

Aanmeldingsnotitie m.e.r.- beoordeling

TU-midden, TU-Noord, TNO-
Zuidpolder en deel Schieoevers

Gemeente Delft

april 2008
definitief

Aanmeldingsnotitie m.e.r.- beoordeling

TU-midden, TU-Noord, TNO-
Zuidpolder en deel Schieoevers

dossier : B6649-02.001
registratienummer : MD-MK20080194
versie :definitief

Gemeente Delft

april 2008
definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van deze notitie	2
1.3	Opbouw van dit rapport	2
2	M.E.R.- BEOORDELING ALGEMEEN	3
2.1	M.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht	3
3	DE CRITERIAPUNTEN	8
3.1	Kenmerken van het project	8
3.2	De potentiële milieueffecten	9
4	MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN	10
4.1	Verkeer	10
4.2	Geluid	13
4.3	Lucht	15
4.4	Water	16
4.5	Ecologie	18
4.6	Externe veiligheid	19
4.7	Cultuurhistorie	20
5	CONCLUSIES EN ADVIES	23
6	COLOFON	25

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Delft is bezig met het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen voor de herontwikkeling van het TU-gebied. In deze bestemmingsplannen worden onder andere de ontwikkeling van nieuwe woningen, de uitbreiding van kantooroppervlakte, in gebruik name van een hotel en het gebruik als een museum mogelijk gemaakt. De gemeente Delft heeft DHV gevraagd om te bekijken of voor het vaststellen van de bestemmingsplannen van TU Noord en TU midden de m.e.r.-procedure doorlopen zou moeten worden.

1.2 Doel van deze notitie

Doel van het milieu-onderzoek is om op objectieve wijze milieu-informatie over de bestemmingsplannen voor de TU-wijk te verzamelen en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak om een m.e.r. - procedure te doorlopen.

1.3 Opbouw van dit rapport

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-beoordeling algemeen (hoofdstuk 2);
- De algemene gegevens, soort en plaats van de activiteit (hoofdstuk 3)
- De potentiële milieueffecten (hoofdstuk 4)
- Conclusies en advies (hoofdstuk 5).

Deze m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op de toelichting van de genoemde bestemmingenplannen en de informatie die van de gemeente Delft is gekregen.

2 M.E.R.- BEOORDELING ALGEMEEN

Voor bepaalde plannen en activiteiten kan in Nederland een verplichting bestaan om een milieueffectrapportage te doorlopen voordat plannen worden vastgesteld of besluiten worden genomen. De bedoeling van milieueffectrapportage is alle relevante informatie aan besluitvormers te leveren en openbaar te maken zodat het milieubelang volwaardig in het besluitvormingsproces kan worden meegenomen.

Het Besluit m.e.r. geeft aan welke plannen en projecten vanwege hun aard of omvang direct m.e.r.-plichtig zijn. In de bijlagen is vermeld welke type plannen m.e.r.-plichtig zijn en boven welke drempelwaarden (bijvoorbeeld in aantallen woningen, oppervlakte bedrijfsterrein of lengte nieuwe hoofdinfrastructuur) bij projecten en activiteiten sprake is van een m.e.r.-plicht.

Naast de directe m.e.r.-plicht is er een tussencategorie waarvoor op voorhand niet duidelijk is of er mogelijk sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. Voor deze categorie van projecten met lagere drempelwaarden is een nadere afweging nodig en geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Het bevoegd gezag zal in dat geval een besluit moeten nemen om al dan niet een MER op te stellen. Ze doet dat aan de hand van een zogenaamde aanmeldingnotitie waarin de overwegingen en inschattingen over de mogelijke milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden opgenomen.

De voorliggende aanmeldingsnotitie bevat informatie over een 4-tal afzonderlijke bestemmingsplannen die in het TU-gebied in Delft zijn c.q. worden voorbereid en die in hun samenhang mogelijk tot belangrijke nadelige milieugevolgen zouden kunnen leiden.

2.1 M.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

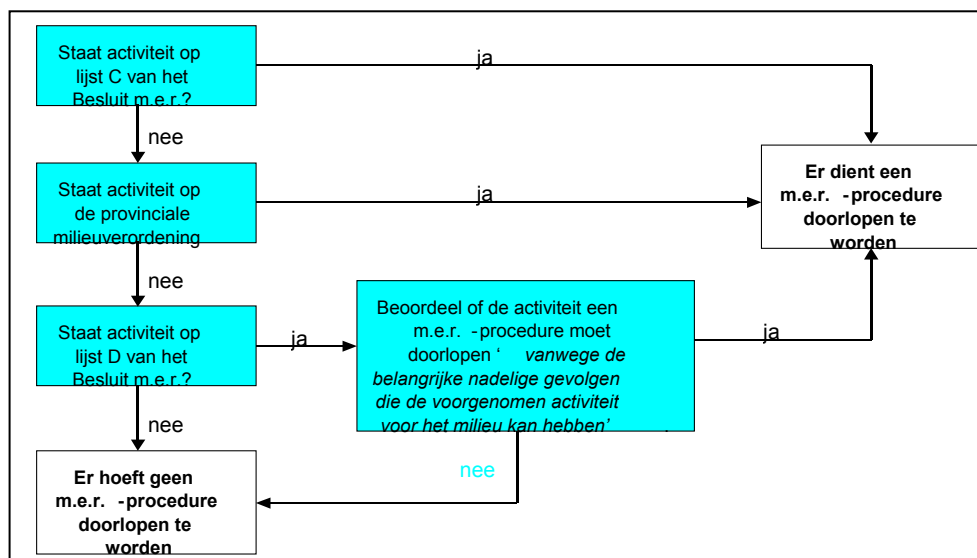
Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten:

- Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen.
- In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'Nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D bestaat sinds oktober 2006 uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden: alleen wanneer de omvang van een activiteit gelijk is aan deze drempelwaarde of deze overstijgt, is sprake van m.e.r.-(beoordelings)plicht.

In kolom drie staan de plannen waarvoor een plan-MER moet worden opgesteld. In de vierde kolom zijn de besluiten aangewezen waarvoor een besluit-MER wordt opgesteld. Alleen indien aan de omschrijvingen uit de kolommen 1, 2 en 4 wordt voldaan, is sprake van m.e.r.-(beoordelings)plicht. Ook is

het mogelijk dat een activiteit op grond van de provinciale milieuverordening m.e.r.-plichtig is. In afbeelding 2.1 treft u op hoofdlijnen de stappen aan om te bepalen of er sprake is van m.e.r.-(beoordeling)plicht.



Nieuwe methodiek m.e.r.-beoordeling

In de Wet milieubeheer (Wm) is sinds 12 oktober 2005 opgenomen dat activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn, conform een nieuwe methodiek beoordeeld moeten worden. In tegenstelling tot de “oude” systematiek, waarbij voor de activiteit werd beoordeeld of er sprake was van “bijzondere omstandigheden”, waardoor er voor die activiteit een MER gemaakt moet worden. De beoordeling geschiedt aan de hand van drie criteria. In artikel 7.8b lid 4 Wm wordt een verwijzing gemaakt naar deze criteria.

De drie criteria zijn, conform ‘bijlage III van de EU-richtlijn milieubeoordeling’, als volgt:

- Kenmerken van het project
- Plaats van het project
- Kenmerken van het potentiële effect van het project.

De m.e.r.-beoordelingsprocedure

Op basis van deze aanmeldingsnotitie, de toelichting op het Besluit m.e.r. 1994 en de methodiek beschreven in de door VROM opgestelde handleiding ‘Afwegen en oordelen, een handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht (1999)’ wordt de feitelijke beoordeling uitgevoerd. Hierbij dient tevens te worden aangesloten op de wijziging van de m.e.r.-beoordelingsprocedure¹ en de recente toevoeging van kolom 3 (plan-m.e.r.) in het Besluit m.e.r.

Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen of er sprake is van een noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport. De beslissing om al dan niet een MER op te stellen moet bekend worden gemaakt². Bekendmaking geschiedt door ter inzage legging, en indien is beslist dat voor de activiteit geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen, kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant. Tevens dient de beslissing ter inzage te worden gelegd.

¹ Wetswijziging van de Wet milieubeheer van 12 oktober 2005

² Art. 7.8d., lid 4 sub a t/m c Wet milieubeheer.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State³ heeft geoordeeld dat een m.e.r.-beoordelingsbeslissing moet worden aangemerkt als een beslissing inzake de procedure ter voorbereiding van een besluit. Sindsdien is door de Raad van State aan deze lijn vastgehouden. Een en ander betekent dat op grond van artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht tegen de m.e.r.-beoordelingsbeslissing geen rechtstreeks bezwaar of beroep mogelijk is, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft⁴. Eventuele bezwaren kunnen derhalve kenbaar worden gemaakt in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Wanneer het bevoegd gezag besluit dat een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, start de procedure vervolgens met het opstellen van een startnotitie. De informatie die tijdens deze m.e.r.-beoordeling boven tafel is gekomen, kan hierbij gebruikt worden.

Nieuwe bestemmingsplannen TU-wijk m.e.r.-plichtig?

