NOTITIE

Betreft	**Quickscan milieu omgevingsplan Binnenstad Purmerend**
Locatie	Purmerend
Opdrachtgever	Gemeente Purmerend
Contactpersoon	De heer J. Spijker, mevrouw H. Veltmeijer, de heer R. de Vries
Werknummer	624.142.70
Datum	15 mei 2025

KUIPERCOMPAGNONS B.V.
E-MAIL: KUIPER@KUIPER.NL
WWW.KUIPER.NL

POSTBUS 13042
3004 HA ROTTERDAM
T 010 433 00 99

1 Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen

1.1 Kader

Op grond van onder meer het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet in het omgevingsplan rekening worden gehouden met geluid dat door activiteiten op geluidgevoelige gebouwen en locaties wordt afgewenteld. Bij het opstellen van het omgevingsplan moet daarom rekening worden gehouden met de geluiduitstraling door individuele activiteiten, activiteiten op een industrieterrein, geluiduitstraling door gemeentewegen, waterschapswegen, provinciale wegen, snelwegen en spoorwegen. In de navolgende paragraaf wordt ingegaan op de wijze waarop in dit omgevingsplan, voor de verschillende soorten van activiteiten die daarmee worden toegelaten, waarborgen tegen ontoelaatbare geluidhinder wordt geboden.

Wegverkeerslawaai

De instructieregel over lawaaibeheersing wordt in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) meer in detail uitgewerkt voor de geluidbelasting door het wegverkeer. Deze instructieregel richt zich daarbij op wegen waarop de intensiteit van het wegverkeer gemiddeld over een jaar, groter is dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal. De instructieregel stelt beperkingen aan het aanleggen of wijzigen van wegen én het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige gebouwen die worden beïnvloed door de geluidbelasting van het wegverkeer. Daarbij beperkt de instructieregel zich tot het zogenoemde geluidaandachtsgebied rond deze wegen. De geluidbelasting door het wegverkeer buiten dit aandachtsgebied onttrekt zich aan de beperkingen van de instructieregel.

Op grond van de instructieregel gelden er voor de geluidbelasting door gemeentewegen ter hoogte van geluidgevoelige gebouwen binnen het geluidaandachtsgebied een standaardwaarde van 53 dB voor het Lden. Een geluidbelasting tot de standaardwaarde is altijd toelaatbaar. Een geluidbelasting tot de grenswaarde is alleen toelaatbaar als er geen mogelijkheden bestaan om de geluidbelasting gelijk of lager dan de standaardwaarde te laten zijn. In de motivering van het besluit tot wijzigen van het omgevingsplan (waarmee de geluidbelasting door het verkeer op de gemeentewegen ter hoogte van de geluidgevoelige gebouwen voor het eerst wordt toegestaan) moet dit worden gemotiveerd. Daarnaast moet in het omgevingsplan de waarde van het gezamenlijke geluid ter hoogte van deze geluidgevoelige gebouwen worden vastgesteld. Dit is de gesommeerde geluidbelasting door alle geluidbronnen (wegverkeer, industrie en railverkeer).

