

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

AANGETEKEND

Tevens per fax (7 pagina's, zonder bijlagen): 070-365 1380

Amsterdam, 25 januari 2010
uw kenmerk: 200910139/1/R3
ons kenmerk: 50010088/162/ tleemans
onderwerp: Gronden voor het BEROEPSCHRIFT van de Belangenvereniging TU Noord tegen het besluit van 15 oktober 2009 van de Raad van de gemeente Delft waarbij het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug is vastgesteld.
E-mail: t.leemans@spuistraat10.nl
tel.nr: 020-5999354

Geacht college,

Als gemachtigde van de Belangenvereniging TU Noord, gevestigd te Delft (Postbus 3259, 2601 DG) (verder te noemen: cliënte), heb ik op 28 december 2009 een beroepschrift ingediend tegen het bovengenoemde besluit van 15 oktober 2009 tot vaststelling van het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug. Bij brief van 29 december 2009 stelde u mij in de gelegenheid om dit beroepschrift aan te vullen met gronden. Dat doe ik bij deze.

Cliënte behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor navolgende gronden in een later stadium uit te breiden, nader toe te lichten en/of aan te vullen.

Ter toelichting geldt het volgende:

I FEITELIJKE ACHTERGRONDEN

1. Cliënte komt volgens haar doelstelling op voor het behartigen van de belangen van bewoners inzake de leefbaarheid en de kwaliteit van de woonomgeving in het TU Noord-gebied. De St. Sebastiaansbrug verbindt het TU Noord-gebied met de binnenstad.
2. De huidige brug verkeert in slechte staat en wordt onder meer uit veiligheidsoogpunt vervangen. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een verbreding en verhoging van de St. Sebastiaansbrug. Cliënte is niet tegen vervanging van de huidige brug, maar wel tegen een bredere en hogere brug.

3. Cliënte meent dat het niet van een goede ruimtelijke ordening getuigt dat het onderhavige bestemmingsplan is vastgesteld nog voordat de overkoepelende ruimtelijke structuurvisie Delft 2030 door de gemeenteraad was besproken en was vastgesteld. Nut en noodzaak van verbreding en verhoging van de brug waren daardoor ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan niet aangetoond. De uitkomst van de nadere centrale planvorming kan immers aanleiding geven tot een ander brugontwerp.
4. Cliënte is verder van mening dat de gemeenteraad is uitgegaan van onjuiste gegevens met betrekking tot het aantal voertuigbewegingen over en scheepvaartbewegingen onder de St. Sebastiaansbrug. Voorts vreest zij dat het bestemmingsplan een verkeersaantrekkende werking zal hebben. Door de verdere toename van het verkeer, zowel in samenhang met dit bestemmingsplan als door andere factoren, wordt de centrumroute door het TU Noord-gebied een nog groter verkeersknelpunt dan het al is. Hierdoor zal ter plaatse de luchtkwaliteit verslechteren en de geluidsoverlast van het verkeer toenemen. Ook valt te vrezen voor trillinghinder door zwaar vrachtverkeer en door de geplande tram, en tevens voor aantasting van de monumentale bomen die pal naast de brug staan.

II JURIDISCHE BEOORDELING

II.1 Procedureel

5. Cliënte meent dat het niet van een goede ruimtelijke ordening getuigt dat het onderhavige bestemmingsplan is vastgesteld nog voordat de overkoepelende ruimtelijke structuurvisie Delft 2030 door de gemeenteraad was besproken en was vastgesteld. Nut en noodzaak van verbreding en verhoging van de brug waren daardoor ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan niet aangetoond, omdat bij de besluitvorming over de ruimtelijke structuurvisie zou kunnen blijken dat voor andere ontsluitingswegen zou moeten worden gekozen. Voor dit laatste ijvert cliënte reeds geruime tijd, om een betere leefomgeving in het TU Noord-gebied te realiseren.
6. Cliënte wijst er op dat de gehele – mer-plichtige – planvorming voor Delft Zuidoost op losse schroeven is komen te staan door de gedeeltelijke vernietiging van het bestemmingsplan TU Noord door uw Afdeling bij uitspraak van 20 mei 2009, 200800791/1. Het bestemmingsplan St. Sebastiaansbrug loopt vooruit op de centrale en overige decentrale planvorming voor Delft Zuidoost.

Met andere woorden, die zijn ontleend aan de ‘Startnotitie milieueffectrapportage bestemmingsplannen Delft Zuidoost’ van 16 oktober 2009, p. 3 (**productie 1**):

“De komende jaren worden voor Delft Zuidoost bestemmingsplannen opgesteld. Voor deze bestemmingsplannen moet een MER, een milieueffectrapport, worden gemaakt. Het MER geeft de milieueffecten weer van alle beoogde ontwikkelingen voor de komende 10 jaar in het betreffende gebied. *Door daarbij te kijken naar alternatieven en varianten kunnen de milieueffecten expliciet worden meegewogen in de besluitvorming over de plannen* [curs. TCL].”

De uitkomsten van de nadere planvorming kunnen nopen tot een ander brugontwerp. Ook het Lokaal Verkeer- en Vervoersplan (LVVP) wijst niet op de noodzaak van vergroting van de St. Sebastiaansbrug.

Uit het voorgaande volgt dat een ruimtelijk en beleidsmatig kader voor het bestemmingsplan ontbreekt.

II.2 Materieel

Inleiding

7. Cliënte is van mening dat de gemeenteraad is uitgegaan van onjuiste gegevens met betrekking tot het aantal voertuigbewegingen over de St. Sebastiaansbrug. Aannemelijk is dat de gemeenteraad het aantal voertuigbewegingen fors heeft onderschat. Verder heeft de gemeenteraad ten onrechte geen rekening gehouden met de bijdrage van de scheepvaart aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Cliënte vreest verder dat de verbreding (met 2,5 meter) en verhoging (met 1 meter) van de St. Sebastiaansbrug tot nog meer verkeersbewegingen in het TU Noord-gebied zal leiden, terwijl de toevoerwegen van de ontsluitingsroute over deze brug al overbelast zijn. De gevolgen hiervan voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast heeft de gemeenteraad ten onrechte niet, althans niet voldoende, onderzocht. Op grond van het onderstaande is aannemelijk dat het bestemmingsplan op gespannen voet staat met de Wet geluidhinder en de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.
 8. De gemeenteraad stelt dat aan de in de Wet geluidhinder gestelde geluidgrenswaarden voor woningen langs wegen kan worden voldaan, mits er 'stil asfalt' wordt gebruikt. Voorts stelt de gemeenteraad dat het bestemmingsplan geen verkeersaantrekkende werking heeft, zodat niet hoeft te worden getoetst aan de regels ter bescherming van de luchtkwaliteit uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.
 9. Cliënte acht beide uitgangspunten van de gemeenteraad onjuist, althans onvoldoende onderbouwd.
Beide uitgangspunten steunen voor een belangrijk deel op het aantal voertuigbewegingen dat over de brug plaatsvindt. Aannemelijk is dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet de juiste voertuigbewegingen heeft gebruikt en mogelijk van een beduidend te laag aantal verkeersbewegingen over de brug is uitgegaan. Hierdoor is niet aangetoond dat wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder gestelde geluidgrenswaarden. Evenmin is aangetoond dat wordt voldaan aan de in titel 5.2 van de Wet milieubeheer gestelde luchtkwaliteitseisen, met name ten aanzien van stikstofdioxide en zwevende deeltjes.
Deze stellingen zet ik hieronder nader uiteen.
- Nadere beschouwing van het aantal voertuigbewegingen over de brug*
10. In de toelichting op het bestemmingsplan, p. 16-17, staat dat dagelijks circa 14.000 voertuigen de St. Sebastiaansbrug passeren. Voorts staat hier dat de gemeenteraad verwacht dat het aantal voertuigbewegingen over de brug in 2020 is toegenomen tot circa 17.500 per dag. Deze toename is volgens de gemeenteraad niet toe te rekenen aan de verbreding van de brug. De verbreding en verhoging van de brug heeft volgens de raad geen verkeersaantrekkende werking. De gemeenteraad verwacht dus een autonome groei van het aantal dagelijkse voertuigbewegingen over de brug van 25% (van 14.000 nu tot 17.500 in 2020).
 11. Uit het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan van de gemeente van 11 mei 2009, getiteld 'Renovatie Sint Sebastiaansbrug, Akoestisch onderzoek werkverkeerslawaaï', kan worden afgeleid dat de gemeente heeft gerekend met een huidig aantal van 14.000 voertuigbewegingen per dag over de St. Sebastiaansbrug, en een aantal van 17.790 (waarvan 490 bewegingen over de busbaan) na de renovatie van de brug (u zie bijlage 1, vierde bladzijde, respectievelijk bijlage 2, derde bladzijde, bij het rapport). De desbetreffende passages uit het akoestisch rapport zijn bijgevoegd als **productie 2**.
 12. Volgens verkeerstellingen van de gemeente over de jaren 2005 tot en met 2008 passeerden

