

Notitie

Aanmelding project PostNL Purmerend, in het kader van een (aanvraag) bestemmingsplan en de m.e.r.-beoordeling

Aan: Gemeente Purmerend

Onderwerp: **Milieueffectrapportage (m.e.r.):
Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling stedelijk ontwikkelingsproject PostNL
(woningbouw), Gedempte Where 1 (PostNL-locatie) Purmerend**

Datum: 26 oktober 2020

Van: N.J. (Nutte) Cuperus MSc, Metafoor RO,
i.o.v. Noord Hollandse Projectontwikkeling Maatschappij 2 B.V.

1. Aanleiding en achtergrond

In het kader van de aanvraag van een bestemmingsplan voor het project appartementengebouw PostNL in Purmerend, dient informatie ten behoeve van een m.e.r.-beoordeling te worden verstrekt.¹ Dit betreft informatie in verband met mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen vanwege de voorgenomen activiteit. Op basis van de verstrekte gegevens dient het bevoegd gezag te beoordelen of er een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Het onderhavige project betreft een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. In het geval van een MER moet een milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure worden gevoerd.

In het kader van de activiteit, een stedelijk ontwikkelingsproject, en de te verstrekken gegevens wordt een meldingsnotitie opgesteld. De onderhavige meldingsnotitie bevat de gegevens van het project. Tevens wordt in deze notitie een m.e.r.-beoordeling opgesteld. Op basis van de verstrekte informatie en de beoordeling van de (mogelijke) milieugevolgen, beslist het bevoegd gezag of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.²

De ontwikkelaar Noord Hollandse Projectontwikkeling Maatschappij 2 B.V. beoogt de locatie Gedempte Where 1 (ook wel de PostNL-locatie) in Purmerend als inbreidingslocatie te herontwikkelen. Het onderhavige project PostNL betreft hoofdzakelijk woningbouw. Het project PostNL is een appartementengebouw met 158 woningen en 150 m2 bvo horeca, of met enkel 161 woningen. De projectlocatie, ofwel de PostNL-locatie, is gelegen in de binnenstad van Purmerend.

Er zijn in het kader van de ontwikkeling van het onderhavige project PostNL-locatie en het bestemmingsplan enkele (milieu)onderzoeken verricht. In het onderzoek is rekening gehouden met ontwikkelingen in de omgeving van de planlocatie. Daarmee is ook rekening gehouden met de cumulatie van het onderhavige project/plan met andere ontwikkelingen.

¹ Op grond van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer.

² Op grond van artikel 7.17 van de Wet milieubeheer.

Bij de m.e.r.-beoordelingsbeslissing, op grond van de informatie in deze aanmeldingsnotitie, houdt het bevoegd gezag rekening met:³

- voor zover relevant de resultaten van eerder uitgevoerde controles of andere beoordelingen van gevolgen voor het milieu;
- de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn⁴.

Bij de beslissing inzake of bij de voorbereiding van het planologisch besluit voor de activiteit een milieueffectrapport moet worden gemaakt, betreft het bevoegd gezag het volgende:

- kenmerken van het project;
- plaats van het project;
- kenmerken van het potentiële effect.

In de motivering van de beslissing inzake of bij de voorbereiding van het planologisch besluit voor de activiteit een milieueffectrapport moet worden gemaakt, verwijst het bevoegd gezag in ieder geval naar de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn.⁵

Onder effectkenmerken valt ook de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten.

De kenmerken en plaats van het onderhavige project PostNL en de effecten van het project/plan worden in deze notitie beschreven.

2. Projectgegevens

2.1 Locatie

2.1.1 Ligging en begrenzing, en omgeving

Het project PostNL bevindt zich op het adres Gedempte Where 1 te Purmerend, in de gemeente Purmerend. Het plangebied is gesitueerd aan de weg Gedempte Where, de weg Hoornselaan en de watergang De Where, aan de rand van de binnenstad. De ligging van het plangebied en de PostNL-locatie (Gedempte Where 1) is weergegeven op afbeelding 2.1A en 2.1B. De begrenzing van het plangebied is weergegeven op afbeelding 2.1B en 2.1C.

Via de Gedempte Where en vervolgens de N235 is het plangebied direct verbonden met de snelweg A7, die hemelsbreed op 1 kilometer ten westen van het plangebied ligt.

