

Antwoordnota reacties op MER Spoorzone Delft

Inleiding

In totaal hebben 9 respondenten een reactie gegeven op het MER Spoorzone Delft, dat samen met het Voorontwerpbestemmingsplan Spoorzone van 7 december tot en met 17 januari ter inzage lag. In deze Antwoordnota wordt eerst (per thema) een korte samenvatting van de reacties gegeven en vervolgens wordt direct een antwoord gegeven.

De Commissie voor de m.e.r. heeft naar aanleiding van het publiceren van het Voorontwerp Bestemmingsplan Spoorzone en daarmee ook van het MER Spoorzone Delft een toetsingsadvies geschreven. Daarbij heeft de Commissie ook de reacties op het Voorontwerp Bestemmingsplan meegewogen.

In de onderhavige nota staat allereerst een gemeentelijke reactie op dit toetsingsadvies, vervolgens worden de reacties van de 9 respondenten per thema behandeld.

A. Toetsadvies van de Commissie voor de m.e.r.

De Commissie heeft binnen de door de Wet Milieubeheer toegekende bevoegdheden een oordeel uitgesproken over het MER. De Commissie heeft ook geadviseerd over de opzet van het milieueffectenonderzoek middels het "*Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Spoorzone Delft*" (4 oktober 2002). Het eindoordeel over het MER is positief. Slechts op één onderdeel vond de Commissie dat het onderzoek mankeerde: op het punt van luchtkwaliteit bevatte het rapport in 1^e aanleg nog onvoldoende informatie. Een aanvulling daarop (van 13 januari 2005) acht de Commissie voldoende om een eindadvies te kunnen opstellen.

Het advies houdt in dat de Commissie van oordeel is dat de het MER essentiële informatie bevat om het milieubelang op een volwaardige manier mee te wegen in de besluitvorming. De vergelijking van de alternatieven heeft op heldere en consistente wijze vorm gekregen. Tenslotte geeft de Commissie op een aantal punten aanbevelingen, te benutten bij de uitwerking van de plannen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Toelichten van vervoersprognoses op het spoor (met name vervoer gevaarlijke stoffen) in het Bestemmingsplan; in de komende jaren de effecten op de leefomgeving van deze vervoersstromen monitoren.

Reactie

De Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (augustus 2004) schrijft een nadere toetsing van het groepsrisico voor. De daarbij te hanteren omvang van dit vervoer is overigens mede afhankelijk van de door de Rijksoverheid gewenste minimale ruimte voor vervoer van gevaarlijke stoffen, gezien de eventuele concessieverlening van goederenvervoer over de spoorlijn Rotterdam-Leiden-Amsterdam. In dit kader heeft ProRail al een eerste analyse gemaakt als onderdeel van de Planstudie in het kader van de spelregels van het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Geluidsbelasting

In de concrete uitwerkingen van de plannen door mitigerende maatregelen de belasting tot een minimum beperken, onder ander door ook geluidsluwe buitenruimten te creëren en de verkeersstromen over de Coenderstraat en de verlenging ervan te beperken.

Reactie

In de stedenbouwkundige uitwerkingen van het bestemmingsplan is op voorhand al rekening gehouden met binnenplaatsen, die bij toepassing van minimale goothoogten geluidsluwe ruimten zullen worden. In het door de gemeenteraad vastgestelde Lokaal Verkeers- en Voervoersplan (LVVP; juni 2005) zijn beleidsvoornemens opgenomen om de verkeersoverlast te beperken: snelheidsverlaging, omleidingen voor doorgaand verkeer, enz. Tenslotte wordt in het bestemmingsplan zeer stil asfalt voorgeschreven, waardoor de geluidsproductie door het verkeer afneemt.

Luchtkwaliteit

Expliciteren van de onderzoeksresultaten op het gebied van luchtkwaliteit en relateren aan het Besluit luchtkwaliteit, evenals het weergeven van maatregelen ter verbeteren van de luchtkwaliteit.