daarentegen elke werkdag ongeveer 22.500 voertuigen de St. Sebastiaansbrug. U zie de memo van de gemeente Delft aan de gemeenteraad van 17 november 2009, met als onderwerp: 'Analyse van de verkeerseffecten van de ideeën uit de notitie 'Bereikbaar Delft - Leefbare Wippolder', p. 2 (**productie 3**). Het gemiddelde over de vier laatste jaren is om precies te zijn 22.530.

Volgens de gemeente moet ter correctie voor het minder drukke weekend een correctiefactor van 0,88 worden toegepast om het gemiddelde per weekdag te krijgen.

Dit resulteert in een huidig aantal van $(0,88 \times 22.500=)$ circa 19.800. Als hierbij de door de gemeente verwachte toename van 25% wordt opgeteld, moet voor 2020 worden uitgegaan van dagelijks circa 24.750 voertuigbewegingen over de brug.

Dit is bijna 40% hoger dan het aantal van 17.790 waarmee de gemeente heeft gerekend.

13. Daar komt dan nog bij dat de verbreding en verhoging van de brug wel degelijk een verkeersaantrekkende werking zal hebben.

Zoals de gemeente zelf al aangeeft, kan de beoogde brug namelijk meer verkeer verwerken (u zie de memo van de gemeente van 26 mei 2009, opgesteld in reactie op een brief van de Kamer van Koophandel, beide gepubliceerd met het bestemmingsplan; **producties 4 en 5**). Ten eerste doordat het meeste autoverkeer sneller kan doorrijden in verband met de aanleg van de tweede tram/busbaan en de gewijzigde ligging van deze banen ten opzichte van de autostroken. Ten tweede zal de brug, nadat deze met een meter is verhoogd, minder vaak open hoeven om het scheepvaartverkeer doorgang te laten vinden. De gemeenteraad verwacht dat door de verhoging van de brug het aantal brugopeningen met minimaal 50% zal afnemen (Toelichting op het bestemmingsplan, p. 7).

Te verwachten is dat de ontsluitingsweg over de St. Sebastiaansbrug om deze twee redenen aantrekkelijker wordt voor automobilisten. Aannemelijk is dat hierdoor rekening moet worden gehouden met nog meer dan 24.000 dagelijkse voertuigbewegingen over de brug. Doordat de brug minder vaak open hoeft, wordt de route eveneens aantrekkelijker voor de beroepsvaart.

14. Cliënte heeft de gemeente gewezen op de onduidelijkheid van het aantal voertuigbewegingen. U zie haar brief van 9 december 2009 (**productie 6**). De gemeente heeft hierop geantwoord bij brief van 13 januari 2010 (**productie 7**). Een duidelijke verklaring van het verschil tussen de verkeerstellingen en de cijfers uit de toelichting bij het bestemmingsplan bevat deze brief niet. Integendeel. De brief bevat 5 punten, die ik hierna bespreek.

Onder de punten 1 en 2 wordt, geheel in tegenspraak met de toelichting en het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan, gesteld dat het aantal van 14.000 voertuigbewegingen betrekking heeft op 2020 (in plaats van op het huidige aantal). De aanleg van tramlijn 19 zou leiden tot juist een afname van het aantal voertuigbewegingen over de St. Sebastiaansbrug. Het is echter niet goed voor te stellen dat bij de opstelling van het akoestisch rapport en de toelichting bij het bestemmingsplan geen rekening is gehouden met de aanleg van tramlijn 19. Ook valt in de brief niets te lezen over de autonome toename van het verkeer, die volgens beide stukken bij het bestemmingsplan wordt verwacht. In de brief wordt onder het eerste punt verder gewezen op het verschil tussen werkdag en weekdag. Daarmee heb ik in de berekening hiervoor echter al rekening gehouden.

Onder de punten 3 en 4 wordt aangegeven dat de nauwkeurigheid van het verkeersmodel kan worden gecontroleerd met de werkelijke cijfers zoals die uit de tellingen blijken. Hieruit blijkt dat de gemeente zelf de tellingen ook betrouwbaarder vindt. De verklaring onder punt 3 waarom het model op lagere aantallen komt dan de telgegevens laten zien, en de stelling onder punt 4 dat het

verkeersmodel een onnauwkeurigheid heeft van 10% ten opzichte van de tellingen, zijn dan ook niet relevant. Er wordt immers beschikt over werkelijke tellingen.

Resteert punt 5. De gemeente stelt dat verkeerstellingen met behulp van tellussen in het wegdek, zoals bij de St. Sebastiaansbrug, niet geheel nauwkeurig zijn. Er kunnen dubbeltellingen plaatsvinden, wanneer een auto tegelijk over twee stroken rijdt. Volgens de gemeente wordt op de brug “zeer waarschijnlijk meer verkeer geteld dan er werkelijk rijdt”. Cliënte kan niet uitsluiten dat dit in enige mate gebeurt. De gemeente maakt echter geenszins aannemelijk dat deze mogelijke dubbeltellingen het grote verschil tussen 17.790 en 24.750 voertuigbewegingen kunnen verklaren. Bovendien ligt het op de weg van de gemeente om betrouwbare verkeersgegevens over te leggen. Als bekend is dat een bepaalde telmethode niet betrouwbaar is, moet voor een andere methode worden gekozen. Bij gebruik van ‘telsnoeren’ die over de weg worden gelegd, kunnen bijvoorbeeld geen dubbeltellingen optreden.

Op basis van het bovenstaande moet worden geconcludeerd dat de gemeenteraad bij het vaststellen van het bestemmingsplan het aantal voertuigbewegingen over de brug na de renovatie daarvan fors heeft onderschat, althans niet op een juiste wijze heeft vastgesteld. Het feit dat de gemeenteraad is uitgaan van onjuiste verkeersintensiteiten, leidt tot de conclusie dat het bestreden besluit in strijd is met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (u zie bijvoorbeeld de uitspraak van uw Afdeling van 24 oktober 2007, 200603866/1, r.o. 2.41.1).

Gevolgen voor het aspect geluidhinder

15. Voor het aspect geluidhinder betekent dit dat niet is aangetoond dat wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarde voor de geluidgevoelige bestemmingen langs de brug en de beide ‘aanlopen’ daarvan.

In het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan van 11 mei 2009, p. 16, concludeert de gemeente dat de renovatie van de brug leidt tot een toename van het geluidsniveau op geluidgevoelige bestemmingen met 2,5 dB(A), en inclusief tramlijn 19 met 3,8 dB(A). Alleen door de toepassing van stil asfalt kan deze toename van de geluidhinder worden voorkomen.

