

- voorlopig luchtkwaliteit onderzoek -

voorontwerp bestemmingsplan TU midden

Inhoud

Inleiding.....	3
Het Besluit luchtkwaliteit 2005	3
Het bestemmingsplan TU midden	4
Onderzochte wegen.....	4
Luchtkwaliteit huidige situatie en autonome situatie 2007.....	5
Luchtkwaliteit situatie 2007 en 2010 incl. b.p. TU midden	5
Conclusie	6
Bijlage I invoer en uitvoer CAR II berekening	7

Inleiding

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt dat bij de realisatie van ruimtelijke plannen de luchtkwaliteit aan de grenswaarden moet voldoen. In het kader van het bestemmingsplan TU midden is daarom een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Doel van het onderzoek is het vaststellen en toetsen van de luchtkwaliteit in de volgende situaties:

- de huidige situatie 2005 (is meest recente jaar);
- de situatie bij de vermoedelijke vaststelling van het bestemmingsplan in 2007 (grenswaarde fijn stof);
- de situatie 2010 (grenswaarde NO₂);
- de situatie 2015 en 2020.

Het Besluit luchtkwaliteit 2005

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316) van 20 juni 2005 bevat normen (grenswaarden) waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Om de grenswaarden te bereiken / handhaven zet het Besluit in op twee sporen:

1. rapportage van de luchtkwaliteit met bijbehorende actieplannen (plannen van aanpak) om de luchtkwaliteit te verbeteren;
2. toetsing van ruimtelijke plannen aan de luchtkwaliteitsnormen, indien deze plannen gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (art. 7 Besluit luchtkwaliteit 2005).

ad. 1. Rapportage en actieplannen

Het Besluit luchtkwaliteit stelt dat overal in de buitenlucht aan de normen van het Besluit voldaan moet worden, uitgezonderd de arbeidsplaats. Het is de taak van de verschillende overheden om te voldoen aan de normen, waarvan de belangrijkste zijn:

- de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) die vanaf 2005 van kracht is;
- de 24-uurs grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀), die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden;
- de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ die vanaf 2010 van kracht is.

De overige te onderzoeken stoffen zijn lood, benzeen, zwaveldioxide en koolmonoxide. De normen voor deze stoffen worden echter tegenwoordig niet meer overschreden.

Onder andere om aan voornoemde normen terzake fijn stof en NO₂ te voldoen heeft de gemeente Delft een uitgebreid "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020" opgesteld. Dit Plan van Aanpak richt zich in hoofdzaak op NO₂, maar bevat ook maatregelen die de concentraties PM₁₀ verlagen.

ad. 2. Toetsing van ruimtelijke plannen

Het Besluit luchtkwaliteit stelt dat bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, waaronder het vaststellen van ruimtelijke plannen, de grenswaarden in acht moeten nemen. In het geval van het bestemmingsplan TU midden is deze bevoegdheid het vaststellen van het bestemmingsplan. De grenswaarden dienen overeenkomstig het Besluit voor de bescherming van de gezondheid van de mens. De grenswaarden dienen op twee manieren in acht te worden genomen:

- de luchtkwaliteit ter plaatse van het gebied waar de uitoefening van de bevoegdheid op van toepassing is (het plangebied) dient te (blijven) voldoen aan de grenswaarden;
- indien elders grenswaarden worden overschreden mag de uitoefening van de bevoegdheid de luchtkwaliteit aldaar niet verder verslechteren.

De enige uitzonderingen op bovenstaande is de zogenaamde saldobenadering (art. 7, sub 3, Blk 2005): de bevoegdheid mag mede worden uitgeoefend indien de luchtkwaliteit per saldo

verbeterd. Dit betekent dat de concentraties van de verschillende stoffen in de buitenlucht niet toenemen. Per ministeriele regeling kunnen hier nog aanvullende regels voor worden opgesteld.