Reactie

Gezien de dynamiek in zowel de jurisprudentie als de regelgeving over de luchtkwaliteit in relatie tot ruimtelijke plannen is aanvullend onderzoek voor het bestemmingsplan verricht. In het bestemmingsplan zal

de aanpak van deze problematiek expliciet beschreven worden. Voor de maatregelen buiten het plangebied zijn beleidsvoornemens in het gemeentelijke Plan van Aanpak Luchtkwaliteit 2005 gekoppeld aan het LVVP van belang. Het Plan van Aanpak is op 31 mei 2005 vastgesteld door het college van B&W, het LVVP is in juni 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

Tunnelveiligheid

Realiteitsgehalte van de prognoses vervoer gevaarlijk stoffen verifiëren en koppelen aan de Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen.

Reactie

Er ligt inmiddels een wettelijke verplichting de toets aan de Risiconormering uit te voeren vóór aanbidding van het bestemmingsplan aan de provincie. In de fase van het tunnelontwerp is door ProRail al een risicoanalyse verricht, als onderdeel van de Planstudie in het kader van de spelregels van het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat).

Cultuurhistorie

Toelichten van risicobeperking van bouwschade aan panden en cultuurhistorische gebouwen langs tunneltracé en afstemmen van bouwmethode op optimaal archeologisch onderzoek.

Reactie

In het bestemmingsplan is aandacht voor de bouwrisico's en archeologie. Wat archeologie betreft is afstemming met de stadsarcheoloog gaande. Of echter de bouwmethode drastisch aangepast wordt om de mogelijkheden voor archeologisch onderzoek te verruimen is mede afhankelijk van heel andere aspecten in de besluitvorming. Een adequate planning van het archeologisch onderzoek lijkt een veel beter te hanteren uitgangspunt. Deze planning zal pas definitief gemaakt worden na gunning van de tunnelbouw (2006).

Van MER naar bestemmingsplan

Nader uitwerken van de milieuvriendelijke maatregelen in het voorkeursalternatief, omdat in het MER de uitwerking van belangrijke planonderdelen (OV-knoop, parkeergarages en inrichting van de kantoor- en woongebieden) nog niet plaatsgevonden had.

Reactie

Ook het bestemmingsplan zal niet op alle (milieu- of duurzaamheids-) aspecten een uitwerking kunnen bieden. Aanvullend op het bestemmingsplan stelt de gemeente een kwaliteitskader voor de stedelijke ontwikkeling op. Juist daarin zullen naast beeldkwaliteit ook duurzaamheidsaspecten als duurzaam bouwen, water, ecologie en energiemaatregelen een plaats vinden. Dit kwaliteitskader biedt de mogelijkheid gedurende het gehele proces van stedelijke ontwikkeling, die in een periode van een tiental jaren vorm krijgt, wanneer de detailontwerpen per bouwphase opgesteld worden, al deze aspecten te bewaken.

B. Samenvatting van de reacties en conclusies

a. Procedure

Alle reacties op het MER over de gevolgde procedure zijn gegeven door de heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nr. 500796).

- MER op grond van Tracéwet

Samenvatting:

De indieners van de reactie betogen dat ten onrechte geen MER op grond van de Tracéwet is gevolgd. Daarmee is de gehele procedure ongeldig want er gelden in dat geval andere Initiatiefnemers en een ander Bevoegd Gezag.

Beantwoording:

In de discussie of de spoorverdubbeling in Delft een Tracébesluit vergt en daarmee wellicht een Tracé-MER vereist, is in de zomer van 2001 overleg gevoerd met zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De uitkomst daarvan was dat er geen noodzaak tot Tracé-besluit, noch dat er een tracé-MERplicht bestond. Wel gaf de gemeente Delft aan vrijwillig een m.e.r. uit te voeren, op basis van de m.e.r.-beoordelingsplicht als gevolg van de omvang van de vastgoedontwikkeling (> 200.000 m² bvo of > 2000 woningen in een aaneengesloten gebied), waarin de effecten van een spoortunnel worden meegenomen. Het initiatief van een dergelijke m.e.r. op de gebiedsontwikkeling ligt bij de gemeente Delft en daarbij is het Bevoegd Gezag de gemeenteraad van Delft.