In tabel 1 staan de m.e.r.-plichtige activiteiten en de daarbij behorende aantallen/m² per bestemmingsplan weergegeven en worden de totalen voor het gehele plangebied getoond. In totaal komt er 136.065 m² bedrijfsvloeroppervlakte (bvo) en 3.760 woningen bij. Daarnaast nog een techniekmuseum (bezoekersaantallen onbekend, maar zeer waarschijnlijk blijven de aantallen onder de 250.000 bezoekers/jaar) en een hotel/congrescentrum. In Bijlage 1 staat een verdere uitwerking van de tabel.

Tabel 1: activiteiten in het plangebied

Bestemmingsplan gebied	Activiteit	Aantal m2 bvo	Aantal woning(equivalenten)	Overig
TU-Midden	Uitbreiding mogelijk	125.000		
	Studenteneenheden mogelijk		727	
TU-Noord	Uitbreiding bvo	11.065		
	Waarvan museum			6.000
	Hotel			120 kamers
	Woningen		1.424	
	Studenteneenheden mogelijk		559	
TNO Zuidpolder	Woningen		850	
Deel Schieoevers	Woningen en studenteneenheden		200	
Totaal	max.	136.065	3.760	

De bouw van woning binnen de bebouwde kom is besluit-m.e.r.-plichtig wanneer 4.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied worden gebouwd. Deze drempelwaarde wordt met maximaal 3.760 woningen niet gehaald. De bouw van woningen is m.e.r.-beoordelingsplichtig in alle gevallen waarin de

³ ABRvS 13 juli 2000, nr. E03.97.1292 (AB 2000, nr. 37 en Jurisprudentie Milieurecht 13 januari 2001, nr.5

⁴ Een derde kan in bepaalde gevallen ook als belanghebbende zoals bedoeld in art. 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht worden beschouwd. Dit volgt onder andere uit een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 10 juni 1999, AB 1999, nr.444), waarin geoordeeld is dat een natuurlijk persoon in beginsel tot de categorie belanghebbenden behoort indien de werking van het betreffende besluit hem, doordat hij woont in de directe omgeving van het onderwerp van het besluit, rechtstreeks in zijn belangen treft.

activiteit betrekking heeft over een aangesloten gebied en 2.000 woningen omvat binnen de bebouwde kom. Deze drempelwaarde wordt ruimschoots gehaald.

Daarnaast kan dit project ook gezien worden als een stadsproject. Onder de term stadsprojecten worden die projecten verstaan waarbij in één project verschillende activiteiten ondernomen worden, zoals woningbouw of het creëren van bedrijfsruimten, winkelcentra of parkeerterreinen⁵. De activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen waarbij de activiteit:

- een oppervlakte van 100 ha of meer, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer heeft.

In het plangebied is 136.065 m² bvo gepland. Het aantal m² lijkt onder de drempelwaarde te zijn, echter volgens een uitspraak van de Afdeling (ABRvS 20 juli 2005, nr 200407071/1) moeten parkeervoorzieningen ook worden meegeteld bij het bvo. Wanneer de parkeervoorzieningen worden meegeteld komt de drempelwaarde van 200.000m² waarschijnlijk wel gehaald/ benaderd. Kortom ook hier is waarschijnlijk een m.e.r.-beoordelingsplicht aanwezig.

Cat.	Activiteit	Drempelwaarde	Plan	Besluit
11.1	De bouw van woningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.	Het plan, bedoeld in de artikelen 2a, 4a, 7, 10 en 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat in de bouw voorziet.
11.2	De uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van de uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, of 2°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 2a, 4a, 7, 10, en 36c van de Wet op de Ruimtelijke Ordening	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat in de uitvoering, wijziging of uitbreiding voorziet.

Tabel 2 naar Besluit m.e.r., lijst D, beoordelingsplicht

⁵ Bron: Nota van Toelichting, Staatsblad 1999 nr. 224

Conclusie : Geen m.e.r.-plicht,

Bovenstaande tabel en tekst geven aan dat er ook bij het samennemen van de betreffende bestemmingsplannen geen sprake is van direct m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal woningen of de bedrijfsvloeroppervlakte dat is voorzien in de plannen overschrijden niet de drempels die in de C-lijst bij het Besluit m.e.r. zijn opgenomen voor dergelijke bestemmingsplannen. Zoals hierna uiteengezet kan een m.e.r.-beoordeling wel aan de orde zijn.

Wanneer het bestemmingsplan een uitwerkingsplicht kent en dus nog niet direct de bouwtitel of bouwvergunning verschaft zou ook een plan-m.e.r. aan de orde kunnen omdat het bestemmingsplan in dat geval het kader biedt voor een m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit. De betekenis van een dergelijk uitwerkingsplan is dat, als er in een bestemmingsplan bij bepaalde bestemmingen een uitwerkingsplicht is opgenomen, de benodigde bouwvergunningen in principe pas worden verleend nadat het uitwerkingsplan ex artikel 11 Wro rechtsgeldig is geworden.

Echter uit de D-lijst bij het Besluit m.e.r. kan worden opgemaakt dat specifiek voor woningbouw- en stadsprojecten een uitzondering geldt waardoor in die gevallen uit een m.e.r.-beoordelingsplicht geen plan-m.e.r.-plicht volgt. Immers een (uitwerkings-)plan op grond van artikel 11, lid 1 Wro wordt in categorie D 11.3 van de bijlage van het Besluit m.e.r. alleen in kolom 4 genoemd en niet ook in kolom 3 (de plannen). Daardoor is het voor de toepassing van deze categorie bedoelde uitwerkingsplan alleen m.e.r.-beoordelingsplichtig en niet (plan) m.e.r.-plichtig.

.....maar de bestemmingsplannen samen zijn wel m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Gezien de overschrijding/benadering van de drempelwaarde voor woningbouw en stadsproject zijn de bestemmingsplannen samen m.e.r.-beoordelingsplichtig. Om gevolg te geven aan de beoordelingsplicht wordt een aanmeldingsnotitie opgesteld.

In dit geval wordt de aanmeldingsnotitie opgesteld voor de activiteiten zoals beschreven in het Besluit m.e.r. 1994, bijlage D onderdelen 11.1 en 11.2.

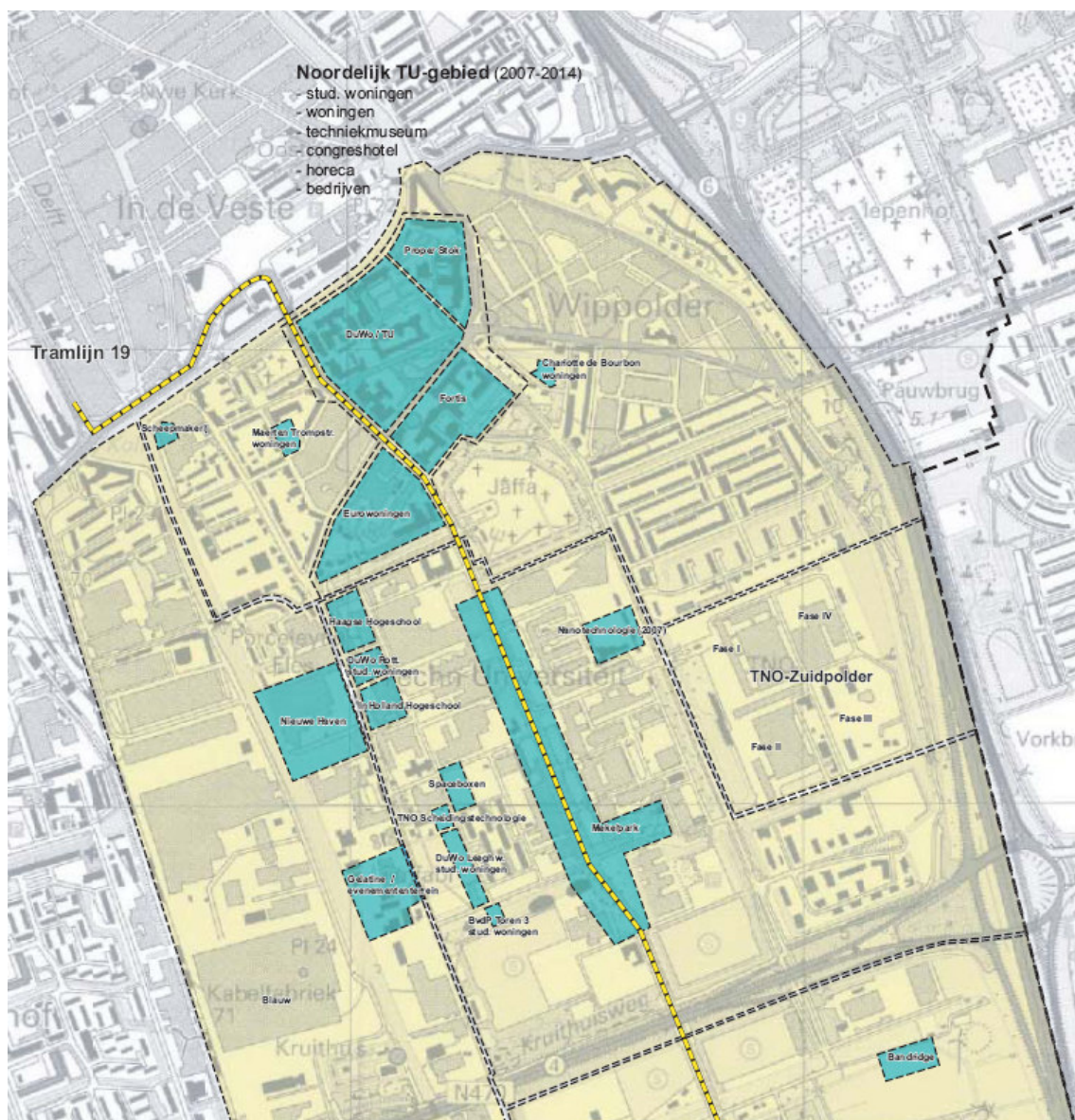
Indien het bevoegd gezag naar aanleiding van deze aanmeldingsnotitie vindt dat de nieuwe bestemmingsplannen *belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* kunnen hebben zal een besluit worden genomen een MER op te stellen en dient de m.e.r.-procedure doorlopen te worden. Wanneer het bevoegd gezag oordeelt dat geen belangrijke nadelige gevolgen zijn te verwachten zal men besluiten geen m.e.r.-procedure te starten.