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt middels artikel 2, tweede lid, het zogenaamde “stand-still beginsel” van de Wet milieubeheer buiten toepassing. Dat betekent dat als er geen grenswaarden worden overschreden, het effect (de verslechtering van de luchtkwaliteit) door het uitoefenen van voornoemde bevoegdheid niet gecompenseerd hoeft te worden conform art. 7 Blk.

Het bestemmingsplan TU midden

Het bestemmingsplan TU midden is grotendeels een conserverend bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat veruit het grootste deel van het bestemmingsplangebied ongewijzigd bestemd is ten opzichte van het vorige bestemmingsplan(nen). Conserverend bestemmen verandert aan de feitelijke situatie zoals die in het gebied bestaat niks. Er treedt dus ook geen enkel effect op de luchtkwaliteit op ten gevolge het deel van het bestemmingsplan dat conserverend is. Alle bestaande bestemmingen zijn voor dit bestemmingsplan niet onderzocht op het aspect luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit voor bestaande bestemmingen wordt jaarlijks onderzocht middels de rapportages luchtkwaliteit van de gemeente Delft. Deze rapportages zijn voor eenieder beschikbaar op www.gemeentedelft.info.

Het bestemmingsplan maakt een aantal nieuwe ontwikkelingen mogelijk in het gebied. Het betreft de locaties:

- Hogeschool InHolland aan de Rotterdamseweg;
- studentenhuisvesting aan de Rotterdamseweg;
- Hogeschool Rijswijk aan de Rotterdamseweg;
- studentenhuisvesting aan de Balthasar v.d. Polweg;
- nieuwbouw TNO op het terrein achter de faculteit Natuurkunde / Civiele Techniek;
-

Voor de te projecteren functies is het voorliggende luchtkwaliteitsonderzoek verricht.

In het gebied zijn (nieuwe) bestemmingen voorzien. Deze bestemmingen genereren een bepaalde hoeveelheid (auto)verkeer. De (bruto) toename van het verkeer ten gevolge de voornoemde bestemmingen is (verwaarloosbaar) klein, alsook het effect hiervan op de luchtkwaliteit. De netto toename van het verkeer is door het verdwijnen van de huidige functies op de betreffende locaties nul.

Aangezien het effect op de luchtkwaliteit voor de wegen in het bestemmingsplangebied reeds verwaarloosbaar is, kan worden verondersteld dat zich geen effecten voordoen op de overige wegen in Delft, inclusief de reeds bestaande overige luchtkwaliteitsknelpunten.

Alle nieuwe functies in het bestemmingsplangebied zijn meegenomen in het opstellen van verkeersprognoses voor het jaar 2015 t/m 2020. Deze verkeersprognoses zijn gebruikt voor dit luchtkwaliteitsonderzoek, als ook voor het Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020, en het Lokaal Verkeer en Vervoersplan LVVP 2005 - 2020.

Onderzochte wegen

De wegen genoemd in tabel 1 zijn onderzocht. Alle overige wegen hebben intensiteiten lager dan 1000 voertuigen per etmaal, derhalve zijn daar geen overschrijdingen te verwachten. Het feit dat alle onderzochte wegen (waaronder de Schoemakerstraat met een intensiteit van meer dan 13.000 mvt/etmaal) vanaf 2007 overal voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen, bevestigt deze aanname.

De intensiteiten uit het gemeentelijk verkeersmodel betreffen werkdaggemiddelde intensiteiten voor de gemiddeld drukste maand van het jaar (november). Voor de luchtkwaliteitsberekeningen dient echter te worden uitgegaan van een jaargemiddelde weekdagintensiteit. Uit inventarisatie van de gegevens afkomstig van alle telpunten¹ die de gemeente heeft blijkt dat het omrekenen van voornoemd werkdaggemiddelde naar een jaargemiddelde weekdagintensiteit dient te gebeuren middels een correctiefactor van 0,88. Deze correctiefactor is dan ook toegepast. De dan gevonden intensiteiten staan vermeld in tabel 1.