Dit besluit is vastgelegd in de op 20 februari 2002 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de provincie Zuid-Holland, het

stadsgewest Haaglanden en de gemeente Delft ondertekende Procesovereenkomst. Het relevante tekstdeel uit de overeenkomst luidt als volgt:

“8. Milieueffectrapportage

Partijen hebben geconstateerd dat voor de uitvoering van het project de Tracéwet niet van toepassing is. Voor de aanleg van de spoortunnel bestaat op basis van het Besluit m.e.r. geen plicht tot het maken van een milieueffectrapport (MER). Voor de realisering van het stedelijk programma bestaat een MER-beoordelingsplicht.

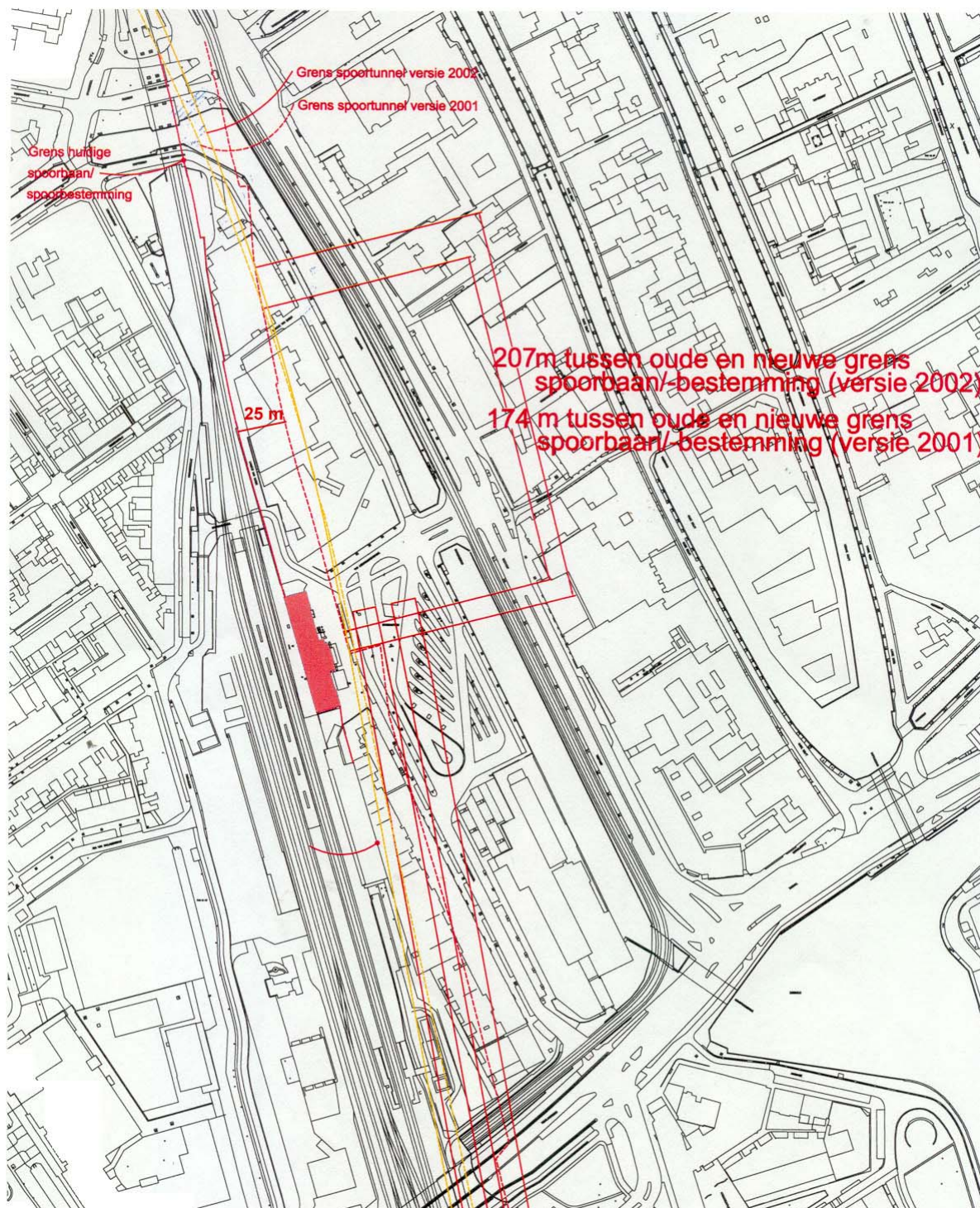
Partijen besluiten, gezien de wederzijdse verwevenheid van het stedelijk programma met de spoortunnel, de milieueffecten voor zowel de spoortunnel als het stedelijk programma te bestuderen. De gemeente Delft neemt daartoe het initiatief.”