Door de forse onderschatting van het aantal voertuigbewegingen is echter niet duidelijk of deze conclusie juist is.

Het bestreden besluit is daarom in strijd met artikel 76 lid 1, in samenhang met artikel 80 lid 1, van de Wet geluidhinder. Voorts blijkt uit het vorenstaande dat de gemeenteraad ten onrechte het standpunt heeft ingenomen dat de reconstructie van de St. Sebastiaansbrug in overeenstemming is met artikel 99, leden 1 en 3, in samenhang met artikel 100, lid 1, van de Wet geluidhinder. Gelet hierop is niet aangetoond dat het bestreden besluit in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening als bedoeld in artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. Voorts blijkt hieruit dat het bestreden besluit niet zorgvuldig is voorbereid en niet deugdelijk is gemotiveerd, en derhalve in strijd is met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

Gevolgen voor het aspect luchtkwaliteit

16. Voor het aspect luchtkwaliteit betekent de forse onderschatting van het aantal voertuigbewegingen dat niet is aangetoond dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Gebaseerd op zijn foute aanname met betrekking tot het aantal voertuigbewegingen, stelt de gemeenteraad in de toelichting bij het bestemmingsplan, p. 17-18, dat niet hoeft te worden getoetst aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Dit heeft hij dan

ook niet gedaan.

Uit het 'Rapport luchtkwaliteit 2007' van de gemeente Delft van 22 augustus 2008, p. 14 (**productie 8**), blijkt dat de concentratie NO₂ op de Michiel de Ruyterweg (dit is de weg over de St. Sebastiaansbrug) en op de nabij de brug gelegen meetpunten (bijvoorbeeld de Mijnbouwstraat en de Zuidwal) in de jaren 2003-2007 deels boven en deels net onder de grenswaarde voor 2010 van maximaal 40 µmg/m³ lag. De concentratie zwevende deeltjes (PM₁₀) geeft tot en met 2006 een vergelijkbaar kritiek beeld (p. 15 van het Rapport luchtkwaliteit 2007; **productie 9**).

Daar komt nog bij dat in het 'Rapport luchtkwaliteit 2007' door de gemeente ten onrechte geen rekening is gehouden met de effecten van de scheepvaart (met name binnenvaart) ter plaatse. Dit blijkt uit het StAB-rapport dat is uitgebracht in het kader van de hiervoor al genoemde uitspraak van 20 mei 2009, 200800791/1, waarbij uw Afdeling het bestemmingsplan TU Noord gedeeltelijk heeft vernietigd. De StAB concludeert op dit punt (p. 21-22; **productie 10**):

“Voor een betrouwbaar beeld van de concentraties [van onder meer NO₂, TCL] inclusief scheepvaart, zou per locatie binnen het plangebied berekend moeten worden wat de bijdrage van scheepvaart op dat punt is. Dat is hier niet gebeurd.”

De gemeenteraad heeft de bijdrage van de scheepvaart ook niet alsnog onderzocht in het kader van het onderhavige bestemmingsplan.

Doordat de verhoogde brug minimaal 50% minder vaak open hoeft dan de huidige brug (aldus de verwachting van de gemeente), wordt de route eveneens aantrekkelijker voor de beroepsvaart. Goed denkbaar is dat hierdoor het scheepvaartverkeer eveneens zal toenemen. Ook hiermee heeft de gemeenteraad geen rekening gehouden.

17. Vanwege het feit dat nabij de St. Sebastiaansbrug de grenswaarden voor NO₂ tot en met 2007 (het meest recente rapportagejaar) en voor zwevende deeltjes tot en met 2006 deels werden overschreden en voor het overige slechts gering werden onderschreden, in samenhang met de hiervoor geconstateerde forse onderschatting van het aantal voertuigbewegingen over de brug en met het feit dat de bijdrage van de scheepvaart buiten beschouwing is gelaten, heeft de gemeenteraad ten onrechte zonder nader onderzoek aangenomen dat vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Het bestreden besluit is gezien het bovenstaande in strijd met artikel 5.16 van de Wet milieubeheer in samenhang met de voorschriften 2.1 en 4.1 van Bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Voorts blijkt hieruit dat het bestreden besluit niet zorgvuldig is voorbereid en niet deugdelijk is gemotiveerd, en derhalve in strijd is met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

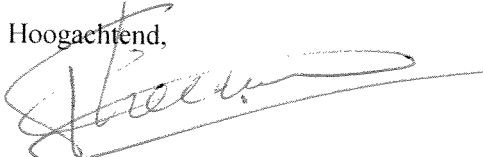
III CONCLUSIE

18. Het bestreden besluit is in strijd met artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 76 lid 1, in samenhang met artikel 80 lid 1, en artikel 99, leden 1 en 3, in samenhang met artikel 100, lid 1, van de Wet geluidhinder, artikel 5.16 van de Wet milieubeheer, en de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht.

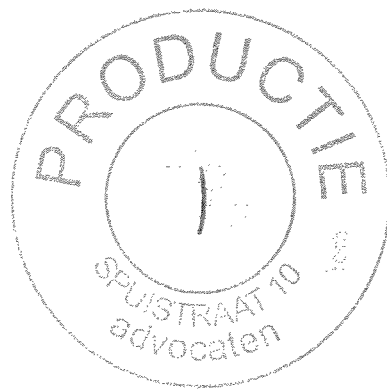
REDENEN WAAROM ik u namens cliënte verzoek om:

- het beroep gegrond te verklaren;
- het bestreden besluit te vernietigen, en
- de gemeenteraad te veroordelen in de proceskosten.

Hoogachtend,



Mr. T.C. Leemans en mr. A.H. Jonkhoff



HOOFDSTUK

1

Deze notitie

1.1

MILIEUEFFECTRAPPORT
ALS ONDERBOUWING VAN
BESTEMMINGSPANNEN

AANLEIDING

De komende jaren worden voor Delft Zuidoost bestemmingsplannen opgesteld. Voor deze bestemmingsplannen moet een MER, een milieueffectrapport, worden gemaakt¹.

Het MER geeft de milieueffecten weer van alle beoogde ontwikkelingen voor de komende 10 jaar in het betreffende gebied. Door daarbij te kijken naar alternatieven en varianten kunnen de milieueffecten expliciet worden meegewogen in de besluitvorming over de plannen.

Voor milieueffectrapportage bestaat een wettelijke procedure, de zogenaamde m.e.r.-procedure². Deze is gekoppeld aan de vaststelling van de betreffende bestemmingsplannen.

START VAN DE M.E.R.
PROCEDURE MET DEZE
STARTNOTITIE

Met de publicatie van deze startnotitie is de m.e.r.-procedure formeel gestart. In deze startnotitie wordt het voornemen van de gemeente Delft om nieuwe bestemmingsplannen voor Delft Zuidoost met ondermeer woningbouwmogelijkheden vast te stellen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen toegelicht en wordt de beoogde aanpak bij het opstellen van het milieueffectrapport (MER) beschreven. Deze startnotitie wordt ter inzage gelegd waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld zijn of haar zienswijze in te brengen. Deze startnotitie wordt ook voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) die de Gemeenteraad, mede op basis van de ingebrachte zienswijzen, adviseert over de richtlijnen voor het MER. De definitieve richtlijnen worden vervolgens door de Gemeenteraad vastgesteld.