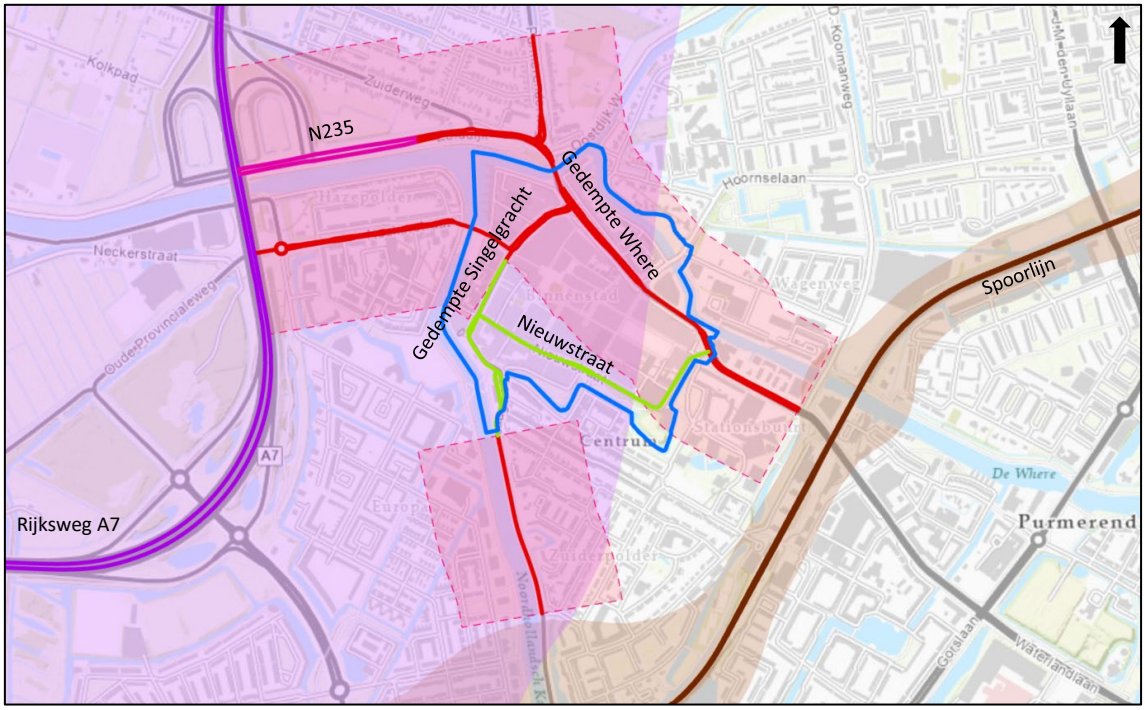
Tot slot moet in de motivering ook worden aangegeven in hoeverre het gecumuleerde geluid aanvaardbaar is. Dit gecumuleerde geluid is niet hetzelfde als het gezamenlijke geluid. Bij het berekenen van het gecumuleerde geluid wordt ook de geluidbelasting van het industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai gesommeerd, maar deze deelbijdragen worden dan éérst gecorrigeerd voor de verschillende mate van hinderbeleving tussen deze verschillende geluidsoorten.
Tot slot moeten ook de akoestische gevolgen door het veranderen van de verkeersintensiteit of de geluidoverdracht binnen het aandachtsgebied door het bouwen of slopen van gebouwen of bouwwerken bij het vaststellen van de wijziging van het omgevingsplan worden gemotiveerd.

1.2 Onderzoek en conclusie

Het plangebied bevindt zich volgens het geluidregister binnen het geluidaandachtsgebied van de rijksweg A7, die op ruim 400 meter afstand ligt.

In het geluidregister zijn provinciale wegen en gemeentewegen niet opgenomen. In de directe omgeving van het plangebied zijn de provinciale weg N235 en de gemeentewegen Zuiddijk/Gedempte Where/Purmersteenweg, de Gedempte Singelgracht, de Neckerdijk, de Purmerenderweg, de Jaagweg en de Nieuwstraat gelegen. Een gedeelte van de Singelgracht en de Nieuwstraat is ingericht als 30 km/uur zone. Deze 30 km/uur wegen zijn aangewezen als ontsluitingsweg voor het centrumgebied.

Op onderstaande afbeelding zijn de relevante geluidsbronnen aangegeven.



Afbeelding 2.1: Geluidsbronnen en bijbehorende aandachtsgebieden en zones (het plangebied is blauw omkaderd).

Het plangebied is niet gelegen binnen het geluidaandachtsgebied van een spoorlijn of industrieterrein.

Indien een ontwikkeling van geluidgevoelige objecten, zoals woningen plaatsvindt binnen het geluidaandachtsgebied van de rijksweg, binnen de zone van de provinciale weg of de gemeentelijke 50 km/uur wegen of in de nabijheid van de 30 km/uur wegen met ontsluitingsfunctie dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Onder de Omgevingswet heeft de gemeente ruimte om op grond van eigen beleid te beoordelen welk geluidniveau tussen de standaardwaarde en de grenswaarde als aanvaardbaar gezien kan worden. Daarbij is van belang dat de Omgevingsdienst (OD) IJmond beleid ontwikkelt voor het toevoegen van woningen en de toetsing voor wegverkeerslawaai, de “Handreiking advies geluid bij ruimtelijke ontwikkelingen onder de Omgevingswet”. Dit beleid wordt opgesteld omdat de gemeenten binnen het werkgebied van de OD IJmond nooit een hogere waarde-beleid hebben vastgesteld en omdat omgevingsplannen op deze punten nog niet gereed zijn. De handreiking doet voortellen voor een (tijdelijk) werkwijze voor het beoordelen van de toelaatbaarheid van een hogere waarde dan de standaardwaarde op de gevel van een woning. In de handreiking is aangegeven dat de voorkeur is om geluidgevoelige gebouwen te bouwen op locaties met een lage geluidbelasting waar primair de GGD-advieswaarden en, als dit niet mogelijk is, de Bkl-standaardwaarden niet worden overschreden. Als geluidniveaus niet kunnen worden teruggebracht tot de standaardwaarde kan een ontwikkeling alleen doorgang vinden als bij de geluidgevoelige gebouwen wordt aangetoond dat wordt voldaan aan een aanvaardbaar niveau.