Als onderbouwing van dit besluit geldt het volgende. Artikel 2, lid 1 van het Besluit van 4 juli 1994 Milieueffectrapportage bij de Wet milieubeheer stelt dat alle activiteiten die behoren tot een categorie die omschreven staat in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit een verplichting tot het maken van een milieueffectrapportage kennen. Voor spoorwegen zijn alleen de in de punten 2.1, 2.2 en 2.3 omschreven activiteiten van toepassing, waarvan die in punt 2.1 (“*De aanleg, wijziging of uitbreiding van een **landelijke** railweg*”) passend is op de voorgenomen activiteit in de Spoorzone Delft.

Over de onder dit punt genoemde criteria voor m.e.r.-plicht valt te zeggen dat:

- a. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** verbreding van een railweg met twee of meer sporen, die over een lengte van 5 kilometer of meer is gelegen in een bufferzone of een gevoelig gebied (punt 1°)
- b. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** bouwactiviteiten van werken los van de voor spoorwegdoeleinden aangewezen bestemmingen in een bufferzone of gevoelig gebied (punt 3°)
- c. het betreft in de Spoorzone Delft **géén** in gebruik nemen van een reeds aangelegde railweg met een lengte van 5 kilometer of meer in een buffergebied of gevoelig gebied (punt 4°).

Bij de zogenaamde oostelijke tracés zou er sprake kunnen zijn van een geheel nieuwe railweg. Deze is echter **niet** over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer gelegen van de grens van de voor spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming (punt 2°). Dit kan worden geïllustreerd met de volgende tekening.



Figuur 1. Tekening met aanduiding over welke afstand de bestemming spoordoeleinden als gevolg van het nieuwe tracé meer dan 25 meter verschuift uit de bestaande bestemming spoordoeleinden.

Op het moment van discussie in 2001 lag nog een concept spoortunnelontwerp voor dat een grotere tunnelbreedte kende dan de in de MER Spoorzone Delft voorliggende alternatieven. Dit verklaart de verschillen in de tekening.

Conclusie:

Uit bovenstaande redenering volgt dat het aan de gemeente Delft vrij stond een vrijwillige m.e.r. uit te voeren op basis van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarbij is het Bevoegd Gezag de gemeenteraad, omdat het ruimtelijk plan dat de in de MER onderzochte ingreep juridisch mogelijk maakt een bestemmingsplan is. Ook daarin is de gemeenteraad het Bevoegd Gezag. De reactie heeft niet geleid tot aanpassing van de procedure van de m.e.r.

- Sloopbesluit vóór afronden MER

Samenvatting:

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) stellen dat het onjuist en ongeloofwaardig is indien een sloopbesluit genomen wordt vooruitlopend op een afweging van stedenbouwkundige varianten waaronder ook varianten met behoud van de Van Leeuwenhoeksingel.

Beantwoording:

In de m.e.r. is de afweging op een volwaardige manier gedaan. In de reeks van 8 beoordeelde stedenbouwkundige modellen zijn er ook 3 modellen geweest waarin de rij woningen gehandhaafd bleven. Deze modellen dienden het vergelijkingsonderzoek van de m.e.r. Dat in het kader van de ontwikkeling van het Masterplan wellicht geen volwaardig stedenbouwkundig alternatief met behoud van de woningen langs de Van Leeuwenhoeksingel is aangeboden, staat hier in principe los van het MER. In grote lijnen is de beoordeling in het MER overeenkomstig de inschattingen die de gemeente voor het Masterplan maakte. Het raadsbesluit om sloop in alle gevallen toe te staan is veel eerder ingegeven door afwegingen over maximalisatie van bijdragen aan de tunnelbouw en moeizame stedenbouwkundige inpassing (waarbij vooral het verschil in maaiveldniveaus van belang is) passend bij besluitvorming over het Masterplan dan een afweging tussen in de MER onderzochte varianten. Een eventuele afwijking tussen het voorkeursalternatief (met daarin begrepen de sloop van het onroerend goed aan de Van Leeuwenhoeksingel en Houttuinen) en het uit de MER voortvloeiende Meest Milieuvriendelijke Alternatief dient in het ruimtelijke besluit (het bestemmingsplan Spoorzone) gemotiveerd te worden. Op dit punt is er geen afwijking tussen het voorkeursalternatief en het MMA.