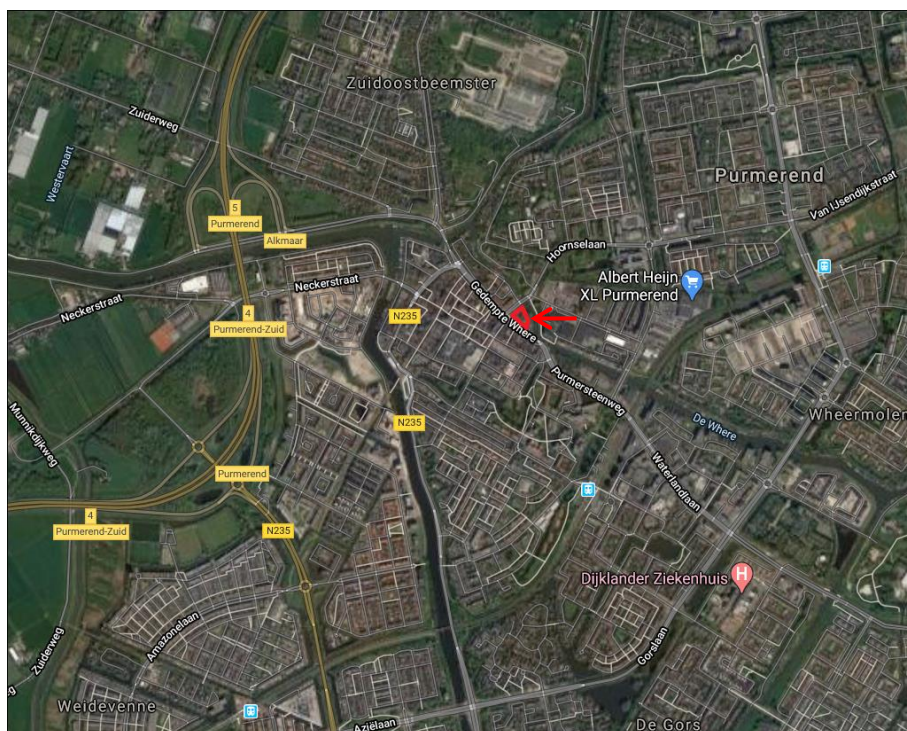
Ten westen en zuiden van het plangebied ligt het winkel- en horecagebied van de binnenstad. Ten zuiden van, en tegenover het plangebied ligt de weg/straat Achterdijk waaraan zich diverse functies en bebouwing bevinden. De Achterdijk ligt parallel aan de weg Gedempte Where en nabij het plangebied. Ten oosten van het plangebied, aan de overkant van het water, bevindt zich het 'Wagenweg-gebied' met grote detailhandelsvestigingen en parkeerterreinen, en langs het water enkele appartementengebouwen. In dit gebied zijn herontwikkelingen met woningbouw beoogd.

³ Op grond van artikel 7.17, lid 3 van de Wet milieubeheer.

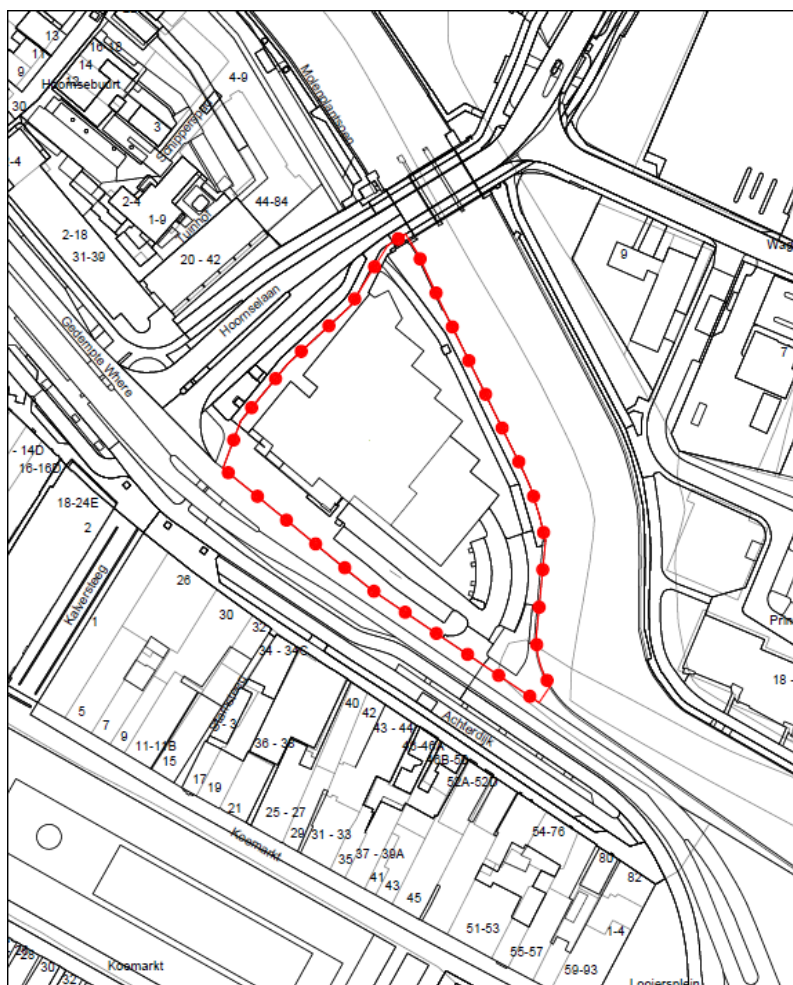
⁴ Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L 26), en Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2014, L 124).