Zes gemeenten binnen het werkgebied van OD IJmond hebben de verplichting om een Actieplan geluid op te stellen (Purmerend hoort daar niet bij). De plandrempel voor wegverkeerslawaai uit het Actieplan geeft het ambitieniveau van de gemeente weer. In veel gevallen is de plandrempel lager dan de grenswaarde uit de Omgevingswet. Nieuwe geluidgevoelige gebouwen toevoegen met een geluidbelasting boven de plandrempel is daarom niet wenselijk. Om te voorkomen dat de plandrempel wordt overschreden en om ruimte te houden voor groei van het verkeer, adviseert OD IJmond om voor gemeentelijk wegverkeer de grenswaarde bij te stellen naar 68 dB. De geadviseerde grenswaarden zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Geadviseerde grenswaarde OD IJmond

Geluidbronsoort	**Geadviseerde grenswaarde**
Provinciale wegen	
Rijkswegen	60 L_{den}
Gemeentewegen	
Waterschapswegen	68 L_{den}
Lokale spoorwegen	
Hoofdspoorwegen	65 L_{den}
	55 L_{den}
Industrieterreinen	45 L_{night}

OD IJmond gaat op basis van bovenstaande uit van de volgende uitgangspunten:

- Waar mogelijk wordt gestreefd naar de GGD-richtwaarden. Een nieuw geluidgevoelig gebouw kan dan worden toegelaten.
- Als wordt voldaan aan de standaardwaarde uit het Bkl, wordt in ieder geval voldaan aan een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat. Een nieuw geluidgevoelig gebouw kan dan worden toegelaten.

- Indien er sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde, moet altijd worden aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar niveau. Het akoestisch onderzoek maakt dit inzichtelijk
- Een aanvaardbaar niveau boven de standaardwaarde wordt in ieder geval bereikt als wordt voldaan aan de regels in deze handreiking.
- In alle gevallen moet voldaan worden aan het binnenwaarde van 33 dB Lden

In de handreiking wordt meegegeven onder welke voorwaarden een geluidbelasting boven de standaardwaarde (en tot maximaal de grenswaarden uit het Bkl) toelaatbaar is. Het gaat dan onder meer om de volgende bepalingen:

- Alleen bij zeer zwaarwegende belangen is een geluidbelasting tot aan de grenswaarden uit het Bkl (tabel 2.2.) mogelijk. Deze belangen moeten worden aangetoond en beargumenteerd in een akoestisch onderzoek.
- Bij het toevoegen van een geluidgevoelig gebouw boven de standaardwaarde worden in het akoestisch onderzoek alle maatregelen die het geluid kunnen beperken tot de standaardwaarde onderzocht.
- Bij maatregelenonderzoek wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:
    - Bij voorkeur wordt de oplossing gevonden in het ontwerp en de situering van het geluidgevoelig gebouw. Daarmee worden gebouwen zo optimaal mogelijk gepositioneerd ten opzichte van geluidsbron. Hierbij kan gedacht worden aan:
        - Zorgen voor afscherming door niet-geluidgevoelige gebouwen
        - Optimale verkavelingsvorm en gebouw oriëntatie ten opzichte van de bron
        - Vorm van het gebouw, bijvoorbeeld U-vorm of O-vorm
    - Bronmaatregelen, zoals:
        - Geluidreducerend wegdek
        - Verlaging van de snelheid
    - Overdrachtsmaatregelen, zoals:
        - Geluidschermen
        - Afscherming door niet-geluidgevoelige gebouwen
        - Aanleg van groenstroken met geluidsabsorberende bodem
- Indien er sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde heeft een geluidgevoelig gebouw in ieder geval één geluidluwe gevel in het belang van het beschermen van de gezondheid.
    - De geluidluwe zijde wordt gecreëerd aan de van de geluidbron afgekeerde zijde
    - Bij nieuwe appartementencomplexen, waar niet alle woningen redelijkerwijs voorzien kunnen worden van een geluidsluwe gevel, is het in uitzonderlijke gevallen en met goede motivatie toegestaan een geluidluwe gevel te creëren door middel van een bouwkundige constructie (bijvoorbeeld een loggia of balkon met afscherming)
    - De geluidgevoelige ruimten worden zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel van de woning geprojecteerd, waarbij minimaal 1 slaapkamer aan de geluidluwe zijde wordt gesitueerd.
    - Een niet-geluidgevoelige gevel kan alleen worden toegepast als het onvermijdelijk is; bij zwaarwegende belangen en als er geen maatregelen te nemen zijn zodat