Conclusie:

Het bezwaar van de indieners van de reactie is ongegrond voor het MER, omdat er wel 3 volwaardige stedenbouwkundige modellen met behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoek zijn meegewogen en heeft dus niet geleid tot aanpassing van de procedure van de m.e.r.

- Themadocumenten niet te koop

Samenvatting:

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) geven aan dat zij niet in staat zijn gesteld de map met themadocumenten aan te schaffen, waardoor zij beperkt werden in het kennisnemen van de achtergronddocumenten.

Beantwoording:

Indien de map met Themadocumenten niet te koop is aangeboden, moet dit opgevat worden als een jammerlijk misverstand. Aan een andere belangstellende is namelijk wel een map verkocht, nadat de Publieksbalie (waar de stukken ter inzage lagen) om een extra exemplaar bij het projectbureau had verzocht. Het projectbureau is ten aanzien van deze vraag noch door de Publieksbalie, noch door de indieners van de reactie benaderd. Overigens heeft de map met themadocumenten de volle periode van 6 weken ter inzage gelegen. Er was dus wel gelegenheid kennis te nemen van de inhoud.

Conclusie:

Het niet hebben kunnen aanschaffen van de map themadocumenten berust op een misverstand. Dit heeft echter de kennisname van de inhoud in principe niet in de weg gestaan. De opmerking van de indieners heeft niet geleid tot aanpassing van de procedure van het MER.

- Keuze voor MMA niet getoetst aan variant met beperkter stedelijk programma

Samenvatting:

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) stellen dat ten onrechte bij het vaststellen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) niet uitgegaan is van een aangepast bouwprogramma; immers niet slopen en inpassen van bestaande bebouwing in nieuwbouw levert een bijdrage aan beperking gebruik (bouw) grondstoffen.

Beantwoording:

Een MER vergelijkt realistische varianten ten aanzien van de voorgestelde ruimtelijke ingreep. Aangezien de gewenste stedelijke ontwikkeling naast het verbeteren van de stedelijke structuur en het opheffen van fysieke en psychologische barrières ook beoogde een maximale financiële bijdrage aan de bouw van de spoortunnel via een Publiek-Private Samenwerking (PPS) te realiseren, was een variant met een aanzienlijk beperkter stedelijk programma geen realistische variant. Om die reden is voor het bepalen van het MMA geen variant met een aanzienlijk beperkter stedelijk programma meegewogen.

Conclusie:

Het louter afwegen van uitvoerbare en realistische varianten sluit een variant met een beperkt stedelijk

programma uit. Deze reactie heeft niet geleid tot aanpassing van de procedure van het MER.

b. Verkeer en geluid en luchtkwaliteit

Samenvatting:

De heer Looijen (reactie geregistreerd onder nummer 500891), de initiatiefgroep BOS/D (500930 en 501138), Vogelaar en Nachtergaele (501153), mevrouw Jacobs-Wessels (500625) en de heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) maken opmerkingen over de gebruikte cijfers voor het aantal (toekomstige) verkeersbewegingen, die geen rekening zouden houden met de nieuwe functies in het onderzoeksgebied, en over de beoordeling van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit ten gevolge van verkeer.

Beantwoording:

In de verkeersmodellen die voor de berekeningen in het MER zijn gebruikt is wel rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de nieuwe woningen en kantoren. Dit is derhalve ook ingebracht op de te verwachten verkeersintensiteiten op wegen buiten het projectgebied. Er is daarmee geen sprake van een onderschatting van de toekomstige hoeveelheid verkeer. Deze berekende verkeersintensiteiten vormen op hun beurt weer de basis voor de berekeningen van het te verwachten geluidseffect en de te verwachten effecten op de luchtkwaliteit.