In geval wordt besloten geen MER op te stellen zal het milieubelang en de toetsing van de plannen op milieuaspecten worden meegenomen conform de vereisten van sectorale wet- en regelgeving (bijvoorbeeld Wet Geluidhinder, Wet Luchtkwaliteit, Natuurbeschermingswet, Wet Ruimtelijke ordening).

3 BEELD VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

3.1 Kenmerken van het project

De plannen voor het TU-gebied zijn vastgelegd in een aantal bestemmingsplannen. Namelijk in het bestemmingsplan TU-Noord, TU-Midden, TNO-Zuidpolder, Schieoevers en Technopolis (zie de afbeelding hieronder)



Figuur 1: Het plangebied

Voor het bestemmingsplan voor Technopolis is al een m.e.r.-procedure doorlopen dus dit gebied zal verder niet worden meegenomen. Tevens zal niet geheel Schieoevers worden meegenomen, maar zal alleen Schieoevers oost worden meegenomen. Dit omdat dit gebied potentieel het meeste effect heeft op het TU-gebied. Daarom zullen van dit gebied nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen. Hierbij gaat het om het ontwikkelingsplan voor het Gelatineterrein en de ontwikkelingen voor de Nieuwe Haven (hiervan zijn een aantal aannames bekend)

3.2 De potentiële milieueffecten

De potentiële milieueffecten van de bestemmingsplannen worden in het volgende hoofdstuk beschreven, zodat op basis daarvan kan worden vastgesteld of een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Voor de bestemmingsplannen is milieuonderzoek uitgevoerd en de relevante resultaten en conclusies zullen in dit hoofdstuk worden behandeld. De belangrijkste milieueffecten zijn afgeleid van de verwachte hoeveelheden verkeer. Verkeer kan daardoor als de verbindende factor worden gezien. Verkeer heeft met name invloed op de luchtkwaliteit en geluidbelasting. Herinrichting van het plangebied leidt tot een verandering van verkeersbewegingen, die kan leiden tot andere geluidsniveaus en een verandering van de luchtkwaliteit. Als oorzaken van de veranderingen kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de ontwikkelingen van woningen in TU-Noord, TU-midden, TNO-Zuidpolder en de Nieuwe Haven. Ook de herinrichting van het Gelatineterrein en de uitbreiding van het bruto vloeroppervlak in o.a. TU-midden zijn van invloed op het aantal verkeersbewegingen in het gebied.

Andere milieuaspecten die van belang zijn in het gebied, zijn externe veiligheid, water, ecologie en cultuurhistorie en deze worden in het volgende hoofdstuk dan ook behandeld.

4 MOGELIJKE MILIEUGEVOLGEN

4.1 Verkeer

In deze paragraaf wordt per deelgebied een beschrijving van de veranderingen op mobiliteitsgebied gegeven. Vooraf is daarbij het volgende van belang:

- leidend voor het verkeersbeleid is het Lokaal verkeers- en vervoersplan (LVVP), vastgesteld in 2005 door de gemeenteraad van Delft. Daarin zijn integraal de beleidskeuzes gemaakt voor de middellange termijn. Hierbij zijn belangrijke uitgangspunten:
 1. het nemen van maatregelen ter stimulering van fietsgebruik en openbaar vervoer;
 2. het treffen van maatregelen voor de doorgaande noordzuid- en oostwestroutes voor autoverkeer, zodat deze vooral worden gebruikt door in- en uitgaand verkeer, en zodat het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd hier gebruik van te maken;
 3. het opvangen van de mobiliteitseffecten en de nieuwe stedelijke ontwikkelingen (zoals in het hier beschouwde gebied) op de interne en externe bereikbaarheid van de stad.
- bij de ontwikkeling van het LVVP is een gedetailleerd prognosemodel voor het verkeer ontwikkeld. Hiermee zijn voor Delft als geheel prognoses gemaakt van het toekomstige verkeer, met inachtneming van alle bekende ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur en ruimtegebruik. De resultaten hiervan zijn voor de verschillende lucht- en geluidsberekeningen toegepast. Op deze wijze zijn daarbij dus niet alleen de ontwikkelingen van een enkele ontwikkeling of een enkel plangebied beschouwd, maar is gekeken naar het totaal.

Hieronder vindt per bestemming een beschrijving plaats van de ontwikkelingen op verkeersterrein. Aan het eind volgt een conclusie over het geheel.

TU-noord

OV

In de nabije toekomst wordt de bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer vergroot met de komst van tramlijn 19. Vanaf Delft CS zal de tram via het Zuidpoortgebied en de Sint-Sebastiaansbrug het plangebied binnenrijden. De tram zal via de Michiel de Ruyterweg en de Mekelweg doorrijden naar Technopolis (TU-zuid). Tramlijn 19 kan grotendeels binnen de bestaande wegprofielen worden gerealiseerd.

Autoverkeer

De keuze voor de ontsluitingsstructuur heeft plaatsgehad in het LVVP. Daarbij is, na afweging van de beschikbare opties, gekozen het doorgaande verkeer meer te concentreren op een beperkt aantal routes. In dat kader zal de Mijnbouwstraat (het deel tussen het Mijnbouwplein en het Poortlandplein) worden opgewaardeerd tot de belangrijkste doorgaande route. Daarbij moet de weg worden gereconstrueerd van de huidige éénrichtingsweg naar een weg die open staat voor twee richtingen. Doorgaand verkeer van en naar de binnenstad zal van deze route gebruik maken. In het verlengde hiervan wordt de Julianalaan (dat wil zeggen het deel, tussen de Michiel de Ruyterweg en het Poortlandplein) geknipt voor gemotoriseerd verkeer.

Voor het Poortlandplein wordt voorzien dat de huidige vormgeving als geregeld kruispunt vervangen wordt door een rotonde, zonder verkeerslichten. Verwacht wordt zo het verkeer op een betere manier te kunnen verwerken, met minder wachtrijen en zo een lagere belasting op de luchtkwaliteit en met minder geluidshinder. Het Poortlandplein verbindt zo in de toekomst de Julianalaan (noordelijk deel, tussen het Poortlandplein en het Oostplein), Nassaulaan en Schoemakerstraat.

Op het Mijnbouwplein blijft overigens de Michiel de Ruyterweg wel bereikbaar voor autoverkeer vanuit de binnenstad (en vice versa). De verbinding binnenstad - Mijnbouwstraat zal echter wel duidelijk de doorgaande verbinding zijn. Ten zuiden van het kruispunt met de Mijnbouwstraat krijgt de Michiel de Ruyterweg daarom een andere inrichting, gericht op ontmoediging van het doorgaande verkeer. Langs de Michiel de Ruyterweg zal ook Tramlijn 19 lopen.

De Julianalaan, tussen het Poortlandplein en de Rotterdamseweg, krijgt de status van 30km/h-zone. De hoeveelheid verkeer zal hier sterk afnemen doordat de Julianalaan geen doorgaande functie meer zal hebben naar het Poortlandplein, door het knippen van de weg. Tussen de Rotterdamseweg en Schoemakerstraat wordt een nieuwe doorgaande verbinding gerealiseerd via de route Zuidplantsoen/Jaffalaan. Dit draagt ook bij aan het tegengaan van busvervoer (naar de Porceleynse Fles) en vrachtverkeer over de westelijke Julianalaan. Voor meer informatie (waaronder ondersteunende figuren) wordt verwezen naar het LVVP.

Het bestemmingsplan houdt in de verkeersruimte rekening met de noodzakelijke wegreconstructies.

TU-midden

OV

In de toekomst wordt de bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer vergroot met de komst van tramlijn 19. Vanaf Delft CS zal de tram via het Zuidpoortgebied, de Sint-Sebastiaansbrug en de Michiel de Ruyterweg het plangebied binnenkomen. De tram zal rijden over een verharde baan op de plaats van de huidige Mekelweg, die daarvoor autovrij is gemaakt. Vervolgens rijdt de tram door naar Technopolis. De tram krijgt in het plangebied drie haltes: ter hoogte van de Aula, ter hoogte van het gebouw Electrotechniek en ter hoogte van het gebouw Bouwkunde. De trambaan zal overigens ook ruimte bieden aan het busvervoer door het gebied.