wordt voldaan aan de door de OD IJmond geadviseerde grenswaarden (tabel 2.1). Dit moet worden aangetoond en beargumenteerd in het akoestisch onderzoek.
    - Er mag maximaal één niet-geluidgevoelige gevel per geluidgevoelig gebouw worden toegepast.
    - Bij het toepassen van een niet-geluidgevoelige gevel is altijd een advies van de GGD noodzakelijk in het kader van een gezond woon- en leefklimaat.
- Bij woningen die beschikken over een individuele buitenruimte dienen deze aan de geluidluwe zijde gesitueerd te worden. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.
    - Bij nieuwe appartementencomplexen, waar niet alle woningen redelijkerwijs voorzien kunnen worden van een geluidsluwe buitenruimte aan de geluidluwe zijde, kan via een gezamenlijke buitenruimte toch een geluidluwe situatie gecreëerd worden.
    - Bij appartementen op hoog belaste locaties mag goed gemotiveerd een afsluitbare buitenruimte (balkon of loggia) worden toegepast om een geluidluwe buitenruimte te creëren.
- Voor vervangende nieuwbouw, transformaties en bij woningsplitsing worden dezelfde standaard- en grenswaarden gehanteerd als voor nieuwbouw
    - De eis voor geluidluwe gevel wordt opgehoogd met max 5 dB ten opzichte van nieuwe woningen
- Voor tijdelijke situaties (tot 10 jaar) gelden iets minder strenge regels
- Bij overschrijding van de standaardwaarde vindt een beoordeling van het gecumuleerd geluid plaats.

Tabel 2.2: Grenswaarden Bkl

Geluidbronsoort	**Grenswaarde**
Provinciale wegen	
Rijkswegen	60 L_{den}
Gemeentewegen	
Waterschapswegen	70 L_{den}
Lokale spoorwegen	
Hoofdspoorwegen	65 L_{den}
	55 L_{den}
Industrieterreinen	45 L_{night}