⁵ Op grond van artikel 7.17, lid 4 van de Wet milieubeheer.

Afbeelding 2.1A Ligging plangebied en PostNL-locatie (Gedempte Where 1) in Purmerend



Afbeelding 2.1B Begrenzing plangebied, en ligging projectlocatie PostNL in directe omgeving



Het plangebied bevindt zich aan de watergang De Where, en binnen de 'watersingel' om de binnenstad. De Where ligt ten noorden van het plangebied en de weg Gedempte Where ten zuiden van het plangebied. Aan de westhoek van het plangebied ligt het kruispunt van de wegen Hoornselaan en Gedempte Where. Dit kruispunt is met verkeerslichten geregeld. De Gedempte Where is de belangrijkste verkeersader (aan de noordzijde) van de binnenstad. Deze weg gaat, bij het verlaten van de binnenstad, in oostelijke richting over in de Purmersteenweg en verder richting belangrijke ontsluitingswegen in Purmerend. De Gedempte Where gaat in westelijke richting, bij de noordhoek van de binnenstad, over in de N235.

De Hoornselaan ligt westelijk langs het plangebied en gaat via een beweegbare brug over het water van De Where. De brug ligt direct ten noorden van het plangebied.

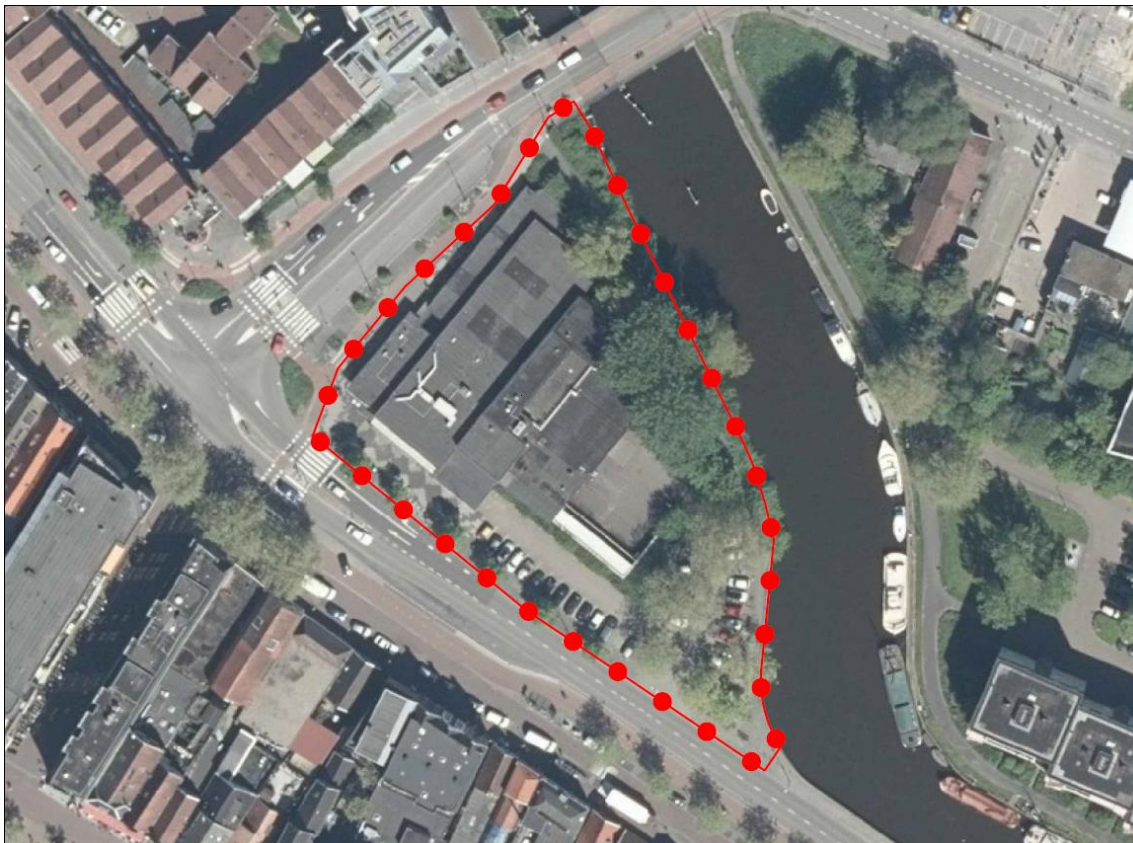
2.1.2 Huidige situatie projectlocatie/plangebied