OPSTELLEN VAN HET MER
IS DE VOLGENDE STAP

De volgende stap is het opstellen van het MER zelf. Daarbij zal naast de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer rekening worden gehouden met de aanpak zoals beschreven in deze startnotitie en de richtlijnen. Het MER zal na aanvaarding door de Gemeenteraad ter inzage worden gelegd samen met de (voor-) ontwerpbestemmingsplannen, waarna de Commissie m.e.r. op basis van de richtlijnen en de ingebrachte zienswijzen het MER toetst en de

¹ De Wet milieubeheer maakt onderscheid in plan-m.e.r.- en project- of besluit-m.e.r.-plicht. Afhankelijk van de uiteindelijke voorschriften zijn de bestemmingsplannen voor Zuidoost plan- danwel project-m.e.r.-plichtig. Voor deze milieueffectrapportage wordt uitgegaan van de zwaarste verplichting (zowel inhoudelijk als procedureel), te weten de project-m.e.r.-plicht. Daarmee wordt tegelijkertijd voldaan aan de eisen die voortkomen uit de project-m.e.r.-plicht als aan de eisen die voortkomen uit een eventuele plan-m.e.r.-plicht.

² De afkorting MER duidt op het milieueffectrapport, terwijl de afkorting m.e.r. betrekking heeft op de milieueffectrapportage, oftewel de procedure.

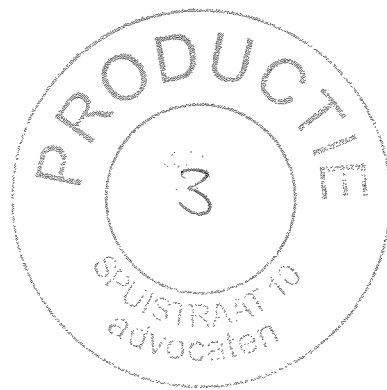


Model: Sebastiaansbrug huidige situatie
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Id	V(ZV)	Intensiteit	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
MdR west	50	7000,00	6,45	--	0,93	96,50	--	96,50	1,20	--	1,20	2,30	--	2,30
MdR oost	50	7000,00	6,45	--	0,93	96,50	--	96,50	1,20	--	1,20	2,30	--	2,30

Model: Sebastiaansbrug nieuwe situatie zonder ZSA
 Groep: hoofdgroep
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	V(ZV)	Intensiteit	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
MdR west	50	8650,00	6,45	--	0,93	97,70	--	97,70	1,20	--	1,20	1,10	--	1,10
MdR oost	50	8650,00	6,45	--	0,93	97,70	--	97,70	1,20	--	1,20	1,10	--	1,10
Busbaan	50	490,00	6,45	--	0,93	--	--	--	--	--	--	100,00	--	100,00



Aan
Gemeenteraad
Van

Afschrift aan

Memo

1041325

Datum

17-11-2009

Opsteller

De heer ir T.

Dijker

Bijlage

Onderwerp

Analyse van de verkeerseffecten van de ideeën uit de
notitie 'Bereikbaar Delft - Leefbare Wippolder'

Samenvatting

De belangenvereniging TU Noord, D66 en VVD hebben een notitie aangeboden aan het college met daarin ideeën voor verkeersmaatregelen in en rond het gebied TU-Noord. In deze memo wordt het huidige verkeersbeleid beschreven en wordt gekeken welk effect de aangeboden ideeën aanvullend daarop zouden hebben. De resultaten van deze analyse dienen om te kijken of de ideeën geschikt zijn om in de actuele project-m.e.r. verder uit te werken.

Uit de gevoerde analyses blijkt dat de meeste voorstellen samengaan met veel knelpunten op het gebied van haalbaarheid en dat tegelijk de effectiviteit van de maatregelen vaak onvoldoende is. De meeste ideeën zijn daarom niet geselecteerd om verder te onderzoeken in de project-m.e.r.

Twee ideeën zijn wel geselecteerd voor verder onderzoek. Dit zijn:

- het verbeteren van de ontsluiting naar het zuiden van de TU-wijk terwijl verkeer van de TU-wijk naar TU-Noord wordt ontmoedigd,
- het toepassen van maatregelen op het vlak van dynamisch verkeersmanagement.

Daarnaast kiest de gemeente ervoor in het traject van de m.e.r. te onderzoeken wat het oplevert de verlengde Hoflaan eerder te realiseren. In het huidige beleid is deze pas op de lange termijn voorzien.

1. Inleiding

De belangenvereniging TU Noord, D66 en VVD hebben op 27 oktober 2009 het rapport 'Bereikbaar Delft – Leefbare Wippolder' aangeboden aan het College van Burgemeester en Wethouders van Delft. In dit rapport staat een aantal ideeën voor verkeersmaatregelen in en rond het gebied TU-Noord.

Het college heeft de aangeboden ideeën beschouwd in samenhang met de projecten die in het gemeentelijke beleid zijn voorzien. De resulterende analyse staat in dit document:

- hoofdstuk 2 kijkt naar de stand van zaken in en rond het gebied TU-Noord. De aandacht gaat naar de huidige verkeersbelasting in het gebied en naar uitgevoerde, lopende en komende projecten,
- hoofdstuk 3 analyseert de effecten van de gedane voorstellen
- hoofdstuk 4 sluit af met de conclusies.

2. Stand van zaken verkeer in TU-Noord

Het staande beleid (LVVP en FAP-II) omvat een groot aantal infrastructuurprojecten in en rond het gebied TU-Noord. Dit hoofdstuk laat zien welke projecten al zijn uitgevoerd, welke op stapel staan, en welke op lange termijn zijn voorzien. Hieraan vooraf, als startpunt, wordt gekeken naar de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten.

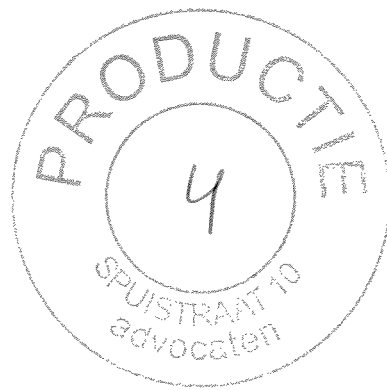
2.1 Huidige verkeershoeveelheden in TU-Noord

Delft beschikt over een groot aantal meetpunten in het wegennet die continu tellen hoeveel verkeer op die locaties passeert. Figuur 1 laat een tabel zien met de resultaten van deze tellingen voor het gebied TU-Noord. Voor elk jaar van 2000 tot en met 2008 wordt getoond hoeveel voertuigen passeerden op een gemiddelde werkdag.

teipunt	weg	zijstraat	richting	jaartotaal en gemiddelde werkdag								
				2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
teipunt 2810	Oostpoortweg	A13 Delft-centrum	oost	11882	12290	11998	11784	12500	13059	12521	12330	11090
teipunt 2811	Oostpoortweg	A13 Delft-centrum	west	13809	14461	14233	14178	15431	16058	14249	11944	10576
teipunt 2830	Schoemakerstraat	Kruithuisweg	noord			7176	7625	7862	7656	7466	7558	7463
teipunt 2831	Schoemakerstraat	Kruithuisweg	zuid			7563	7781	8082	8080	7896	8051	8464
teipunt 2850	Julianalaan	Oostplein	noord				4479	5845	6004	6104	6348	6520
teipunt 2860	Nassaulaan	Poortlandplein	west	4942	6058	5457	4546	4290	4423	3864	4298	3811
teipunt 2862	Nassaulaan	Sint Aldegondestraat	west								4668	4041
teipunt 2863	Nassaulaan	Sint Aldegondestraat	oost								4662	4068
teipunt 2870	Schoemakerstraat	prof. Teiderslaan	noord			5403	5021	4979	5043	5012	5769	6072
teipunt 2871	Schoemakerstraat	prof. Teiderslaan	zuid			4834	5048	4760	4856	4575	5291	5226
teipunt 2880	Julianalaan	Poortlandplein	oost	7175	7803	7517	7292	7488	7325			
teipunt 2881	Mijnbouwstraat	Poortlandplein	west	7060	8244	7935	7404	7523	7766	7870	8118	7708
teipunt 2890	St Sebastiaansbr		noord	10703	11859	11182	10498	11117	11384	10681	10847	9354
teipunt 2891	St Sebastiaansbr		zuid						12186	11535	11654	12479

Figuur 1: Telcijfers (voertuigen per etmaal) uit automatische teipunten rond TU-Noord; pas op: schommelingen kunnen te maken hebben met tijdelijke situaties (werkzaamheden met bijbehorende omlleidingen) en met normale statistische variaties

De getallen laten zien dat door de jaren heen de hoeveelheden verkeer behoorlijk kunnen variëren, maar er blijkt geen toenemende of afnemende trend. Met andere woorden, door het gebied TU-Noord rijdt nu niet structureel meer of minder verkeer dan acht jaar geleden. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het gebied is in die tijd dus niet veranderd.