2 Luchtkwaliteit

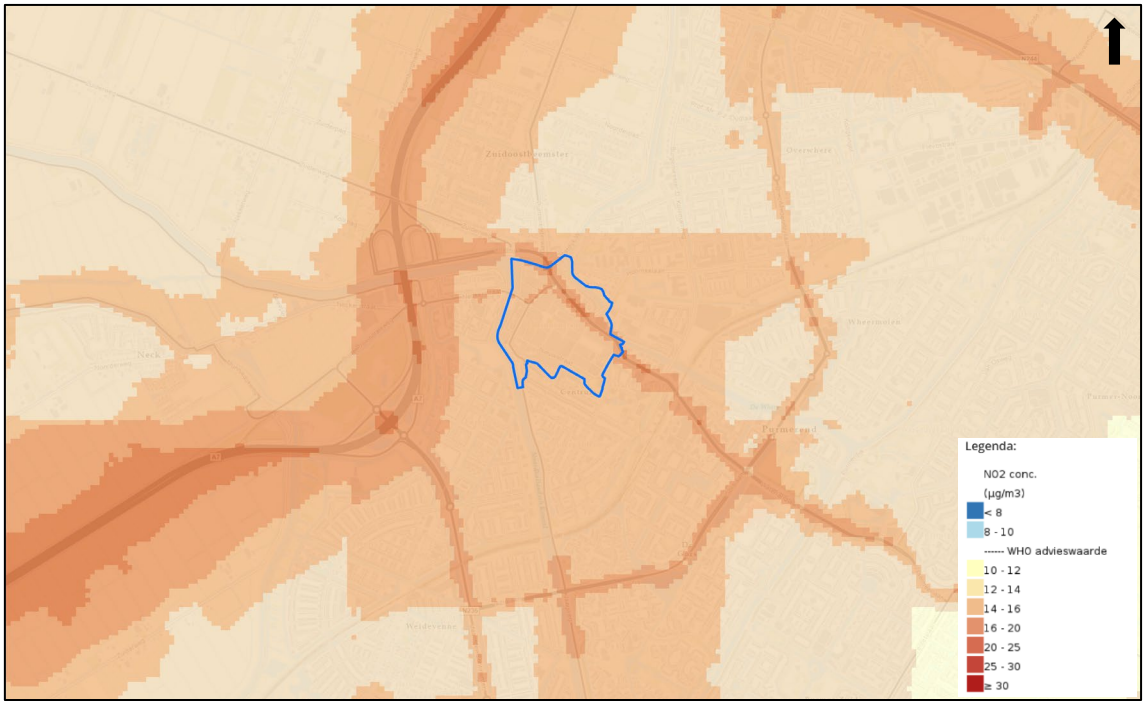
2.1 Kader

Op grond van de artikelen 5.50 en 5.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn de daarin opgenomen omgevingswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht van toepassing op die gevallen waarin op grond van het omgevingsplan de aanleg van een autoweg, een autosnelweg of een tunnelbuis voor het wegverkeer mogelijk wordt gemaakt. Ook als de gemeente in kwestie deel uitmaakt van een van de aangewezen agglomeraties, moeten bij het vaststellen van de wijziging van het omgevingsplan de omgevingswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht in acht worden genomen. Voor het omgevingsplan Binnenstad Purmerend is er geen sprake van een van deze omstandigheden. Daarom is deze instructieregel niet op deze wijziging van het omgevingsplan van toepassing.

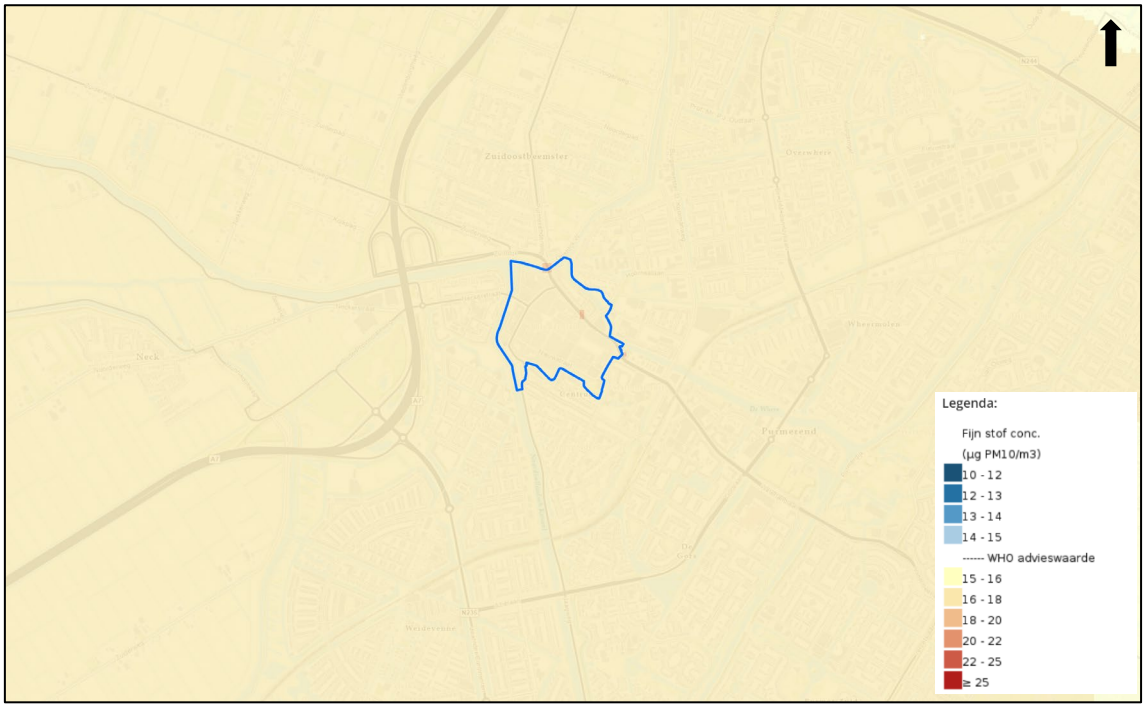
2.2 Onderzoek

Voorliggend plangebied is niet gelegen binnen een van de aangewezen aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit. Een toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen is daarom in principe niet benodigd. In het kader van het beoordelen van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt de luchtkwaliteit rondom het plangebied inzichtelijk gemaakt.

Volgens de kaarten van het RIVM in de Atlas leefomgeving bedraagt de concentratie NO_2 in het plangebied maximaal 22 µg/m^3 en de concentratie PM_{10} maximaal 18 µg/m^3 per jaar (2022). De maximale waarden worden bereikt in het noorden van het plangebied langs de verbindingsweg Gedempte Where. De waarden liggen ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m^3 per jaar. Het effect op de luchtkwaliteit wordt daarbij beschouwd als ‘niet in betekende mate’. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.