Voor de langere termijn bestaan er plannen om een HOV-binding aan te leggen tussen Den Haag Zuid-West en Zoetermeer (lijn 37). Deze zal vanaf station Delft de trambaan van tramlijn 19 gaan gebruiken en in de TU-wijk ter hoogte van het gebouw Bouwkunde afslaan in oostelijke richting de wijk Emerald aan de andere zijde van de A13. Voor lijn 37 zijn twee ruimtereserveringen aangehouden in het bestemmingsplan.

Autoverkeer

De Schoemakerstraat is in de huidige situatie al aanzienlijk belast. Hierdoor kan het lastig zijn voor verkeer vanaf de zijstraten de Schoemakerstraat op te rijden. Dit probleem speelt nu al duidelijk bij de aansluiting met het Delftechpark. Ook de aansluiting op de Kruithuisweg is druk. Met oog op toekomstige ontwikkelingen, waaronder de realisatie van woningbouw op het TNO-Zuidpolder, de verdichting van het TU-Noordgebied, en de realisatie van Technopolis, wordt dan ook verwacht dat aanpassingen aan de Schoemakerstraat noodzakelijk zullen zijn.

Met het oog op de verwachte toekomstige aanpassingen biedt de plankaart enige extra verkeersruimte aan de randen van de Schoemakerstraat. Ter plaatse van de aansluiting met het Delftechpark is verkeersruimte bestemd om het kruispunt ook aan te laten sluiten op het parkeerterrein bij de Faculteit Bouwkunde.

Het Kruithuisplein bevindt zich eveneens deels in het plangebied. Het is hier zeer druk, en de opstelling van de N470 en de spitstrook A13 (oostbaan) zorgen voor een verdere toename van de verkeersdruk. Extra ruimte is echter niet beschikbaar. Er zal dan ook onderzocht worden wat mogelijk is binnen de huidige ruimte, bijvoorbeeld door verbeteringen van de rijstrookindeling en de verkeersregeling.

TNO-Zuidpolder

OV

Twee HOV-lijnen (Hoogwaardig openbaar vervoer) zijn essentieel voor de lokale/regionale verplaatsingen:

- lijn 37 (Zuidtangent: Kijkduin-Delft-Pijnacker-Zoetermeer). In het plangebied wordt een reservering voor een gecombineerde HOV-verbinding en een fietspad opgenomen. Voor deze verbinding dient een tunnel onder de A13 te worden aangelegd;
- lijn 19 (Leidschendam-Leidschenveen-Ypenburg-Delft) met eindpunt in Technopolis.

Autoverkeer

Het TNO-Zuidpolderterrein wordt ontsloten door twee aansluitingen op de Schoemakerstraat. Voor de toekomstige situatie wordt voorzien de noordelijke aansluiting, ter hoogte van de Schoemakerstraat, als hoofdentree naar het gebied te gebruiken. Hier wordt verwacht dat een rotonde zal worden toegepast. De zuidelijke aansluiting, ter hoogte van de Van der Burghweg, kan dan als halve aansluiting worden vormgegeven (dat wil zeggen, alleen rechtsafslaan wordt toegestaan).

De beschouwde hoeveelheid autoverkeer is gebaseerd op het bestemmingsplan uit 2005 waarin rekening werd gehouden met de bouw van 350 woningen. De hoeveelheid nieuw woningen te bouwen zal echter uitgebreid worden naar 600-850 woningen. Dit is een verdubbeling van de oorspronkelijke hoeveelheid woningen. Er wordt echter verwacht dat hierdoor geen extra hoeveelheid verkeer zal worden gegenereerd, doordat het nieuwe woonprogramma in de plaats komt van in het vigerende bestemmingsplan opgenomen areaal aan bedrijven.

Schieoevers: Gelatineterrein

OV

Het terrein is overdag en in het begin van de avond redelijk goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Met eenvoudige middelen (bijvoorbeeld het inzetten van pendeldiensten en het aanpassen van bestaande dienstregeling) zal het terrein ook tijdens voorstellingen en evenementen die buiten deze uren plaatsvinden goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. In de toekomst zal de tramverbinding de bereikbaarheid vergroten.

Autoverkeer

De activiteiten op de locatie Lijm & Cultuur trekken in totaal niet meer bezoekers naar het terrein dan het aantal bezoekers van de Gelatinefabriek toen deze nog in functie was. Uit die periode zijn geen problemen bekend met de verkeersafwikkeling. Er is daarom geen reden aan te nemen dat de activiteiten van Lijm & Cultuur problemen zullen geven voor afwikkeling van het autoverkeer ter plaatse.

Wel komen de bezoekers op andere tijden dan bij de Gelatinefabriek. Dit kan leiden tot grotere drukte in de dalperiodes, en eveneens geconcentreerder, wanneer evenementen plaatsvinden. Aangezien de drukte vooral in de dalperiodes te verwachten is, zal de belasting van het wegennet binnen de perken blijven.

Per evenementsklasse is een aantal maatregelen geformuleerd op het terrein van:

- routing van autoverkeer;
- parkeren (benodigde plaatsen, parkeerverwijzing, parkeerondersteuning, controle tegen wildparkeren in omliggende wijken en looproutes,);
- langzaam verkeer (aantal benodigde plaatsen, bewegwijzering);
- openbaar vervoer (aantal reizigers, inzet bussen, routes).

- Goede spreiding van het verkeer en duidelijke bebording op de toegangswegen kan de verkeersproblemen beperken.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk is, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Verwacht wordt dat deze nieuw te bouwen woningen niet veel invloed zullen hebben op de hoeveelheid autoverkeer in het TU-gebied.

Conclusie

De hoeveelheid verplaatsingen zal in de toekomst toenemen in het plangebied. Door de verbetering van het openbaar vervoer zal de toename van de hoeveelheid autoverkeer het plangebied echter wel worden beperkt. Verder zal op de toename van de hoeveelheid autoverkeer worden ingespeeld door het nemen van maatregelen die de doorstroming van het autoverkeer reguleren of het verkeer afremmen.

4.2 Geluid

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder in gebruik genomen. De hieronder beschreven bestemmingsplannen en ontwikkelingen zijn of getoetst aan de oude Wet geluidhinder (als ze voor 1 januari 2007 zijn ontwikkeld) of getoetst aan de nieuwe Wet geluidhinder. In de oude Wet geluidhinder werd gebruik gemaakt van dB(A) en bij de gewijzigde Wet geluidhinder van dB.

TU-noord

Het bestemmingsplangebied ligt in de toekomstige situatie in de zones wegverkeerslawaaï van de volgende wegen: A13, Oostpoortweg, Julianalaan, Delfgauwseweg, Nassaulaan, Schoemakerstraat, Mijnbouwstraat, M. de Ruyterweg, Mekelweg, Zuidplantsoen, Jaffalaan en Rotterdamseweg. In dit plan worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszones mogelijk gemaakt. Voor de nieuw te ontwikkelen geluidgevoelige bestemmingen en voor de geluidgevoelige bestemmingen die vanwege reconstructie een hogere geluidbelasting ondervinden, zijn hogere grenswaarden vastgesteld. Hiermee zijn de ontwikkelingen conform de Wet geluidhinder mogelijk gemaakt. Tevens schampt de 50 dB(A) industrielawaai-contour van bedrijventerrein Schieoevers net het plangebied. Met deze contour zal bij de ontwikkelingen rekening worden gehouden.

TU-midden

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn een aantal nieuw mogelijk gemaakte geluidsgevoelige bestemmingen onderzocht. Hieruit is duidelijk geworden dat bij een aantal van de locaties de voorkeursgrenswaarde van 48 dB langs één of meerdere wegen wordt overschreden. Ten gevolge van het verkeer op de Kruithuisweg wordt plaatselijk de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. Om dat geluidbeperkende maatregelen aan de Kruithuisweg financieel niet doelmatig zijn, zal het ontwerp van de betreffende gevels hierop worden aangepast. Voor alle overige gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, waarvan de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, zal een hogere toelaatbare geluidbelasting vastgesteld moeten worden. De overschrijdingen worden door meerdere wegen veroorzaakt waardoor het beperken van de geluidbelasting tot voorkeursgrenswaarde financieel naar verwachting niet doelmatig zal zijn.

Voor een deel van de geluidgevoelige bestemmingen waarbij de grenswaarden van de Wet geluidhinder worden overschreden is reeds een hogere grenswaarde vastgesteld. Voor de overige geluidgevoelige bestemmingen waarbij sprake is van een overschrijding zal op korte termijn een definitief besluit worden genomen voor de hoger vast te stellen waarden.

In het plangebied bevindt zich een geluidsgezoneerd terrein als gevolg van de WKK installatie van de TU. De 50 dB(A) contour staat vermeld op de plankaart. Tevens loopt de 50 dB(A) contour van het geluidsgezoneerde bedrijventerrein Schieoevers over het plangebied. Met deze contouren zal bij de ontwikkelingen rekening worden gehouden.

