



Ordito B.V.  
Mevrouw ing. L. Meijers  
Postbus 94  
5126 ZH GILZE

Inm@ordito.nl

Datum: 13 maart 2013  
Onze ref.: 20130044B.B20130313

Betreft: Jachthaven Uithoorn – oriëntatie luchtkwaliteit

Behandeld door: De heer ir. R. van den Dungen

Geachte mevrouw Meijers,

Voor de uitbreiding van de jachthaven in Uithoorn is voor de aanpassing van het bestemmingsplan tevens een vorm vrije m.e.r. nodig. Voor deze procedures moet ook naar luchtkwaliteit worden gekeken. Het doel van het onderzoek is na te gaan of ten gevolge van de ontwikkeling van het plan, sprake is van overschrijdingen van de normen uit de Wet luchtkwaliteit<sup>1</sup>

Het betreft een uitbreiding van de bestaande jachthaven, waarbij gedacht wordt aan ongeveer 60 nieuwe ligplaatsen. Verder zijn er enkele aanpassingen die worden doorgevoerd aan en op de kade, zodat er ook meer ligplaatsen voor passanten gecreëerd worden dan de huidige.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden, tenzij het project is gelegen in een aangewezen gebied of behoort tot een bepaalde broncategorie. Op dit moment zijn er nog geen gebieden of broncategorieën aangewezen.

---

<sup>1</sup> Met de Wet luchtkwaliteit wordt de wijziging van de 'Wet milieubeheer' op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld (hoofdstuk 5 titel 2, Stb 2007, 414).



Klinkenbergerweg 30a  
6711 MK Ede  
0318 614 383

I Oostelijk Bolwerk 9  
I 4531 GP Terneuzen  
I 0115 649 680

I www.SPAingenieurs.nl  
I info@SPAingenieurs.nl

De ontwikkeling van de jachthaven valt niet onder een van de genoemde categorieën van de regeling. Met behulp van aannames kan de invloed van de nieuwe jachthaven op de luchtkwaliteit echter benaderd worden.

Aannames:

- alle vaartuigen die op een jaargemiddelde dag de jachthaven aandoen gebruiken motoraandrijving;
- de emissie per vaartuig is gelijk aan of minder dan die van een personenauto;
- alle vaartuigen van de jachthaven op één dag zowel in- als uitvaren;
- de jachthaven heeft ook een verkeersaantrekkende werking vanwege gebruikers van een ligplaats die met de auto komen;
- het aantal ligplaatsen voor passanten verdubbelt;
- het aantal ligplaatsen voor passanten tweemaal per dag gebruikt wordt.

Uitgaande van een 100% bezetting van de jachthaven en dagelijks gebruik levert 240 motorvoertuigbewegingen op (60 ligplaatsen x 2 bewegingen met de auto x 2 bewegingen met het vaartuig). Dit is een worstcase benadering, aangezien de jachthaven voor een deel met de fiets of te voet wordt bereikt. De jachthaven zal namelijk voor een groot deel bewoners uit Uithoorn zelf bedienen. Bovendien geldt dat er in de wintermaanden niet tot nauwelijks gevaren wordt.

Het huidige aantal ligplaatsen voor passanten is ongeveer 55. Momenteel is nog onduidelijk hoeveel dit er in de toekomst worden, maar uitgaande van een verdubbeling en tweemaal gebruik van de ligplaats op een dag leidt dit tot 440 motorvoertuigbewegingen (110 x 2 bewegingen x 2 i.v.m. tweemaal daags gebruik).

Het maximale aantal motorvoertuigbewegingen op een jaargemiddelde dag is gebruikt voor de berekening met behulp van de NIBM-tool (laatste versie).

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

|                                                                                              |                                       |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                        |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                 |                                       | 680  |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                        |                                       | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                              | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,47 |
|                                                                                              | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,17 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                             |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br>geen nader onderzoek nodig |                                       |      |

Uit voorgaand figuur blijkt dat bij de gehanteerde worstcase benadering de bijdrage aan de luchtkwaliteit ruim onder het 3% criterium blijft (c.q. kleiner is dan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Met andere woorden; het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging en is in dat opzicht niet in betekenende mate. Daarom is een onderzoek naar de luchtkwaliteit en/of toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het ook van belang om af te wegen of het aanvaardbaar is om het (bouw)plan op de gewenste plek te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling en de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging een rol. Wat dat laatste betreft is het Besluit Gevoelige bestemmingen van belang.

Het plan zelf is geen gevoelig object en in de directe nabijheid van het plan zijn ook geen gevoelige objecten aanwezig, zodat er op dit punt geen bezwaren zijn. Volledigheidshalve zijn in de bijlage twee figuren opgenomen met de achtergrondwaarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  in Uithoorn. De achtergrondconcentraties liggen respectievelijk rond de  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Op basis van bovenstaande oriënterende benadering kan toch gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling vormt.

Hoogachtend,



De heer ir. R.J.P. Henderickx

Bijlage: GCN kaarten

**ACHTERGROND WAARDEN KAARTEN STIKSTOFDIOXIDE EN FIJN STOF 2011**