Conclusie:

In het MER zijn verkeerscijfers gebruikt volgens de voorschriften van een milieueffectrapportage en naar het beste weten van de gemeente. De reactie heeft niet geleid tot aanpassingen in het MER of het Ontwerpbestemmingsplan.

c. Stofemissies bij tunnelmond

Samenvatting:

Zowel de heer Van Wees (reactie onder nummer 500206) en de heer Van den Brink (500295) vragen naar maatregelen ter beperking van de voorspelde hogere uitstoot van stofdeeltjes bij de tunnelmonden.

Beantwoording:

De stofemissie is het gevolg van slijtage van bovenleidingen en remvoeringen. Er zijn geen bronmaatregelen mogelijk om het ontstaan van deze stofdeeltjes te beperken of te voorkomen. Technisch is het mogelijk om de emissie van de stofdeeltjes naar de omgeving te beperken door een afzuiginstallatie in de tunnel aan te brengen en de lucht via een filterinstallatie af te voeren naar buiten. Een dergelijk filtersysteem is echter niet realistisch. De hoeveelheden te verwerken lucht zijn zo groot dat er enorme ventilatoren en filters nodig zouden zijn. Het ruimtebeslag van die installaties is groot en het geluid dat deze ventilatoren zouden produceren zou leiden tot hinder.

Bij vormgeving van de tunnelmonden kan wel rekening worden gehouden met de wijze waarop de emissie zich verspreidt. Dit is dan ook een aandachtspunt voor het vervolg.

Conclusie:

Er zijn geen goede bronmaatregelen mogelijk. Technisch maatregelen om emissies te beperken zijn nauwelijks realistisch. Wel kan met de vormgeving van de tunnelmonden het verspreidingspatroon van de emissies positief worden beïnvloed. Dit punt is onder de aandacht gebracht van de ontwerpers van de spoortunnel.

d. Grondwater

Samenvatting:

Naar de mening van Starmans en Huurne (reactie met nummer 500925) en mevrouw Jacobs-Wessels (500625) is in de onderzoeken onvoldoende aandacht geweest voor de negatieve effecten van de tunnelbouw op de grondwaterstromen en als gevolg daarvan de grondwaterstanden aan de westzijde van de tunnel.

Beantwoording:

Wij zijn van mening dat het onderzoek voor het MER voldoende informatie bevat en de onzekerheden aanvaardbaar waren voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven. Ten behoeve van het vervolg is wel nader (model)onderzoek in gang gezet, opdat de effecten in meer detail bekend worden. Dit onderzoek loopt thans maar is nog niet helemaal afgerond. In het onderzoek is er ook aandacht voor de tijdelijke effecten tijdens de bouw en effecten op de (bebouwde)omgeving. Daarbij worden mogelijke negatieve effecten uiteraard beschouwd.

Met "slechte situatie grondwater" worden waarschijnlijk grondwaterstanden bedoeld die als te hoog worden ervaren. Een verbetering zou dan een daling van de grondwaterstanden zijn. Een daling kan echter ook van invloed zijn op de zetting. Dit is weer ongunstig. Echter, het onderzoek richt zich op de verandering van de

grondwaterstanden, zodat ook op deze vraag in detail antwoord kan worden gegeven op enige termijn. Overigens lijkt het veranderen of mogelijkterwijs stoppen van grondwateronttrekking door DSM Gist een veel groter effect te hebben op de grondwaterstand dan de aanleg van de spoortunnel. Voor de provincie Zuid-Holland, vergunningsverlener voor de onttrekking, is dit aanleiding geweest een nader onderzoek op dit punt te starten.

Conclusie:

Ten behoeve van het MER is er voldoende onderzoek geweest. Voor de nadere planuitwerking is verder onderzoek wel noodzakelijk en inmiddels gestart. Ook de provincie Zuid-Holland heeft nader onderzoek gestart naar de standen van het grondwater als gevolg van verandering van de grondwateronttrekking door DSM Gist.

e. Beoordeling waarde bestaande bebouwing langs Van Leeuwenhoek

Samenvatting:

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) betogen dat de beoordeling van de cultuurhistorische waarde van de panden langs de Van Leeuwenhoeksingel geen recht doet aan de waarde van de betreffende panden, dat in de beoordeling van het stadslandschap de levendigheid van de combinatie van oude en nieuwe bebouwing niet juist is meegewogen,

Beantwoording:

De cultuurhistorische waarde van de panden langs de Van Leeuwenhoeksingel en aan de Houttuinen hebben weldegelijk een rol gespeeld in de afwegingen en beoordelingen van de milieueffecten. Zie daarvoor het MER, en in het bijzonder het themadocumenten Cultuurhistorie, blz. 9, 13 en 14 en Stadslandschap. In het eerste themadocument staat op deze pagina's opgenomen welke panden aan de Van Leeuwenhoeksingel in de MIP-lijst waren opgenomen (*tabel 4.2 Objecten binnen het spoorzonegebied die voorkomen op de MIP-lijst*). In het document wordt ook vermeld dat deze panden niet zijn opgenomen op de MSP-lijst, de lijst van geselecteerde objecten om in aanmerking te komen voor de status (rijks-) monument. Op blz. 21, paragraaf 5.2 *Aantasting van bouwkundige waarden* in het themadocument wordt ingegaan op de bouwkundige waarde van de panden.

Bij de in het themadocument opgenomen beoordeling is aan de mogelijkheid tot sloop over te gaan vanwege de uitkomst van de monumenteninventarisatie geen sterk negatieve kwalificatie toegekend. Op het criterium aantasting bouwkundige waarden is wel een negatieve beoordeling toegekend aan alle varianten waarin de sloop van de panden Van Leeuwenhoeksingel is voorzien. Daarmee heeft de waarde van de panden een rol gespeeld bij de beoordeling bij het thema Cultuurhistorie.

Stadslandschap is het tweede thema waarin de waarde van de woningen is expliciet meegewogen. Op de criteria herkenbaarheid en ruimtelijke kwaliteit scoren de variante met behoud van de woningen relatief goed, bij het criterium stedelijke samenhang is dit minder het geval, evenals bij sociale veiligheid.

Conclusie:

Van een onderwaardering van de modelvarianten met behoud van de woningen Van Leeuwenhoeksingel is geen sprake op de punten waar cultuurhistorie en stadslandschap een rol spelen. In de totale afweging op basis van alle criteria vallen deze varianten echter slechter uit dan die met behoud van de woningen. Op basis van de ingediende reactie is de motivatie voor de keuze van het Voorkeursalternatief niet te weerleggen.

f. Sociale veiligheid

Samenvatting:

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) stellen het niet eens te zijn met de beoordeling van het aspect sociale veiligheid van het station en busplein in het MER. Een bovengronds perron is altijd veiliger in hun ogen en bovendien is het ontwerp van de stationsomgeving (busplein) onveiliger door ontbreken van woningen. Tenslotte acht men de beoordeling van de huidige situatie onjuist: er zijn wel woningen op de begane grond langs het huidige busplein.

Beantwoording:

De sociale veiligheid van het station met slechts een toegang is niet apart meegewogen in de varianten, omdat dit geen onderscheidend element tussen de varianten is. Ook een station met bovengrondse perrons krijgt als gevolg van de inrichtingseisen van de stationsuitbater, de Nederlandse Spoorwegen, juist vanuit sociale veiligheid in de treinen (o.a. terugdringen van zwartrijden) slechts één (beheerste) toegang.

Inderdaad zijn er in de huidige situatie woningen langs (een deel) van het busplein, maar de gewraakte zin in het MER refereert vooral aan de Westvest en Phoenixstraat, waar die opmerkingen wel geldt.

Conclusie:

De opmerkingen uit de reactie aangaande de sociale veiligheid op de stations is geen onderwerp van studie in de m.e.r. geweest en is ook geen onderscheidend element tussen alle onderzochte varianten. De beperkte aanpassing in de beschrijving van de huidige situatie ten aanzien van de sociale veiligheid in de openbare ruimte maakt dat de totale waardering van die huidige situatie nauwelijks verandert ten opzicht van wat het MER stelt.

g. Ecologie*Samenvatting:*

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) geven aan dat een in hun ogen relevant stukje groen niet op ecologische waarden is getoetst: de strook grond tussen de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel en het spoor.

De heer Van den Brink (500295) stelt voor ter verbetering van de groenstructuur aan de noordzijde van het plangebied in de loop van de komende decennia toe te werken naar een parkengordel die het Agnetapark verbindt met de Wallertuin langs het Rijn-Schiekanaal.