TNO-Zuidpolder

In de zin van de Wet Geluidhinder is in het plangebied sprake van een vorm van nieuwe situaties voor wegverkeerslawaaï. Het gaat dan om nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande wegen. Volgens berekeningen zou bij de geplande woningbouw op 350m van de A13 een geluidsbelasting tot ca. 63 dB(A) te verwachten zijn, indien er geen aanvullende maatregelen getroffen worden. Er kan wel voldaan worden aan de normen van de Wet Geluidhinder, indien conform de aanbevelingen schermen tussen de woonblokken worden geplaatst en een aantal gevels als “dove” gevels wordt uitgevoerd.

De geluidsbelasting van de Schoemakerstraat op de gevels van geprojecteerde gevoelige bestemmingen ligt hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De maximale grenswaarde van 65 dB(A) wordt echter niet overschreden.

Bij het voorgaande verhaal is uitgegaan van 350 nieuw te bouwen woningen. Deze hoeveelheid zal echter worden uitgebreid naar 600-850 woningen onder gelijktijdige vermindering van het oorspronkelijk als bedrijventerrein bestemde oppervlak. Hierdoor kan het aantal gehinderden in het gebied toenemen. Verwacht wordt echter dat de toename van het aantal nieuw te bouwen woningen geen grote gevolgen zal hebben op de ervaren geluidhinder in het gebied. De motivatie volgt uit het feit dat hierdoor geen extra hoeveelheid verkeer zal worden gegenereerd, omdat het nieuwe woonprogramma in de plaats komt van in het vigerende bestemmingsplan opgenomen areaal aan bedrijven. Bedrijfsterrein kent in beginsel een hogere verkeersproductie dan woongebied. De toename van het aantal nieuw te bouwen woningen zal naar verwachting geen grote gevolgen hebben voor de geluidhinder in het gebied veroorzaakt door de A13. Er moet wel voldoende rekening mee worden gehouden bij de inrichting van het gebied en het ontwerp van de woningen.

Er zijn in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied geen geluidgezoneerde industrieterreinen aanwezig. Er is zodoende geen sprake van een gezoneerd industrieterrein dat belemmeringen zou kunnen opleveren voor (een gedeelte van) de te realiseren functies.

Schieoevers: Gelatineterrein

In het plangebied komen geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder aan de Rotterdamseweg. Daarom is akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaaï niet nodig.

Bij Lijm & Cultuur en evenementen op het Gelatineterrein kunnen geluidsinstallaties worden opgesteld. De eventuele geluidshinder wordt gereguleerd door de toepassing voorschriften inrichtingen uit de Wet Milieubeheer.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk is, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Verwacht wordt dat deze nieuw te bouwen woningen niet veel invloed zullen hebben op de hoeveelheid autoverkeer in het (TU-)gebied en dat hierdoor de geluidshinder veroorzaakt door autoverkeer nauwelijks zal toenemen.

Conclusie

De ontwikkelingen in alle bestemmingsplannen kunnen binnen het kader van de Wet geluidhinder worden uitgevoerd. In het verkeersmodel dat als input voor de geluidberekeningen is gebruikt zijn de ontwikkelingen in alle gebieden meegenomen. Het samenvoegen van de plangebieden in een gebiedsoverkoepelend geluidonderzoek zal op deze conclusie dus geen effect hebben. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure zal met betrekking tot het aspect geluid geen nieuwe informatie of nieuwe inzichten opleveren en dan ook geen meerwaarde vormen.

4.3 Lucht

Per 15 november 2007 is nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit in werking getreden. In de Wet milieubeheer is een nieuw hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk wordt wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd en vervangt het 'Besluit Luchtkwaliteit 2005'. De hieronder beschreven bestemmingsplannen en ontwikkelingen zijn of getoetst aan het 'Besluit Luchtkwaliteit 2005' (als ze voor 15 november 2007 zijn ontwikkeld) of getoetst aan de nieuwe Wet luchtkwaliteit.

TU-noord

Er zijn wegen waar de hoeveelheid verkeer heel sterk afneemt, maar er zijn ook wegen die voorheen nauwelijks een verkeersfunctie hadden en dit nu wel krijgen (en dus *relatief*) een grote toename moeten verwerken. Uiteindelijk zal het bij de luchtkwaliteit vooral gaan om al drukke wegen (met milieuproblemen). Specifiek kan hierbij de Julianalaan-noord worden genoemd. Daar zegt het verkeersmodel in 2020 een toename van ca. 10% te verwachten ten opzichte van de huidige situatie.

Een deel van de nieuwe ontwikkelingen zal bestaande functies vervangen. Dit beperkt de netto-toename van het aantal verkeersbewegingen in gebied. Zo hebben de ontwikkelingen ook een geringer effect op de luchtkwaliteit in het plangebied. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

TU-midden

Uit het onderzoek dat voor het bestemmingsplan is verricht blijkt dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan overal in het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en fijn stof. Ook voor de situatie in 2010, 2015 en 2020 vinden geen overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan de Wet Luchtkwaliteit.

TNO-Zuidpolder

Er zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde concentraties geconstateerd. Wel zijn het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde en –plandrempel van fijn stof te hoog. Voornoemde overschrijdingen zijn te wijten aan de hoge achtergrondconcentraties van fijn stof. Het lokale verkeer heeft hierin slechts een beperkte bijdrage. De verantwoordelijkheid van het oplossen van de fijn stof overtredingen is een nationale zaak. Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit, uitgezonderd het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde en –plandrempel van fijn stof. Binnen een zone van 100 meter vanaf de A13 zullen geen verblijfsfuncties worden gerealiseerd, zodat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit.

De hoeveelheid nieuw te bouwen woningen waar vanuit is gegaan is 350. De hoeveelheid nieuw woningen te bouwen zal echter uitgebreid worden naar 600-850 woningen. Deze toename van de hoeveelheid nieuw te bouwen woningen zal op de luchtkwaliteit een minimaal effect hebben. De luchtkwaliteit in het gebied zal niet verslechteren doordat door de extra hoeveelheid woningen een extra hoeveelheid verkeer zal worden gegenereerd. Dit doordat het nieuwe woonprogramma in de plaats komt van in het vigerende bestemmingsplan opgenomen areaal aan bedrijven. Ter verwachten valt dat zolang de woningen op

voldoende afstand worden gebouwd van de A13 dit niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in het gebied leidt. Wel zal onderzocht moeten worden in hoeverre de plannen nog voldoen aan de nieuwe wet- en regelgeving (Wet luchtkwaliteit).

Schieoevers: Gelatinerterrein

In het plangebied komen geen voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen voor. Door het vertrek van de gelatinefabriek is de geurhindercontour vervallen. Het evenemententerrein en de culturele activiteiten veroorzaken geen geurhinder of andere luchtkwaliteitsproblemen. Overigens is luchtkwaliteit niet bijzonder relevant voor dit plangebied, omdat er geen voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen komen. Er zijn ook geen beperkingen ten gevolge van geurhinder. Het Gelatinepark heeft een verkeersaantrekkende werking. De toename van de hoeveelheid verkeer door Lijm & Cultuur zal echter minimaal zijn ten opzichte van de situatie waarin het bedrijf nog functioneerde. Daarom zal de luchtkwaliteit niet noemenswaardig veranderen. De verkeersaantrekkende werking van het gebied zal wel geconcentreerder op bepaalde momenten plaatsvinden, op het moment dat evenementen plaatsvinden. Doordat (grote) evenementen slechts een aantal keer per jaar plaatsvinden, zal de invloed op luchtkwaliteit minimaal zijn.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk is, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Verwacht wordt dat deze nieuw te bouwen woningen niet veel invloed zullen hebben op de hoeveelheid autoverkeer in het TU-gebied en dat hierdoor de luchtkwaliteit in het TU-gebied nauwelijks zal verslechteren.

Conclusie

De luchtkwaliteit valt in alle gebieden binnen de wettelijke normen. Alleen voor TNO-Zuidpolder zal nog onderzocht moeten worden of dit nog steeds het geval is gezien de verandering van de ontwikkelingen. Ook als alle gebieden als één zouden worden beschouwd, valt niet te verwachten dat de luchtkwaliteit niet meer binnen de wettelijke normen zou vallen. De prognoses voor het verkeer zijn immers gemaakt voor Delft als geheel, zodat alle bekende ontwikkelingen per definitie zijn meegenomen en niet alleen de ontwikkelingen die plaatsvinden in een enkel gebied. Het doorlopen van de m.e.r.-procedure zal geen nieuwe informatie of inzichten opleveren en dan ook geen meerwaarde genereren met betrekking tot het aspect lucht.

4.4 Water

TU-Noord

De huidige ligging van de waterkeringen wordt gehandhaafd, uitgezonderd de waterkering langs de Botanistraat en Lipkenstraat. Deze waterkering wordt verlegd naar de Kanaalweg, Oostplein en Delfgauwseweg.