Tabel 1: jaargemiddelde weekdagintensiteit van de onderzochte wegen

weg	intensiteit* [mvt/etmaal] 2005	intensiteit* 2007 (= groei 2% per jaar t.o.v. 2005) excl. b.p.	intensiteit 2007 incl. b.p. (= intensiteit 2010**)	intensiteit* 2010 e.v. incl. b.p. TU- midden
Rotterdamseweg	600	700	2.400	2.400
Jaffalaan	900	1.000	2.500	2.500
Michiel de Ruyterweg	2.900	3.000	2.800	2.800
Christiaan Huygensweg	900	1.000	3.100	3.100
Cornelis Drebbelweg	1.100	1.100	1.000	1.000
Stieltjesweg	2.100	2.200	1.000	1.000
B. v.d. Polweg	1.300	1.400	1.000	1.000
Schoemakerstraat	13.000	13.500	16.400	16.400
Mekelweg	3.300	3.400	100	100
Kruithuisweg	53.400	55.500	65.800	65.800

* de intensiteiten variëren per stuk weg. Zo kent de Schoemakerstraat op verschillende stukken van deze weg andere intensiteiten. De hoogste intensiteit is aangehouden.

Luchtkwaliteit huidige situatie en autonome situatie 2007

In 2005 zijn er in het bestemmingsplangebied overschrijdingen geweest van de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof aan de rand van de Schoemakerstraat (ter hoogte van het naastgelegen fietspad). Langs alle andere wegen in het gebied zijn geen overschrijdingen geconstateerd.

Zie verder het "Rapport luchtkwaliteit 2005" van de gemeente Delft. Dit is voor een ieder beschikbaar op www.gemeentedelft.info.

Het bestemmingsplangebied voldoet in de huidige situatie aan alle (overige) normen uit het Besluit luchtkwaliteit.

De autonome situatie 2007 is de situatie die zou ontstaan als het bestemmingsplan TU midden niet in procedure zou worden gebracht. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan nieuw mogelijk maakt zouden dan ook niet gerealiseerd worden.

In de autonome situatie 2007 is de luchtkwaliteit beter dan dat de luchtkwaliteit momenteel is. Er zijn nergens overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen.

Luchtkwaliteit situatie 2007 en 2010 incl. b.p. TU midden

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan medio 2007 zal overal in het bestemmingsplangebied voldaan worden aan de plandrempel NO₂ en grenswaarden voor fijn stof (incl. aftrek art. 5 Blk) van het Besluit luchtkwaliteit. De plandrempel NO₂ geeft het

¹ de gemeente Delft telt het gehele jaar automatisch op alle kruispunten met verkeerslichten het verkeer.

kwaliteitsniveau aan waarbij mag worden verondersteld dat locaties die voldoen aan de plandrempel door generieke maatregelen in 2010 (NO₂) zullen voldoen aan de grenswaarden. Bij overschrijdingen van de plandrempels dient een actieplan opgesteld te worden.

In 2010 (toetsingsjaar NO₂) wordt langs alle onderzochte wegen voldaan aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Omdat de luchtkwaliteit in 2010, inclusief alle nieuwe ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, voldoet aan alle normen, zal de luchtkwaliteit in de periode na 2010 ook blijven voldoen. De algemene trend is namelijk dat de luchtkwaliteit steeds verder verbeterd. Volledigheidshalve is de situatie 2015 en 2020 echter ook berekend. Zie verder de bijlagen.

Omdat de luchtkwaliteit op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan (2007) voldoet aan de grenswaarden voor fijn stof, en vanaf 2010 voldoet aan de grenswaarden voor NO₂, inclusief de realisatie van alle nieuw mogelijk te maken bestemmingen, is een onderzoek naar het effect van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit niet nodig op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Conclusie

De luchtkwaliteit voldoet in alle onderzochte situaties en voor alle jaren aan de normen en grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. Saldering is niet nodig.

Bijlage I invoer en uitvoer CAR II berekening