Aan
Karen de Boer
Van
De heer T. Dijker
Afschnt aan

Memo

Datum
26-05-2009
Opsteller
Thomas Dijker
Bijlage

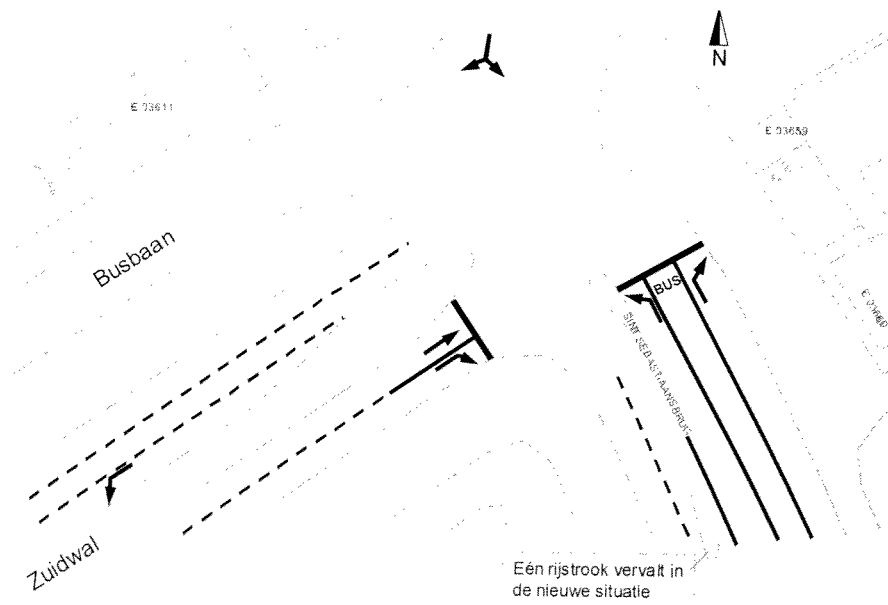
Onderwerp
Informatie over kruispunten Sint Sebastiaansbrug n.a.v.
brief Kamer van Koophandel

1. KvK verwacht afname van de capaciteit

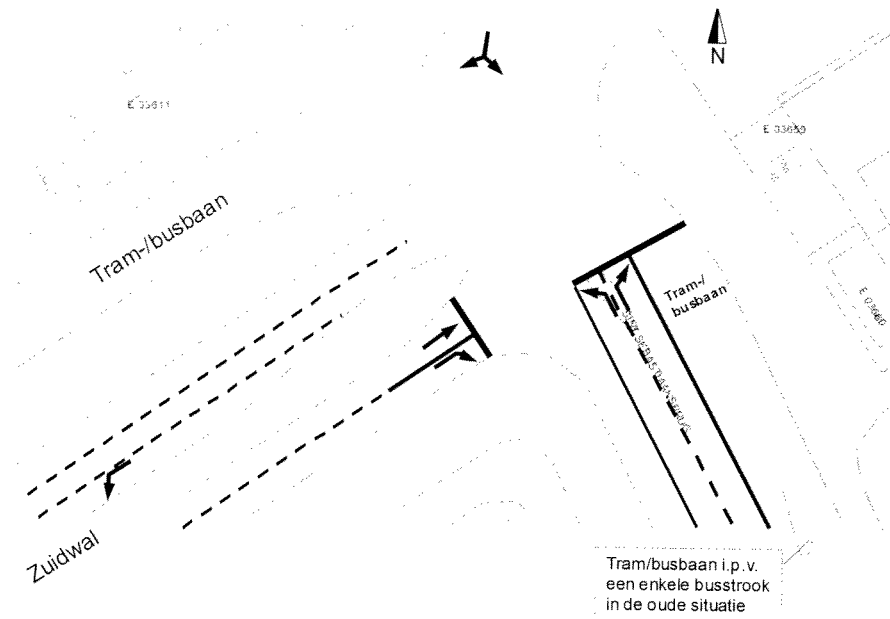
De KvK ziet in het bestemmingsplan een teruggang in rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en vraagt daarom om een onderbouwing waaruit blijkt dat ook in de toekomst het verkeer verwerkt kan worden.

Reactie van de gemeente Delft:

De KvK verwacht vanwege een teruggang in rijstroken dat de capaciteit ter plaatse zal afnemen. Dat is echter niet het geval. De capaciteit wordt namelijk bepaald bij de kruispunten (met verkeerslichten). Het aantal opstelstroken bij deze kruispunten worden niet kleiner. Figuur 1 en Figuur 2 illustreren dit.



Figuur 1: Schets huidige situatie noordzijde Sint Sebastiaansbrug



Figuur 2: Schets nieuwe situatie noordzijde Sint Sebastiaansbrug

Uit de figuren blijkt dat in de oude situatie voor het verkeer op de brug in de zuidrichting twee rijstroken beschikbaar zijn. Echter, deze twee stroken worden gevoed door één opstelstrook vanaf de Zuidwal. Deze opstelstrook is van belang voor de hoeveelheid verkeer die het kruispunt kan verwerken; de reductie van het aantal wegleidende stroken van twee naar één heeft geen gevolgen.

De nieuwe locatie van de tram-/busbaan heeft overigens voordelen voor de capaciteit van het kruispunt. In de oude situatie moet immers een groot deel van het verkeer rood krijgen als een bus vanaf de busbaan op de Zuidwal naar het zuiden rijdt. In de nieuwe situatie is het daarentegen mogelijk tegelijk de zwaarste autostromen en het bus-/tramverkeer groen te geven. Zo kan meer verkeer verwerkt worden.

Tenslotte wordt de brug een meter hoger. Dit leidt tot minder openingen van de brug, en dus tot een hogere capaciteit voor het wegverkeer.

2. KvK vraagt welke maatregelen behorende bij de categorisering 'wijkontsluitingsweg' zijn de verwachten

De KvK stelt dat, volgens het LVVP, bij het ontwerp van wijkontsluitingswegen maatregelen moeten worden toegepast die de doorstroming vergroten. Gevraagd wordt welke maatregelen worden voorzien voor de Sint-Sebastiaansbrug (zoals het toepassen van rotondes of het wegnemen van verkeerslichten).

Reactie van de gemeente Delft:

De essentie van de wegcategorie 'wijkontsluitingsweg' is dat een sterke verkeersfunctie gecombineerd moet worden met een verblijfsfunctie. Dit speelt ook voor de Sint Sebastiaansbrug en de aansluitende wegen, waarbij een aanzienlijke verkeersstroom gaat door een intensief stedelijk gebied.

Voor de situatie rondom de brug is het alleen mogelijk het verkeer afdoende te verwerken door toepassing van verkeerslichten. Voor geschikte rotondes is niet voldoende ruimte beschikbaar, en bij het wegnemen van de verkeerslichten zouden verschillende bewegingen op het kruispunt bijzonder moeilijk en onveilig zijn.