Afbeelding 2.2: NO_2 concentratie (het plangebied is blauw omkaderd).



Afbeelding 2.3: PM_{10} concentratie (het plangebied is blauw omkaderd).

2.3 Conclusie

Eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied zijn wat betreft luchtkwaliteit niet evident onuitvoerbaar en kunnen op aanvaardbare wijze worden gerealiseerd. Het plangebied ligt niet binnen de aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit, en de luchtkwaliteitsmetingen tonen aan dat de concentraties van NO_2 en PM_{10} ruim onder de geldende omgevingswaarden blijven.

3 Bedrijven en milieuzonering/geluid en geur door activiteiten

Op grond van paragraaf 5.1.4.2 en paragraaf 5.1.4.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet rekening gehouden worden met geluid en geur van activiteiten.
Voor geluid en geur door activiteiten geldt dat (voorlopig) de regels uit hoofdstuk 22.3.4 ‘Geluid’ en 22.3.6 ‘Geur’ van toepassing zijn. Dit betreft regels uit de ‘bruidsschat’ en er zal een keuze gemaakt moeten worden in hoeverre deze overgenomen worden in het nieuwe deel van het plan.

Binnen het plangebied is in grote mate sprake van functiemenging, waarbij wonen direct naast andere (milieubelastende) functies voorkomt. Dergelijke functies kunnen in beginsel naast elkaar voorkomen mits bedrijven hier in hun bedrijfsvoering rekening houden of maatregelen treffen.

4 Stikstof

4.1 Kader

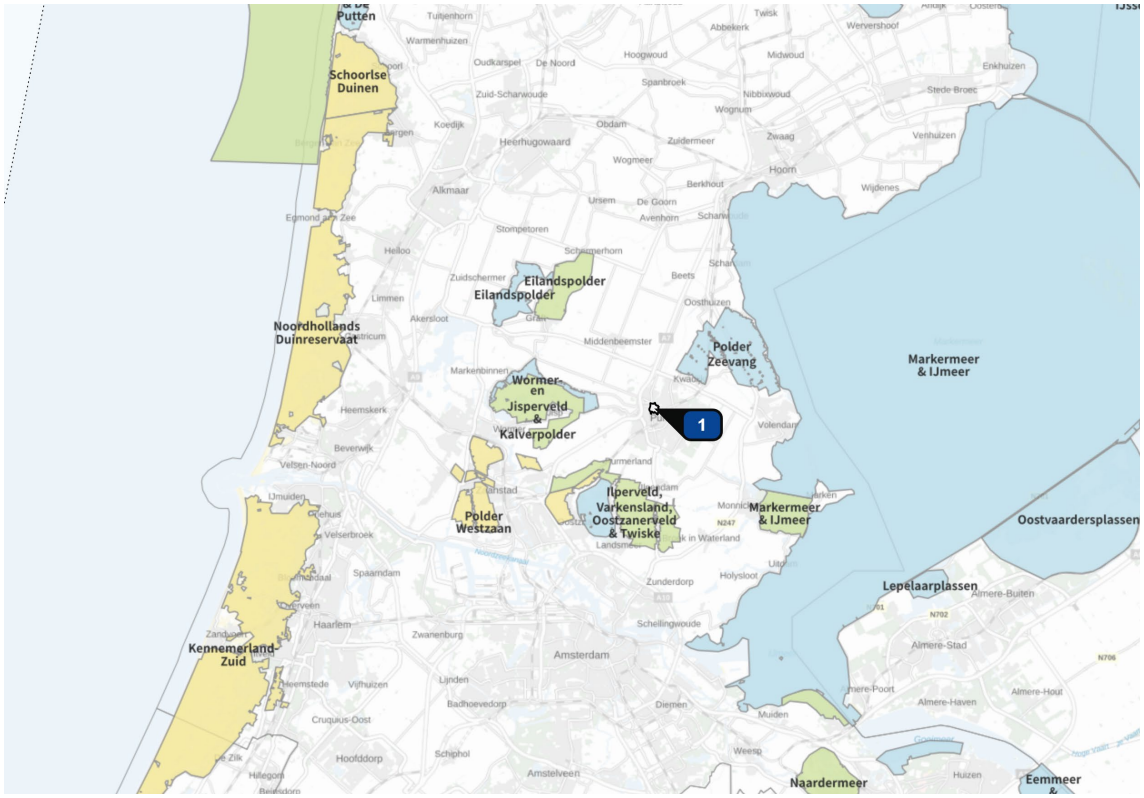
Onderzoek naar stikstofdepositie is noodzakelijk om te onderzoeken of een project of plan leidt tot negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. In veel Natura 2000-gebieden is door een overbelasting van stikstof een probleem met de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen. Nieuwe projecten of plannen kunnen uitsluitend doorgang vinden indien

significante effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten, of wanneer na het nemen van mitigerende maatregelen uit een passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling niet leidt tot negatieve effecten. De juridische basis wordt gevormd door de Europese Habitatrichtlijn (1992).