Beantwoording:

Het groenstrookje tussen de spoorbaan en de achtertuinen van een deel van de woningen langs de Van Leeuwenhoeksingel is beperkt van omvang. Zo beperkt (ca. 0,08 ha) dat de gemeente geen reden ziet aanvullend onderzoek naar de ecologische waarden te verrichten.

De planhorizon voor een ecologische verbinding tussen het Agnetapark en de Wallertuin ligt betrekkelijk ver, zo schrijft de indiener ook. Het veronderstelt namelijk dat de bedrijfsterreinen van DSM Gist aan de oostzijde van het spoor ontruimd zijn. Op dit moment is een dergelijke verwachting dat binnen de looptijd van het bestemmingsplan een deze ontwikkeling plaatsvindt niet meer ongerijmd, maar dat was die wel ten tijde van het opstellen van het MER. Daarom is in het MER een dergelijke mogelijkheid van een ecologische verbinding niet meegewogen. De suggestie is echter waardevol en kan een probleem in de toekomst deels verhelpen: de versnippering van de ecologische structuur. Dit zal dan ook meegewogen worden bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen ten behoeve van de herontwikkeling van het oostelijk bedrijfsterrein van DSM Gist.

Conclusie:

De opmerking over het inventarisatieonderzoek heeft niet geleid tot uitbreiding ervan.

De suggestie van de verbinding Agnetapark-Wallertuin kan in de toekomst en door middel van andere (aangrenzende) ruimtelijke plannen verbetering in de ecologische samenhang aan de noordzijde van de (binnen-) stad aanbrengen.

h. Duurzaam bouwen*Samenvatting:*

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) stellen dat onder dit thema alleen zeer cosmetische voorstellen zijn besproken en meegewogen. De mogelijkheid sloopbeperkingen op te leggen in de ontwikkeling van het plangebied en daarmee vernietiging van bouw materiaal te beperken heeft in hun ogen geen rol gespeeld in de afweging.

Beantwoording:

Het thema Duurzaam Bouwen is als een niet onderscheidend thema beschouwd. Bovendien moet bedacht worden dat aspecten van duurzaam bouwen minder goed te regelen zijn op bestemmingsplanniveau. Dat betekent, zoals de ondertekenaars van de reactie aangeven, dat het behoud van materiaal door geen sloop toe te passen niet is meegewogen als waarde binnen dit thema. Overigens zullen de woningen vanwege hun leeftijd en bouwmethoden van de 19^e eeuw bijvoorbeeld slecht voldoen aan de energie-eisen van de huidige tijd. Een positieve waardering van deze drie stedelijke varianten op dit thema is daarmee lang niet zeker.

Conclusie:

De beoordeling van de onderzochte stedelijke varianten verandert nauwelijks indien het besparen van materiaal wel onderdeel uitmaakt van de afwegingen.

i. Thalys*Samenvatting:*

De heren Groeneveld, Stofberg en De Haan (nummer 500796) melden dat in het MER ten onrechte wordt uitgegaan van passages van een Hogesnelheidstrein als bijvoorbeeld de Thalys, na ingebruikname van de Groene Harttunnel voor de HSL-Zuid.

Beantwoording:

Al bij de besluitvorming over het tracé van de Hoge SnelheidsLijn Zuid (HSL-Zuid) in de Tweede Kamer in 1996 heeft de Kamer de motie Leers aanvaard (16 december 1996, kamerstuk 22 026 nr. 56) waarin gevraagd wordt de frequentie van de internationale treinen naar Den Haag tenminste op het dan geldende niveau te houden, ook na ingebruikname van de HSL-Zuid over het Groene Harttracé. Dat betekent dat er doorgaande internationale treinen Delft passeren ook na 2007. De definitieve frequentie van die dienstregeling is weliswaar nog niet vastgesteld en onderhevig aan overleg, maar de internationale positie van de stad Den Haag (Juridische Hoofdstad en Regeringscentrum) rechtvaardigt een hoogwaardige aansluiting op het internationale treinverkeer. Inmiddels is duidelijk dat een minimum van 8 treinen per dag gegarandeerd is.

Conclusie:

Het MER houdt terecht rekening met internationale treindiensten uitgevoerd als Hogesnelheidslijn op ten minste het huidige niveau.