Afd. RO	Kopie
Gemeente Delft	
7 11 APRIL 2009	
Lidnummer	
Productnr	

Kamer van Koophandel Den Haag

Kantoor Delft
Phoenixstraat 49
2011 AL Delft
T (015) 214 38 96 F (015) 213 09 56
www.kvk.nl

Gemeente Delft
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 78
2600 ME DELFT

uw kenmerk

ons kenmerk
S-018/JH

datum
29 april 2009

bijlagen
-

onderwerp
Reactie concept
ontwerpbestemmingsplan St.
Sebastiaansbrug overleg ex
artikel 3.1.1

e-mail
judith.houben@kvk.nl

Geacht college,

Bij e-mail van 20-04-2009 heeft u ons in het kader van ex artikel 3.1.1 het concept ontwerpbestemmingsplan St. Sebastiaansbrug doen toekomen. Graag maken we van de gelegenheid gebruik hierop te reageren.

De plannen voor de aanleg van tramlijn 19 en de reconstructie van de St. Sebastiaansbrug zijn al geruime tijd bekend. De aanleg van tramlijn 19 zal dadelijk voorzien in een openbaar vervoersbehoefte. Het nieuwe hoogwaardige bedrijventerrein Technopolis zal, als het gaat om openbaar vervoer, op een adequate wijze worden ontsloten. De noodzaak tot reconstructie van de St. Sebastiaansbrug is pas later aan het licht gekomen. Voor het reconstrueren van de brug is een (hernieuwd) bestemmingsplan nodig.


In eerdere reacties van de Kamer van Koophandel met betrekking tot de reconstructie van de St. Sebastiaansbrug is door ons steeds benadrukt dat de werkzaamheden geen negatieve gevolgen mogen hebben voor de bereikbaarheid van de stad, zowel voor bezoekers, bewoners als voor het bevoorradend verkeer. Daarbij hebben we ook telkens gepleit voor een goede planning van de diverse grote werkzaamheden in de stad, waaronder de aanleg van spoortunnel en reconstructie van de Kruithuisweg. Dit blijft voor de Kamer van Koophandel een belangrijk aandachtspunt, we beseffen ons echter ook dat dit niet middels een bestemmingsplan geregeld kan worden. In een bestemmingsplan kan wel worden vastgelegd wat de ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied in de toekomst zijn. In dit geval het gebied op, om en onder de St. Sebastiaansbrug. In het plan wordt gesproken over het nieuwe brugprofiel en de teruggang in rijstroken voor gemotoriseerd verkeer die daarmee gemoeid is. Uit het concept ontwerpbestemmingsplan kan niet worden afgeleid in welke mate er onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad in samenhang met deze vermindering van het aantal rijstroken. Dit is te meer van belang omdat er van nu tot het jaar 2020 een verkeersgroei is voorzien van 14.000 voertuigen naar 17.500 voertuigen per dag. Het verzoek is dan ook om een dergelijke onderbouwing toe te voegen. Bij deze berekeningen is het ons inziens van belang ook te anticiperen op een verkeersvraag ná het jaar 2020.




In het nu voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan is de weg naar voorbeeld van het Lokaal Verkeer en Vervoer Plan (LVVP) gecategoriseerd als wijkontsluitingsweg. In het LVVP is voor dit type weg bepaald dat er maatregelen getroffen zullen worden om de doorstroming te vergroten. Dit bijvoorbeeld door middel van het weghalen van verkeersregelinstallaties of de aanleg van rotondes. De vraag is in hoeverre dergelijke doorstromingsmaatregelen ook op deze locatie voorzien zijn en welk effect deze sorteren. Hoewel dit niet direct in een bestemmingsplan wordt geregeld is duidelijkheid over de plannen hieromtrent naar ons idee gewenst.

De Kamer zal haar definitieve standpunt ten aanzien van dit plan bepalen aan de hand van uw reactie op de door ons geplaatste kanttekeningen bij het voorontwerp.

Met vriendelijke groet,


M.J. Varekamp
Voorzitter


Drs G. Zandsteeg
Algemeen directeur



Belangenvereniging TU Noord

Aan
Burgemeester en wethouders van Delft
Postbus 78
2600 ME DELFT

Delft, 9 december 2009

Betreft : analyse verkeerseffecten Wippolder

Geacht college,

Tijdens de toelichting op 3 december 2009 door de ambtenaar van het vakteam Mobiliteit op haar nota *Analyse van de verkeerseffecten van de ideeën uit de notitie 'Bereikbaar Delft - Leefbare Wippolder'* is door de behandelend ambtenaar uitgelegd, waarom er in verschillende gemeente stukken afwijkingen zijn ten aanzien van de verkeerstellingen voor de St. Sebastiaansbrug.

Het gaat hier om de verklaring voor het verschil tussen de cijfers in het bestemmingsplan (14.000 *) en in de nota die donderdag jongstleden werd toegelicht (22.530 **).

De afwijking zou te verklaren zijn uit het doel waarvoor ze zijn aangewend (geluidsberekeningen) en de ligging van tellussen ter plaatse.

Graag zouden wij een kwantitatieve onderbouwing op schrift gesteld zien.

In afwachting van uw reactie, verblijf ik,

Hoogachtend,
Belangenvereniging TU Noord

Erik van Hunnik
voorzitter

*Zie bestemmingsplan: "De St. Sebastiaansbrug verbindt de Michiel de Ruyterweg met de Zuidwal. Op de brug liggen 3 rijbanen, een voorsorteerstrook voor de bus, een voorsorteerstrook voor het overige verkeer, fietspaden en trottoirs. De rijbanen zijn voorzien van het asfalt DAB. Dagelijks passeren gemiddeld circa 14.000 voertuigen de St. Sebastiaansbrug."

** Zie Analyse van de verkeerseffecten van de ideeën uit de notitie 'Bereikbaar Delft - Leefbare Wippolder'. Voertuigen per etmaal in 2005: 23.570; in 2006: 22.216; in 2007: 22.501; in 2008: 21.833; gemiddeld 22.530



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

Belangenvereniging TU Noord
Postbus 3259
2601 DG DELFT

Datum
13-01-2010
Ons kenmerk
1051627
Uw brief van
09-12-2009
Uw kenmerk

Onderwerp
analyse verkeerseffecten Wippolder

Bijlage

Geachte heer van Hunnik,

Uit een vergelijking van de verkeerscijfers uit het bestemmingsplan "Sebastiaansbrug" en de memo "analyse verkeerseffecten van verkeerseffecten van de ideeën uit de nota Bereikbaar Delft – Leefbare Wippolder" heeft u een groot verschil geconstateerd voor het wegvak op de Sint Sebastiaansbrug. U stelt dat volgens het bestemmingsplan de verkeersintensiteit op de Sebastiaansbrug 14.000 mvt per etmaal is en volgens de memo 22.530. Op 3 december heeft een ambtenaar van het vakteam Mobiliteit deze verschillen verklaard. Met uw brief van 9 december vraagt u deze verklaring op schrift te zetten. Het verschil kan als volgt verklaard worden:

1. Weekdag of werkdag

De 14.000 mvt per etmaal is een modeluitkomst van een weekdag gemiddelde verkeersintensiteit in het jaar 2020. De 22.530 mvt per etmaal is de gemiddelde intensiteit voor het werkdaggemiddelde in de periode 2005–2008. Voor geluidberekeningen is de weekdagintensiteit relevant. Het werkdaggemiddelde is circa 10% lager dan het werkdaggemiddelde. Dit verklaart een verschil van 1.500 mvt per etmaal.

2. Teljaar 2005-2008 versus modeljaar 2020

De prognosesituatie 2020 wijkt sterk af van het huidige verkeersbeeld. In 2020 zijn maatregelen genomen die leiden tot minder groei van het autoverkeer over de Sebastiaansbrug. Met name tramlijn 19 is effectief.