Effecten van een plan of een project op de stikstofdepositie kunnen ontstaan tijdens de realisatiefase en/of de gebruiksfase. Met het rekenmodel AERIUS Calculator kan deze stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden van soorten binnen Natura 2000-gebieden worden berekend. Indien uit de berekeningen met AERIUS blijkt dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie (kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol N/ha/jaar), kunnen significante effecten ten gevolge van stikstofdepositie op voorhand worden uitgesloten.

4.2 Ligging plan ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het plan zijn diverse Natura 2000-gebieden gelegen. Voor de gebieden Polder Zeevang (circa 2 km afstand), Markermeer & IJmeer (circa 8 km afstand), Lepelaarplassen (circa 19 km afstand) en Oostvaardersplassen (22 km) geldt dat binnen deze gebieden geen stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn, zodat het onderzoek geen betrekking heeft op deze natuurgebieden.
De meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (circa 3 km afstand), Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (circa 4 km afstand), Eilandspolder (circa 8 km afstand), Polder Westzaan (circa 10 km afstand), Noordhollands Duinreservaat (circa 20 km afstand), Kennemerland-Zuid (circa 22 km afstand) en Naardermeer (circa 24 km afstand).



Afbeelding 4.1: Ligging van het plan ten opzichte van Natura 2000-gebieden

4.3 Onderzoek

Allereerst is in deze QuickScan berekend waar het ‘omslagpunt’ is gelegen bij welke emissie sprake is van een toename van de stikstofdepositie. Hierbij wordt opgemerkt dat juridisch gezien de depositie leidend

is en niet de emissie en dat de emissie dus als indicatief gezien moet worden. Ook wordt opgemerkt dat de depositie (in beperkte mate) afhankelijk van de broneigenschappen en afhankelijk is van de positionering van de bronnen. Het meer gedetailleerd invoeren zou er toe kunnen leiden dat er meer of minder kg geëmitteerd kan worden.

In de berekening is het plangebied als vlakbron ingevoerd, waarmee de emissie over het gehele gebied 'uitgesmeerd' is. De invoer van de bron is gebaseerd op een machine met kenmerk 'Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW met SCR'. Hierbij is gerekend met een veelvoud van een verbruik van 10 liter per uur en de toevoeging van 6% AdBlue. Hiermee bedraagt de verhouding NO_x : NH_3 ongeveer 25:1. Deze invoer is representatief voor de inzet van mobiele werktuigen tijdens de aanlegfase van een project of de opbouw van een project. De emissie is steeds met circa 10 kg verhoogd.

Uit de berekeningen blijkt dat bij een emissie van 384,7 kg NO_X en 15,6 kg NH_3 (totaal circa 400 kg) nog geen sprake is van een toename terwijl bij 394,1 kg NO_X en 16,0 kg NH_3 (totaal circa 400 kg) wel sprake is van een toename van de depositie.

In draaiuren uitgedrukt ligt - op basis van eerder genoemde uitgangspunten- het omslagpunt tussen de 6520 en 6680 draaiuren ofwel tussen de 271 en 278 dagen waarbij één machine continu in werking is.

Dit betekent dat er voor wat betreft het aspect stikstof de nodige emissie plaats kan vinden, maar dat gelet op het beoogde evenementen wel nader onderzoek moet plaatsvinden.

