 2.1 – is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een landelijke railweg, waarbij de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een geheel nieuwe railweg, die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming. Deze activiteit wordt in artikel 2, lid 2 van de Tracéwet ook aangewezen als één waarvoor een tracébesluit nodig is.

Het belang van een andere juridische onderbouwing van het te maken MER is meer dan louter theoretisch. Volgens de nu gestarte procedure zou de Gemeenteraad van Delft het bevoegd gezag zijn inzake het MER, maar volgens onze interpretatie moet dat de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn, tezamen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

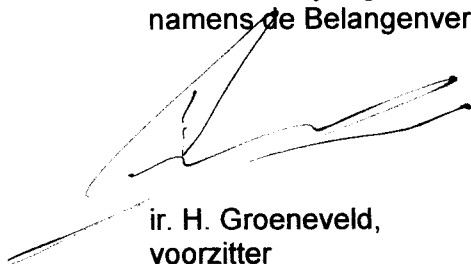
Wij interpreteren onderdeel C, activiteit 2.1 van het Besluit MER en artikel 2 van de Tracéwet zodanig dat aan de formulering van deze artikelen wordt voldaan indien op een dwarsdoorsnede van het spoortracé enig punt van de nieuwe spoorlijn minimaal 25 meter ligt buiten het huidige voor spoorwegdoeleinden bestemde gebied. Als dat over een lengte van 500 meter of meer het geval is moet er dus een MER worden gemaakt en een tracébesluit worden genomen. De formulering van de betreffende artikelen is niet zodanig dat bedoeld kan zijn dat de gehele nieuwe spoorlijn (in de volle breedte van alle vier de sporen) buiten die 25 meter moet liggen, alvorens aan dit criterium te voldoen. Dat zou de onlogische situatie opleveren, dat als de nieuwe sporen maar ver genoeg uit elkaar worden gelegd (dus een breed tracé wordt gepland), onder deze bepaling uitgekomen zou kunnen worden. Dat kan de wetgever nooit bedoeld hebben.

Bij bestudering van de planvarianten, komen wij tot de conclusie dat de zogenoemde lange oostelijke variant ruim aan de formuleringen in genoemde artikelen voldoet en dat er op grond daarvan een MER-plicht bestaat en eventuele aanleg van die variant alleen kan op basis van een tracébesluit.

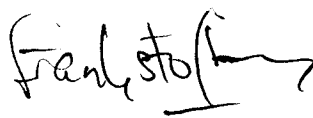
Hoewel wij de gemeente Delft zowel mondeling als schriftelijk om een verklaring hebben verzocht, waarbij wij onze argumenten voor een andere procedure hebben overlegd, hebben wij tot op heden geen deugdelijke verklaring gekregen, waarom de MER-procedure op de huidige wijze is gestart.

Wij verzoeken u dringend die stappen te nemen, die nodig zijn om deze MER-procedure op de juiste wijze met de juiste initiatiefnemer en het juiste bevoegde gezag alsnog vorm te geven.

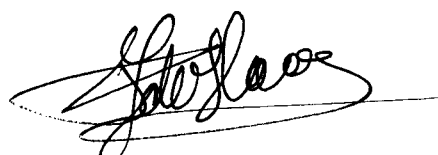
Met vriendelijke groet,
namens de Belangenvereniging Van Leeuwenhoek



ir. H. Groeneveld,
voorzitter



ir. F.E. Stofberg,
secretaris



ir. P.J. de Haan,
penningmeester

CC:

Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Commissie voor de Milieueffectrapportage
Gemeenteraad van Delft
Stuurgroep Spoorzone Delft