3. Routekeuze

Het verschil tussen de telcijfers en het model zit vooral in zuidelijke richting. Toen het verkeersmodel gemaakt is, had die richting nog geen telpunt. Het verschil was toen dus niet zichtbaar en het was daarom ook niet mogelijk om op de brug het model te ijken. Het verschil ontstaat door de routekeuze van de automobilisten. Verkeer kiest in het model voor de snelste en kortste route. Op sommige relaties rijdt verkeer heen een andere route dan terug. Voor het verkeer op de Sebastiaansbrug is het verkeercircuit van de Mijnbouwstraat/Julianalaan van belang en de ontsluiting van de Phoenixgarage. Beide hebben tot gevolg dat bijvoorbeeld verkeer uit Delfgauw volgens het model stad in wel over de Sebastiaansbrug rijdt en stad uit het centrum via de noordzijde verlaat.

Datum
13-01-2010
Ons kenmerk
1051627

4. IJken van het verkeersmodel op basis van telcijfers

Een verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Op basis van verkeersformules wordt geprobeerd de werkelijkheid zo goed mogelijk te benaderen. De uiteindelijke controle is de vergelijking met en de ijking op de telcijfers. Het model waarmee gewerkt wordt heeft een gemiddelde afwijking ten op zichte van de telcijfers van ongeveer 10%. Deze afwijking is acceptabel. Andere overheden werken met verkeersmodellen met een grotere foutenmarge. Sommige wegen hebben te veel verkeer, andere te weinig. In het TU-gebied heeft de Sebastiaansbrug te weinig verkeer en andere wegen te veel. Per saldo klopt het model ook in de TU-wijk met de werkelijkheid.

5. Ligging van tellussen.

Het verkeer wordt continu, dag en nacht, automatisch geteld op ruim 100 lussen die verspreid in de stad liggen. Een lus ligt in het wegdek en is iets smaller dan een rijstrook. Bijna alle lussen maken deel uit van een verkeerslichteninstallatie en zijn ook voor dat doel aangelegd. Uit de analyse van de telcijfers blijkt dat lussen die naast elkaar liggen soms te veel verkeer tellen. Een lus staat dan zo gevoelig afgesteld dat een auto, die over de naastgelegen lus rijdt, dubbel geteld wordt. Dit gebeurt ook als een auto ter hoogte van een lus over beide rijstroken rijdt. Op wegen met twee rijstroken en met lussen in bochten is de kans op dubbeltellingen reeël. Dit is het geval bij de Sebastiaansbrug. Op de brug wordt zeer waarschijnlijk meer verkeer geteld dan er werkelijk rijdt.

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



de heer E.L.P.G. Bavelaar
vakteamhoofd Mobiliteit



6. Vergelijking met voorgaande jaren

In vergelijking met voorgaande jaren zijn een aantal zaken opvallend:

- de concentraties NO₂ vertonen globaal een licht dalende trend tussen 2003 en 2007;
- voor PM₁₀ zijn de jaargemiddelde achtergrondconcentraties (en dus ook de etmaalgemiddelde overschrijdingen) in 2007 met 1,3 tot 3 µg/m³ fors gedaald t.o.v. 2006;
- het aantal dagen dat de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof wordt overschreden fluctueert sterk. Hoofdoorzaak zijn de meteorologische omstandigheden. Het jaar 2003 was een warme droge zomer, met hoge concentraties fijn stof in de lucht. De jaren daarna waren voor wat betreft luchtkwaliteit veel beter.
- Vanwege wijzigingen die MNP heeft gedaan in het verrekenen van de effecten van rijkswegen op de achtergrondconcentraties kunnen de concentraties langs wegen in de buurt van de snelweg iets gewijzigd zijn t.o.v. 2006. Concentraties kunnen ook iets lager zijn, wegens de verlaging van emissiefactoren en generieke achtergrondconcentraties;
- in voorgaande rapportages waren voor een aantal wegen ophogingen meegenomen wegens kruispunteffecten. Deze cumulaties leidde tot overschattingen van concentraties. In het CAR-model is de cumulatie-module verwijderd. Er vindt in deze rapportage 2007 daarom geen correctie meer plaats vanwege kruispunten voor de Delftse wegen. In onderstaande tabellen is de trend weergegeven van de afgelopen vier jaar voor jaargemiddelde concentraties NO₂ en het aantal dagen met overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde fijn stof.

tabel 9: vergelijking concentraties NO₂ tussen 2003 en 2007.

Plaats	Straatnaam	NO ₂ [µg/m ³]				
		2003	2004	2005	2006	2007
Delft	Kruithuisweg	49	47	43	42,1	42,7
Delft	Provincialeweg skatebaan	53	48	45	42,1	38,3
Delft	Westlandseweg oost	48	45	41	42,9	41,3
Delft	Westlandseweg west	45	43	41	39,4	38,9
Delft	Kvar Savaweg	51	51	46	47,6	46,4
Delft	Vrijenbanselaan	45	42	39	44,6	39,0
Delft	Wateringsevest	47	45	43	39,4	36,9
Delft	Phoenixstraat	50	47	44	38,6	37,5
Delft	Westvest	44	42	35	39,9	43,4
Delft	Zuidwal	49	43	47	48,1	39,2
Delft	Mijnbouwplein	52	48	46	45,5	39,5
Delft	Mijnbouwstraat	53	48	40	37,1	35,5
Delft	Michiel de Ruyterweg	50	46	42	38,8	37,5
Delft	Julianalaan	59	54	41	46,1	47,2
Delft	Schoemakerstraat	45	42	39	37,5	36,0
Delft	Oostplein	58	54	47	43,4	43,3
Delft	Oostpoortweg	58	54	48	39,8	47,9
Delft	Nassaulaan west	49	48	43	38,4	41,5
Delft	Nassaulaan oost	48	45	39	35,1	33,7
Delft	Delfgauwseweg west	59	56	42	31,5	46,5
Delft	Delfgauwseweg oost	45	46	49	49,7	45,1
Delft	Oostsingel	53	51	49	45,2	44,8
Delft	Stalpaert v.d. Wieleweg	51	47	43	37,6	37,9
Delft	Maria Duystlaan	49	45	42	37,8	38,1
Delft	Van Miereveltlaan	49	45	40	36,9	37,6
Delft	Bonairestraat	48	44	41	36,8	38,2
Delft	Voorhofdreef	42	41	38	36,5	38,0
Delft	Papsouwsewaan	43	41	39	37,2	37,4
Delft	Krakeelpolderweg	45	43	40	36,4	36,4
Delft	Buitenhofdreef noord	45	44	41	36,6	37,3
Delft	Buitenhofdreef zuid	40	38	35	35,1	37,1
Delft	Reinier de Graafweg	45	43	42	41,8	38,1
Delft	Ruys de Beerenbrouckstraat oost	48	46	44	39,6	38,3
Delft	Ruys de Beerenbrouckstraat west	48	46	43	39,0	37,8
Delft	Derde Werelddreef	41	38	36	35,4	34,5
Delft	Zambezielaan	41	38	36	32,9	33,3

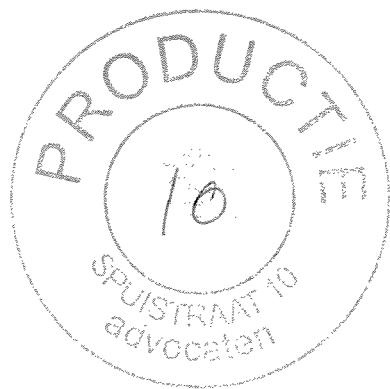


tabel 10: vergelijking aantal dagen overschrijding PM₁₀ tussen 2003 en 2007.