5 Omgevingsveiligheid

5.1 Kader

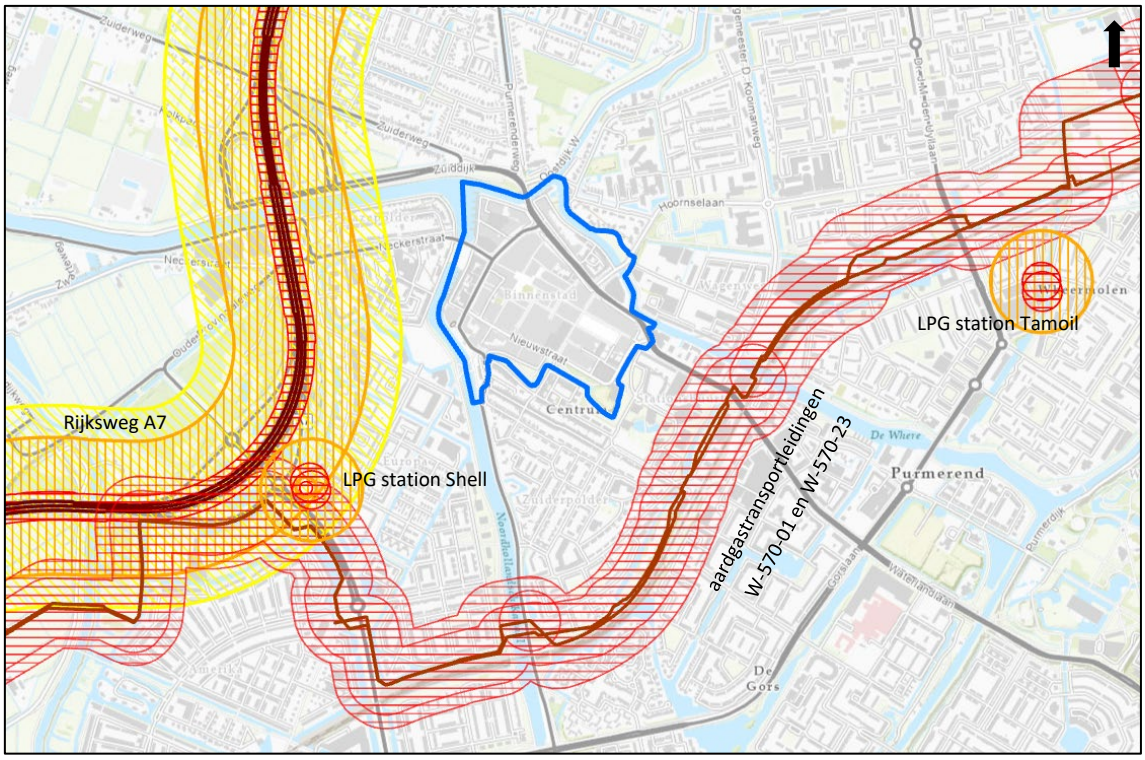
Op grond van artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving moet in een omgevingsplanwijziging rekening worden gehouden met het belang van het voorkomen, beperken, bestrijden, vluchten en geneeskundige hulpverlening van of in geval van branden, rampen en crises. In de instructieregel is voor zover deze branden, rampen en crises samenhangen met de opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, vuurwerk, explosieven en windturbines een gedetailleerde uitwerking gegeven. Voor de nadelige gevolgen voor de externe veiligheid, die met deze activiteiten binnen het plangebied kunnen samenhangen, wordt in de instructieregel een systeem van het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden gehanteerd.

Bij het wijzigen van het omgevingsplan moet een plaatsgebonden risico van 10^{-6} in acht worden genomen. Dit houdt in dat met de regels in het omgevingsplan moet worden geborgd dat het risico op het overlijden van een onbeschermd persoon wordt beperkt tot één geval in één miljoen jaar. Daarnaast moet in het omgevingsplan rekening worden gehouden met het overlijden van een groep van tien personen of meer door een ongewenste gebeurtenis binnen een aandachtsgebied.

5.1 Onderzoek en conclusie

Omgevingsveiligheid gaat over de invloed van het transport of opslag van gevaarlijke stoffen op de omgeving. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende risicobronnen aanwezig, zoals weergegeven op afbeelding 1.1. Het betreft de risicobronnen:

- LPG-tankstations Shell de Weide Venne en Tamoil John F. Kennedyplein;
- Hogedruk aardgastransportleidingen W-570-01 en W-570-23;
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A7.



Afbeelding 1.1 : risicobronnen en brandaandachtsgebieden (rode arcering), explosieaandachtsgebied (oranje arcering) en gifwolkaandachtsgebied (gele arcering) (het plangebied is blauw omkaderd).

Op afbeelding 1 is te zien dat het plangebied niet is gelegen binnen de aandachtsgebieden van de omliggende risicobronnen. De risicobronnen hebben daarom geen invloed op het omgevingsplan.

Projectverantwoordelijke:	mevrouw J.M. Verweij BBE
Behandeld door:	de heer ir. M.J. van Wijngaarden
	mevrouw N.Verburg BBE
Telefoonnummer:	010-4330099

File: j:\624\142\70\3 projectresultaat\milieu\quickscan milieu binnenstad purmerend.docx

KUIPER COMPAGNONS

BIJLAGEN