In de waterstructuurvisie Delft zijn een aantal verbeteringen t.b.v. waterberging/kwantiteit voor de Zuidpolder van Delfgauw voorgesteld. Voor deze verbeteringen is (nog) geen bestemming 'Water' opgenomen op de plankaart, omdat de plannen onvoldoende concreet zijn en de exacte ligging van de watergangen niet bekend zijn. De toename van de waterkwantiteit levert tevens een verbetering op van de waterkwaliteit.

Het ambitieniveau voor de waterkwaliteit in het plangebied is water als cultuurgoed. Bij water als cultuurgoed ligt het accent op het zichtbaar maken van de cultuurhistorische en stedelijke identiteit en zijn

de wateren matig eutroof en zien er aantrekkelijk uit. Het water is visrijk, stinkt niet en is op enkele plaatsen opgesierd met water-, oever- en muurplanten.

TU-Midden

In het kader van het rioleringsplan is in de Rotterdamseweg een transport- en bergingsriool gepland. Met het oog hierop wordt thans onderzocht wat de consequenties zijn voor de stabiliteit van de huidige kering. Mogelijk zal de waterkering verplaatst worden.

Wat betreft waterberging wordt binnen het plangebied niet voldaan aan de werknorm van het Hoogheemraadschap. Omdat er sprake is van een bergingsoverschot in Technopolis, wordt onderzocht hoe deze kan worden ingezet om de tekorten in de gebieden TU-Noord en TU-Midden te compenseren.

Het ambitieniveau voor de waterkwaliteit in het deel van het plangebied ten westen van de Schoemakerstraat is water als natuurgood. Het risico op verontreiniging is geminimaliseerd. Er komen veel oever- en waterplanten voor en er is een gevarieerde visstand met ook roofvis. Recreatie wordt alleen toegestaan als dat geen afbreuk doet aan de ecologische kwaliteit.

Voor Delftechpark is het ambitieniveau water als belevingsgoed. Het accent ligt op het bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid. Het risico op verontreiniging is beperkt. Op verschillende plaatsen groeien oever- en waterplanten en er is een gevarieerde visstand. Recreatie wordt toegestaan en bevordert waar de waterkwaliteit dat toelaat.

Geconcludeerd kan worden dat het watersysteem in het plangebied voldoet aan de wet- en regelgeving ten aanzien van water.

TNO-Zuidpolder

Ingezet wordt op een robuust watersysteem. Dit houdt in dat het watersysteem zichtbaar blijft in de wijk en dat ondergrondse verbindingen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en bijvoorbeeld de afvoer van regenwater in de wijk zichtbaar gemaakt wordt.

Verbetering van de waterkwaliteit door in eerste instantie een brongerichte aanpak van de vervuiling. Recreatie wordt toegestaan en bevordert waar de waterkwaliteit dat toelaat en er is een gevarieerde visstand.

Met het uitvoeringsprogramma van de watersysteemanalyse wordt voorzien in de realisatie van de gewenste berging. Uit de watersysteemanalyse blijkt dat er in de Wippolder een watertekort aanwezig is van 25.000m³. In het plangebied is wel ruim voldoende open water aanwezig. In het kader van de waterstructuurvisie Delft wordt onderzocht op welke wijze het watersysteem kan worden geoptimaliseerd.

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan de beleidskaders voor water wat betreft waterberging, oppervlaktewater en waterkwaliteit.

Schieoevers: Gelatineterrein

Het Hoogheemraadschap legt als doelstelling (inspanningsverplichting) voor dit plangebied neer om zoveel mogelijk oppervlaktewater te realiseren. Omdat het hele plangebied buiten de waterkering ligt, dient rekening gehouden met een acceptabele peilstijging van 20 cm. Lijm & Cultuur zal op haar terrein circa 440 m² water realiseren. Voor het evenemententerrein geldt dat 1/3 van het oppervlak verhard wordt, 1/3 van het oppervlak half verhard wordt en het resterende 1/3 deel gras.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk is, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Het is nog niet duidelijk hoe in het gebied omgegaan zal worden met het thema water. Maar er zal voor gezorgd worden dat het plan zal voldoen aan de wet- en regelgeving en dat het bestaande beleid met betrekking tot water (Waterplan Delft) zal worden meegenomen in het plan.

Conclusie

Binnen alle gebieden wordt voldaan aan de beleidskaders voor water wat betreft waterberging, oppervlaktewater en waterkwaliteit. Alle bestemmingsplannen en ontwikkelingsplannen binnen het gebied zijn ontwikkeld volgens het beleid van het Waterplan Delft en hiermee is het grotere geheel meegenomen. Een m.e.r.-procedure doorlopen waarbij het gebied in zijn geheel beschouwd wordt heeft voor het aspect water dan ook geen meerwaarde.

4.5 Ecologie

TU-noord

De ontwikkelingen in het noordelijk TU-gebied zullen een matig positieve werking hebben op de ecologische verbindingen in dit deel van het plangebied. De kerngebieden binnen het noordelijk TU-gebied blijven gehandhaafd. Vanuit begraafplaats Jaffa komen twee ecologische verbindingen op wijkniveau, bestaande uit een heesterlaag met bomen van verschillende soorten naar het De Vries van Heystplantsoen. Er wordt een oost-westverbinding gerealiseerd vanaf de Koningin Emmalaan via begraafplaats Jaffa en de Prins Bernardlaan richting de Poptahof. Voor het overige worden de bestaande ecologische structuren en kerngebieden gehandhaafd. Concluderend kan gezegd worden dat de ecologie in het plangebied voldoet aan de wet- en regelgeving en het beleid over ecologie.

TU-midden

Om de ecologische structuur verder te ontwikkelen zijn in de ecologienota een aantal kansrijke structuren opgenomen en het bestemmingsplan biedt te mogelijkheden om deze structuren te ontwikkelen.

De realisatie van de studenteneenheden aan Leeghwaterstraat West vindt plaats in de rand van een ecologisch kerngebied en is daarom in beginsel een ongewenste ontwikkeling. In dit geval is sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang, gezien op zo kort mogelijke termijn huisvesting gerealiseerd moet worden voor een grote instroom van buitenlandse TU-studenten en andere gasten uit het buitenland. In uitzonderingsgevallen wordt bebouwing toegestaan onder voorwaarde dat het compensatiebeginsel wordt toegepast. Omdat in dit geval compensatie zal plaatsvinden zal bebouwing dan ook worden toegestaan.

Bij ontwikkelingen binnen het plangebied zal worden voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van ecologie. Er is geen sprake van gevoelige gebieden met een zwaar beschermde status die aanleiding geven een m.e.r. te doorlopen. Er is geen passende beoordeling nodig.

TNO-Zuidpolder

Langs de Schoemakerstraat komt aan de oostelijke zijde van de watergang aldaar een ecologische zone van minimaal 5 meter breed. Tevens komt er achter het huidige TNO gebouw een 5 meter brede ecologische zone die als droge verbinding zal fungeren. Aan de noordzijde van het plangebied komt een ecologische zone van 15 meter gerekend vanaf de huidige waterlijn. Tot slot komt aan de zuidzijde van het plangebied, in combinatie met het OV tracé en het regionale fietspad een zone die de primaire noord-zuid ecologische zones met elkaar verbindt.

De hoeveelheid nieuw te bouwen woningen waar het voorgaande verhaal op is gebaseerd is 350. De hoeveelheid nieuw woningen te bouwen zal echter uitgebreid worden naar 600-850 woningen. Dit kan gevolgen hebben voor de ecologie in het gebied. Het nieuwe woonprogramma komt echter in de plaats van het in het vigerende bestemmingsplan opgenomen areaal aan bedrijven. Tevens zal in het nieuwe bestemmingsplan zal het Ecologieplan Delft worden meegenomen dus te verwachten is dat de geplande ecologische verbindingzones in tact zullen blijven. Te verwachten is dan ook dat het nieuwe plan zal voldoen aan de wet- en regelgeving met betrekking tot ecologie.

Schieoevers: Gelatineterrein

In het Ecologieplan Delft 2004-2015 is over de Schieoevers opgenomen dat bij herinrichting wordt ingezet op brede ecologische en recreatieve zone aan beide zijden van de Schie of daar parallel aan. Voor het Gelatineterrein betekent dit concreet dat er geen belemmeringen op het terrein mogen komen die de bewegingen van zoogdieren langs de Schie onmogelijk maken.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk is, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Het is nog niet duidelijk hoe in het gebied omgegaan zal worden met het thema ecologie. Maar te verwachten valt dat het plan zal voldoen aan de wet- en regelgeving en dat het bestaande beleid met betrekking tot ecologie (Ecologieplan Delft) zal worden meegenomen in het plan.

Conclusie

Het aspect ecologie is voldoende meegenomen in het plangebied en voldoet aan de wet- en regelgeving en het beleid over natuur en ecologie. Doordat de bestemmingsplannen en ontwikkelingsplannen mede zijn geënt op het beleid in het Ecologieplan Delft sluiten de deelgebieden goed op elkaar en is niet te verwachten dat als de gebieden als één beschouwd worden een ander beeld ontstaat over ecologie. Een m.e.r.-procedure doorlopen heeft met betrekking tot het aspect ecologie dan ook geen meerwaarde.