Plaats	Straatnaam	2003	2004	2005	2006	2007
Delft	Kruithuisweg	99	41	31	36	21
Delft	Provincialeweg skatebaan	97	39	31	37	19
Delft	Westlandseweg oost	95	38	28	41	21
Delft	Westlandseweg west	88	32	29	35	19
Delft	Kvar Savaweg	84	30	26	36	27
Delft	Vrijenbanselaan	105	47	42	46	21
Delft	Wateringsevest	125	64	30	37	20
Delft	Phoenixstraat	98	42	33	33	19
Delft	Westvest	113	53	54	50	24
Delft	Zuidwal	127	56	38	44	21
Delft	Mijnbouwplein	97	39	31	42	21
Delft	Mijnbouwstraat	106	42	28	31	19
Delft	Michiel de Ruyterweg	95	38	30	36	19
Delft	Julianalaan	123	58	51	54	32
Delft	Schoemakerstraat	84	29	26	33	19
Delft	Oostplein	112	53	46	47	27
Delft	Oostpoortweg	118	55	41	48	29
Delft	Nassaulaan west	83	39	31	38	25
Delft	Nassaulaan oost	83	29	25	30	18
Delft	Delfgauwseweg west	105	49	42	47	29
Delft	Delfgauwseweg oost	100	44	38	43	27
Delft	Oostsingel	105	48	43	47	29
Delft	Stalpaert v.d Wieleweg	94	38	31	34	20
Delft	Maria Duystlaan	90	35	28	29	19
Delft	Van Mierevelllaan	86	32	25	31	19
Delft	Bonairestraat	86	32	27	32	20
Delft	Voorhofdreef	85	30	26	32	18
Delft	Papsouwselaan	84	29	26	31	18
Delft	Krakeelpolderweg	89	33	27	32	18
Delft	Buitenhofdreef noord	91	34	29	30	18
Delft	Buitenhofdreef zuid	79	25	24	29	18
Delft	Reinier de Graafweg	88	32	28	31	18
Delft	Ruys de Beerenbrouckstraat oost	96	40	33	38	21
Delft	Ruys de Beerenbrouckstraat west	94	39	32	34	19
Delft	Derde Werelddreef	83	28	25	30	18
Delft	Zambezielaan	82	26	25	28	19

Zie bijlage 2 voor de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ en etmaalgemiddelde overschrijdingen van PM₁₀

Zie bijlage 3 voor de opbouw van de concentraties NO₂ en PM₁₀.



Onder normaal stadverkeer wordt verstaan: typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen 15 en 30 km/h, gemiddeld 2 stops per afgelegde kilometer.

Bij het onderzoek ter plaatse is gebleken dat het verkeer overdag en 's avonds beschouwd zou moeten worden als doorstromend verkeer. Niet uit te sluiten valt dat in spijtijden tijdelijk sprake is van verkeer dat beter voldoet aan 'normaal stadsverkeer', maar omdat de Julianalaan als doorgaande verkeersroute gedurende de hele dag intensief door verkeer wordt gebruikt, ligt het meer voor de hand aansluiting te zoeken bij 'doorstromend verkeer', zoals in het RBOI-rapport ook is gebeurd.

Effecten bouw parkeergarages en benzeenconcentraties rond parkeervoorzieningen.

Volgens appellanten zijn de gevolgen van de bouw van de parkeergarages ten onrechte niet meegenomen, evenmin als de benzeenconcentraties rondom parkeervoorzieningen.

Gedeputeerde staten stellen in hun besluit - evenals de gemeente Delft in de Nota Zienswijze - dat de parkeergarages zijn bedoeld voor parkeergelegenheid ten behoeve van woningen en/of andere functies in het plangebied. De verkeersproductie van de functies is onderdeel van de berekeningen, het meetellen van garages leidt tot dubbeltelling.

Ik deel het standpunt van de gemeente dat de parkeergarages zijn bedoeld voor de bewoners en niet zelf een verkeersaantrekkende werking hebben zoals bijvoorbeeld bij een winkelcentrum. Om die reden hoeft een parkeergarage niet ook nog apart te worden beoordeeld omdat deze dan inderdaad dubbel wordt geteld.

Uitstoot scheepvaart ontbreekt

Appellanten stellen dat ten onrechte geen emissies afkomstig van de scheepvaart worden meegenomen in de berekening.

Desgevraagd heeft de gemeente Delft mij stukken doen toekomen met betrekking tot de scheepvaart. Daaruit blijkt dat begin 2007 een onderzoek is uitgevoerd met betrekking tot de emissies van scheepvaart. Het rapport van dit onderzoek is ook bijgevoegd (zie bijlage StAB-F1).

De conclusie van het rapport luidt dat de emissies afkomstig van de scheepvaart niet leiden tot overschrijding van de eisen voor luchtkwaliteit. De bijdrage op jaarbasis aan de achtergrondconcentratie voor NO₂ en PM₁₀ is 3-4 µg/m³. Op het moment dat de uitstoot van de scheepvaart als apart invoergegeven wordt meegenomen, vindt er feitelijk een dubbeltelling plaats.

Gezien de invoergegevens in de RBOI rapporten die bij het bestemmingsplan horen, merk ik op dat de bijdrage van het scheepverkeer niet apart is opgenomen in het rekenmodel. Naar analogie van het gestelde in paragraaf 3.2.7 van dit verslag merk ik op dat het weglaten van de bijdrage van scheepvaart niet zou

leiden tot andere conclusies indien in het gehele gebied sprake is van een afname van de concentratie NO₂. Dat is hier niet het geval. Voor een betrouwbaar beeld van de concentraties inclusief scheepvaart, zou per locatie binnen het plangebied berekend moeten worden wat de bijdrage van scheepvaart op dat punt is. Dat is hier niet gebeurd.

Afstand woningen tot wegas

Appellanten stellen dat er ten onrechte van wordt uitgegaan dat de woningen op minimaal 16 meter afstand uit de wegas liggen. De afstand is op bepaalde wegvakken aanzienlijk korter.

Uit het tweede RBOI rapport blijkt dat als invoergegeven voor de afstand tot de wegas is aangenomen dat deze ter hoogte van de Julianalaan 8 meter is; voor een enkele locatie is 10 meter gehanteerd. Dit komt overeen met wat appellanten stellen.

Resultaten met de gewijzigde invoergegevens.

Bij de bespreking van de voornoemde afzonderlijke aspecten is gebleken dat de bomenfactor en het aandeel zwaar verkeer in 2010 mogelijk te positief zijn beoordeeld. Om die reden heb ik met het CAR 6.1.1 model een nieuwe berekening gemaakt, waarbij ik voor de Julianalaan (het deel van het plan waarbij appellanten hun bezwaren plaatsen) ben uitgegaan van een bomenfactor van 1,25 en een aandeel zwaar verkeer dat in 2010 nog gelijk is aan het aandeel in 2007. Feitelijk komt het er dan op neer dat situatie A (de autonome situatie) en situatie B (bestemmingsplan) dezelfde invoergegevens hebben. Uit het CAR model volgt dat de uitkomst van situatie A gelijk is aan de uitkomst in situatie B. Er is dus geen sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit ter hoogte van de Julianalaan.

Ook in deze situatie wordt nog voldaan aan het Blk 2005, artikel 7 derde lid, onder a: indien de grenswaarde van een stof wordt overschreden maar daarbij de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof *gelijk blijft*, of per saldo verbetert.

Voor situatie C geldt dat er sprake zal zijn van een verbetering, omdat bij uitvoering van de maatregelen uit de lokale plannen meer gunstige effecten op de luchtkwaliteit te verwachten zijn.

In deze berekeningen heb ik geen rekening gehouden met de eventuele bijdrage van de A13 en de scheepvaart, waarvan zoals eerder gesteld in dit verslag mogelijk een onderschatting is gemaakt.