4.6 Externe veiligheid

Bij het aspect externe veiligheid komen de risico's in beeld die bewoners lopen om te overlijden als gevolg van incidenten of calamiteiten door activiteiten buiten de woonomgeving of het verblijfsoord. Denk daarbij aan calamiteiten bij industriële activiteiten en installaties, ongelukken bij vervoer gevaarlijke stoffen of bijvoorbeeld als gevolg vliegtuigongelukken. Het risico kan worden uitgedrukt als plaatsgebonden risico (individueel risico contouren) en als groepsrisico, een maat om aan te geven wat de kans dat grotere groepen mensen in één keer komen te overlijden door een noodlottig incident. De beoordeling vindt plaats aan de hand van rekenmodellen en de uitkomsten worden getoetst aan oriënterende waarden of richtwaarden externe veiligheid.

In TU-midden bevindt zich een warmtekrachtcentrale van de TU-Delft en de bijbehorende gaskast. Tevens loopt de route gevaarlijke stoffen over de A13 welke langs het gebied loopt en de Kruithuisweg welke ten zuiden van TU-midden loopt.

Categoriale inrichtingen

Er zijn geen categoriale inrichtingen binnen het plangebied. Ten zuiden van het gebied (noodoosten van plangebied Technopolis) ligt het bedrijf MPM Oil aan de Cyclotronweg die een PGS 15 loods vergund is. Er is in 2006 een QRA uitgevoerd. Er is geen 10^{-6} contour, het effectgebied ligt gedeeltelijk over het plangebied. Het bestemmingsplan TU-midden maakt geen vestiging van nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogelijk binnen het invloedsgebied van MPM International Oil Company. Hierdoor neemt

de populatiedichtheid binnen het invloedsgebied van MPM International Oil Company ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen niet toe en blijft het groepsrisico van MPM International Oil Company ruimschoots beneden de oriënterende waarde.

Overige objecten

Ook bedrijven waarop het BEVI niet van toepassing is kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen (bijvoorbeeld gasdrukregel- en meetstations en op opslag van propaan in (ondergrondse) tanks). Hierbij geldt de leidraad risico-inventarisatie en de bijbehorende gevarenkaart als beleidskader, evenals het Besluit voorzieningen en installaties Milieubeheer.

Er bevinden zich in het plangebied de warmtekrachtcentraleinstallatie (WKK) van de TU Delft (Leeghwaterstraat 36) en de bijbehorende gaskast van Eneco energie (Rotterdamseweg 139). Voor deze installaties dient rekening te worden gehouden met de geldende veiligheidsafstanden zoals opgenomen in het Besluit Voorzieningen en installaties Milieubeheer. Deze bedraagt 15 meter. In het plangebied bevinden zich geen verkooppunten van vuurwerk.

In het bestemmingsplan TU-midden is opgenomen dat naast de warmtekrachtcentrale van de TU Delft een instelling van InHolland Hogeschool kan worden gerealiseerd. Naast deze hogeschool komen circa 270 studentenhuishuizen en een onderwijslocatie van de Haagse Hogeschool. Deze bestemmingen zijn op meer dan 15 meter van de WKK en gaskast gelegen, waarmee aan de minimale veiligheidsafstand voor woningen en objecten Categorie I (o.a. scholen) wordt voldaan.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De A13 en Kruithuisweg zijn aangewezen als regionale/provinciale transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In 2004 zijn alle bestemmingplannen die op dat moment relevant waren getoetst aan de risico's die deze routen genereren. Hieruit bleek dat er geen 10^{-6} contour te verwachten viel. Er is gerekend tot het jaar 2016. Er werd eveneens geen overschrijding verwacht van het groepsrisico.

Op dit moment wordt er een onderzoek uitgevoerd om voornoemd rapport te updaten. Voorlopige resultaten hieruit zijn dat er geen 10^{-6} contour te verwachten is. Voor het bestemmingsplan van TNO Zuidpolder wordt weliswaar een toename van het groepsrisico verwacht, maar geen overschrijding.

Door het plangebied loopt een route van gevaarlijke stoffen (LPG/Propaan) die door de gemeente is aangegeven. Deze dient gedeeltelijk om vanaf de A13 richting Pijnacker te ontsluiten.

Conclusie

De gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied zijn in overeenstemming met het BEVI en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Tevens wordt voldaan aan het vuurwerkbesluit en het Besluit voorzieningen en installaties Milieubeheer. Externe veiligheid is dan ook voldoende meegenomen in de plannen en als de gebieden als één gebied zouden worden beschouwd zal deze waardering met betrekking tot externe veiligheid niet veranderen. Daarmee wordt duidelijk dat geen meerwaarde wordt gecreëerd, wat betreft het aspect externe veiligheid, wanneer een m.e.r.-procedure doorlopen wordt.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

Het bestemmingsplan TU-Noord is voor een belangrijk deel een herontwikkeling van stedelijk gebied met bestaande gebouwen van de TU Delft. Deze deels cultuurhistorisch waardevolle bebouwing zal een nieuwe functie krijgen. Bij de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige ontwikkeling van de plannen is expliciet rekening gehouden met een mogelijke archeologische status en de kwaliteit van de bestaande bebouwing. De waarde die zowel het ensemble als de individuele gebouwen kunnen vertegenwoordigen voor de cultuurhistorische identiteit van Delft als kennisstad is in de plannen meegenomen.

TU-Noord

In het plangebied bestaan onvoldoende mogelijkheden om vooruitlopend op de realisatie van het bestemmingsplan de eventueel aanwezige archeologische waarden vooraf te karteren en te waarderen. En dit terwijl de aanwezigheid van de geulafzettingen in het noorden en oosten van het plangebied betekent dat voor die terreinen een hoge verwachting geldt op het aantreffen van nederzettingen uit de Romeinse tijd. Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden goed te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan met het oog hierop op de gronden van de AMK-terreinen en de gronden op de geulafzettingen de medebestemmingen archeologisch waardevol gebied gelegd. De conclusie is dat het belang van het aanwezig archeologisch erfgoed in het onderhavige bestemmingsplan door voorafgaand aan en gedurende verstoringen de genoemde maatregelen te treffen in het bestemmingsplan is gewaarborgd.

In het kader van het Monumenten Selectie Project is het 'waardevolle gebied TU-Noord' geselecteerd voor aanwijzing als beschermd stadgezicht ex. Artikel 35 van de Monumentenwet 1988. Het gebied ligt tussen de Kanaalweg, Michiel de Ruyterweg en Julianalaan. Er is een aanlegvergunningstelsel voor het slopen van bouwwerken in het bestemmingsplan opgenomen, om te voorkomen dat er 'gaten' worden geslagen in waardevolle historische structuren.

TU-Midden

De in het gebied aanwezige geulafzettingen werden in de Romeinse tijd intensief bewoond. In het gebied (met uitzondering van het gebied waar het veen nagenoeg aan het oorspronkelijke oppervlak voorkomt) bestaat dan ook een redelijke tot grote kans op het aantreffen van nederzettingen uit de Romeinse tijd (0-260 na Chr.). Er bestaan onvoldoende mogelijkheden om vooruitlopend op de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan de eventueel aanwezige archeologische waarden vooraf te karteren en te waarderen. Om zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden goed te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan met oog hierop op gronden met een redelijke tot grote kans op het aantreffen van archeologische sporen de medebestemming archeologisch waardevol gebied gelegd. Binnen deze bestemming is het bouwen en het uitvoeren van andere werken en werkzaamheden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling aan een aanlegvergunningstelsel gebonden. Het bestemmingsplan voldoet hiermee voor het aspect archeologie aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

TNO-Zuidpolder

In het gebied bestaat een redelijke tot grote kans op het aantreffen van nederzettingen uit de Romeinse tijd (0-260 na Chr.). Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden goed te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan met het oog hierop op de desbetreffende gronden de medebestemming archeologisch waardevol gebied gelegd. Binnen deze bestemming is het bouwen ten behoeve van de beoogde ontwikkeling aan een vrijstelling gebonden en geldt een aanlegvergunningstelsel voor het uitvoeren van andere werken en werkzaamheden.

De eindconclusie is dat het belang van de beoogde ontwikkeling zwaarder weegt dan dat van het aanwezige archeologische erfgoed. Door voorafgaand aan en gedurende de verstoring de genoemde maatregelen te treffen, voldoet het bestemmingsplan voor het aspect archeologie aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

In het voorgaande verhaal werd rekening gehouden met de bouw van 350 woningen. De hoeveelheid nieuw woningen te bouwen zal echter uitgebreid worden naar 600-850 woningen. Dit zal verder weinig consequenties hebben op de manier waarop met de cultuurhistorie en archeologie in het gebied zal worden omgegaan, doordat het nieuwe woonprogramma in de plaats komt van in het vigerende bestemmingsplan opgenomen areaal aan bedrijven.

Schieoevers: Gelatinefabriek

Het kantoorgebouw van de oude Gelatinefabriek aan de zijde van de Rotterdamseweg is van een aanzienlijke cultuurhistorische waarde en is om die reden als gemeentelijk monument beschermd. Aan enkele andere te behouden gebouwen is ook een cultuurhistorische waarde toe te kennen. Hierdoor blijven de cultuurhistorische elementen in het gebied (grotendeels) in tact.

Schieoevers: Nieuwe haven

Dit plan is nog in ontwikkeling. Zoals nu inzichtelijk, zijn in dit gebied zijn 160 woningen en 50-80 studenteneenheden gepland. Het is nog niet duidelijk hoe in het gebied omgegaan zal worden met het thema cultuurhistorie. Maar te verwachten valt dat het plan zal voldoen aan de wet- en regelgeving en dat het bestaande beleid met betrekking tot cultuurhistorie zal worden meegenomen in het plan.

Conclusie

Binnen alle gebieden wordt voor aspect archeologie en cultuurhistorie voldaan aan de eis van een goede ruimtelijke ordening. Het valt dan ook niet te verwachten dat als de gebieden als één gebied beschouwd worden dat er verandering ontstaat in de waardering van dit aspect. Een m.e.r.-procedure doorlopen waarin dit alles nog eens wordt onderzocht zal dan ook geen meerwaarde hebben.

5 CONCLUSIES EN ADVIES

Programma: m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig?

De ontwikkeling door de gemeente Delft van de afzonderlijke (ontwerp-)bestemmingsplannen TU-Noord, TU-Midden, TNO-Zuidpolder en Schieoevers (oostelijk deel) kan in het licht van eerdere jurisprudentie uitspraken voor het Besluit milieueffectrapportage als één activiteit worden gezien. Uit hoofdstuk 2 blijkt dat in dat geval op grond van de drempelwaarden voor het aantal geplande wooneenheden (aantal > 2.000) en mogelijk ook de geplande oppervlakte bedrijfsterrein of bedrijfsvloeroppervlakte (areaal mogelijk > 200.000 m² BVO incl. parkeervoorzieningen) de samenhangende activiteiten als m.e.r.-beoordelingsplichtig kunnen worden beschouwd.

Zijn er zwaarwegende milieugevolgen te verwachten?

Bij de beoordeling of voor de besluiten over (her-)ontwikkeling van een groot deel van het bestaande bebouwd gebied dat grofweg begrensd wordt door de A13, de Kruithuisweg, de Schie en de Julianalaan/Mijnbouwstraat een m.e.r.-procedure zou moeten worden doorlopen gaat het vooral om de volgende overwegingen :

- zijn er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten die zonder milieueffectrapportage niet bij de besluitvorming betrokken zouden worden
- kan er sprake zijn van belangrijke (extra) cumulatie van milieueffecten of van volgeffecten (secundaire effecten) die pas in beeld komen door de ontwikkelingsplannen integraal te beoordelen
- zijn er onmiskenbare aanwijzingen dat het toepassen van de m.e.r.-systematiek leidt tot wezenlijk nieuwe (en realistische) kansen of ontwikkelingsrichtingen met belangrijke winst voor milieu en leefomgeving in het gebied? Denk in het bijzonder aan het ontwikkelen en vergelijken van integrale alternatieven in een MER binnen de gegeven doelen en randvoorwaarden van de initiatiefnemers.
- zijn er bijzondere feiten en omstandigheden die vanuit de zorgplicht van de overheid zouden vragen om het doorlopen van een m.e.r.. Bijvoorbeeld vanwege een bijzonder gevoelig (natuur-) gebied of het voorkomen van een streng beschermde soort, een extreem kwetsbare bestemming (milieukwaliteit, gezondheid) in de directe omgeving van het plangebied die een diepgaander en integraal m.e.r.-onderzoek vragen?

M.e.r.-beoordeling: Een MER heeft in dit geval geen meerwaarde

De conclusie op grond van de overwegingen in voorgaande rapportage is dat er geen m.e.r.-procedure behoeft te worden doorlopen. De meerwaarde van m.e.r. wordt niet aangetoond en het opstellen van een MER zal naar verwachting geen nieuwe milieu-informatie opleveren die wezenlijk is voor de besluitvorming.

Op grond van deze m.e.r.-beoordeling stelt het College van Burgemeester en Wethouders van Delft dan ook voor aan de gemeenteraad om te besluiten geen m.e.r.-procedure te starten voor deze binnenstedelijke bestemmingsplannen.

Verkeer en verkeersafhankelijke effecten

De belangrijkste (verandering in) milieueffecten door de te bestemmen toegelaten activiteiten voor de stedelijke omgeving ten opzichte van de huidige situatie betreffen lucht en geluid, gerelateerd aan de daarmee samenhangende verandering in verkeersstromen. Van een netto toename van het autoverkeer binnen de compacte studentenstad Delft is de afgelopen jaren niet of nauwelijks sprake mede dankzij een

goed OV en langzaam verkeer netwerk. De komende tijd wordt dat netwerk nog uitgebreid, bijvoorbeeld met een nieuwe tramlijn naar de TU wijk en met verbeterde fietsroutes in het plangebied.

Dit beleid samen met autoverkeer doorstroming regulerende of verkeersremmende maatregelen zal ervoor zorgen dat de extra verkeersproductie door de toegenomen vierkante meters BVO en het contingent nieuwe woningen beperkt is. Derhalve is er geen sprake van significante stijging van de emissies of toename van de hinder door verkeer. Op de voornaamste ontsluitingswegen Schoemakersstraat en Julianaweg zal het wel drukker worden, met name in de spits.

Cumulatie van effecten, ofwel binnen 1 aspect, dan wel op meerdere aspecten samen, verslechtert de omgevingskwaliteit. Voor lucht, geluid en externe veiligheid, geldt dat ze voornamelijk gekoppeld zijn aan wegverkeer waarvoor de prognoses uit het verkeersmodel zijn gebruikt en daarin zijn alle voorzienen, toe te laten ontwikkelingen uit de afzonderlijke bestemmingsplannen meegerekend. Een eventueel MER zou dezelfde input gebruiken en derhalve geen nieuwe informatie of inzichten opleveren.

Andere milieugevolgen

Een andere overweging om (vrijwillig) m.e.r. toe te willen passen zou kunnen zijn het zoeken van kansen en oplossingsrichtingen door ontwikkeling van alternatieven die vervolgens in de m.e.r.-systematiek worden beoordeeld en vergeleken op hun meerwaarde voor de besluitvorming. Alternatievenontwikkeling kan wat opleveren als er voldoende vrijheidsgraden in de planvorming zitten om alternatieve oplossingen of planontwerpen onderscheidend te doen zijn. In voorliggende ontwerpbestemmingsplannen gaat het echter om gedeeltelijke herontwikkeling en verdichting van bestaand stedelijk gebied met vaste ruimtelijke kaders en functies binnen een scherp omlijnd plangebied. Bovendien is de Technische Universiteit de voornaamste eigenaar, ontwikkelaar en gebruiker van de huidige en toekomstige functies in het gebied wat de speelruimte voor ontwikkeling duidelijk inperkt.

Een belangrijke extra randvoorwaarde en afbakening van mogelijkheden is een serie monumentale panden van de Technische Universiteit bij TU-Noord in het gebied bij de Mijnbouwstraat. Het staat vast dat deze panden een beschermd stadgezicht vormen en daarom als ensemble behouden moeten blijven en alleen intern kunnen worden verbouwd. Ook een eventuele verschuiving of uitwisseling van functies met het aangrenzende deel van het gebied Schieoevers zal geen wezenlijke wijziging in verkeersstromen en milieugevolgen betekenen.

Gevoelige gebieden, bijvoorbeeld met een streng beschermde status onder de Natuurbeschermingswet komen in de directe omgeving van de bestemmingsplannen niet voor. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Hotspots voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid kunnen worden geïdentificeerd langs de Julianalaan en Mijnbouwplein in het plan TU-Noord en direct langs de A13 bij de geplande woningen in het bestemmingsplan gebied TNO-Zuidpolder. Integrale beschouwing in een eventueel MER voegt naar verwachting weinig of niets toe aan deze constatering en de te nemen maatregelen.

Conclusie

De besluitvorming voor de afzonderlijke bestemmingsplannen TU-Noord, TU-Midden, TNO-Zuidpolder en Schieoevers biedt voldoende garantie dat het milieubelang volwaardig zal worden meegenomen. Omdat de toetsing aan sectorale wetgeving (zoals natuur, geluid, lucht, externe veiligheid) plaats vindt op grond van gegevens en prognoses uit het omvattende gemeentelijk verkeersmodel, waarin alle toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen, is cumulatie en integratie voldoende gewaarborgd. De (ontwerp)bestemmingsplannen houden ook rekening met de gemeentelijke kaderplannen (ecologie en water). In de milieuparagrafen van de afzonderlijke bestemmingsplannen wordt voldoende informatie ter onderbouwing van een goede en gecoördineerde ruimtelijke ordening opgenomen.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Delft
Project	: Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling
Dossier	: B6649-02.001
Omvang rapport	: 24 pagina's
Auteur	: Yolanda van Zwieten, Jan Nuesink
Bijdrage	:
Interne controle	:
Projectleider	: Jan Nuesink
Projectmanager	:
Datum	: 9 april 2008
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

www.dhv.nl

DHV B.V.