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit het (kantoor)gebouw van de voormalige PostNL. Het gebouw staat al enkele jaren leeg, en is sterk verouderd. Het voormalige postkantoor kent een klein eigen afgesloten parkeerterrein dan wel distributieterrein, direct aan de oostzijde van het gebouw. Daarnaast bevindt zich in het zuidoostelijke deel van het plangebied een tweeledig openbaar parkeerterrein met in totaal 29 parkeerplaatsen. Tegenwoordig is hier sprake van betaald parkeren. De straatdelen bij de parkeerplaatsen zijn via een inritconstructie aangesloten op de Gedempte Where. Rondom het plangebied bevindt zich infrastructuur.

In het plangebied bevindt zich het pad Molenschans, dat langs het water ligt. Dit pad bevindt zich in een groenstrook, waar het groen met bomen aan weerszijden van het pad aanwezig is. Deze strook is enigszins een donkere plek.

Direct ten westen van, en langs, het plangebied ligt een fietspad parallel aan de Hoornselaan. Het fietspad, aan weerszijden van de weg, leidt naar en uit de binnenstad. Aan de zuidrand van het plangebied is sprake van verharding met daarin een rij bomen aan de Gedempte Where.

Afbeelding 2.1C Huidige situatie plangebied en PostNL-locatie (Gedempte Where 1)



2.2 Kenmerken project/voornemen

Het onderhavige project PostNL heeft betrekking op een appartementengebouw op de locatie Gedempte Where 1 in Purmerend. Voor het appartementengebouw is een compleet uitgewerkt ontwerp gemaakt; het ontwerp is reeds aangeleverd bij de gemeente. Het voorgenomen appartementengebouw komt op de plaats van een perceel met een kantoorgebouw van een voormalig postkantoor.

Vanwege het leegstaande pand, de huidige/voorgaande bestemming en het grotendeels niet in gebruik zijn van de locatie, is voor het onderhavige plangebied het PostNL-project ontwikkeld. Het project PostNL is ontwikkeld ten behoeve van transformatie, en zorgt voor een nagenoeg geheel nieuwe situatie in het plangebied. Op de PostNL-locatie zal in de nieuwe situatie een appartementengebouw met 6 tot 8 bouwlagen komen te staan. Het plan betreft een herontwikkeling en voorziet in 158 tot maximaal 161 woningen en maximaal 150 m2 bvo horeca. Er zijn twee varianten voor de invulling van het nieuwe gebouw: 158 appartementen en 150 m2 bvo horeca, of 161 appartementen en geen horeca.

De kenmerken van het voorgenomen project PostNL worden ook bepaald door de situering van het plangebied. Het plangebied ligt in de binnenstad van Purmerend en wordt begrensd door infrastructuur. De weg Gedempte Where, de weg Hoornselaan en de watergang De Where liggen langs/aan het onderhavige plangebied PostNL.

Afbeelding 2.2A Nieuwe situatie PostNL-locatie, situatietekening, bovenaanzicht PostNL-project



De nieuwbouw is toegespitst op de vormgeving van de planlocatie en op de (locatie)kenmerken van de omgeving. Het PostNL-project omvat een appartementengebouw met een binnentuin op een 2-laagse parkeergarage, met een aaneengesloten bebouwing. De parkeergarage ligt centraal in het gebouw en kent circa 66 parkeerplaatsen voor de autobezittende respectievelijk autodelende bewoners. De woningen bevinden zich op alle lagen en aan alle gevels/zijden van het gebouw.

De architectuur van het projectgebouw kent een grote mate van variatie, en is passend voor de binnenstad. Het appartementengebouw zal 6 tot 8 bouwlagen kennen, behoudens de binnenplaats. Aan de noordoostzijde is sprake van 8 bouwlagen. Langs de Hoornselaan is sprake van 7 bouwlagen. Langs de Gedempte Where is sprake van 7 bouwlagen en bij enkele geveldelen van 6 bouwlagen. Bij/onder de binnenplaats ligt een 2-laagse parkeergarage.

De maximale bouwhoogte van het appartementengebouw is 30 meter; dit betreft twee van de nokken aan de zijde van het water. De bouwhoogte ligt over het algemeen aanzienlijk lager. Langs de Gedempte Where en Hoornselaan is de onderhavige nieuwbouw respectievelijk maximaal 25 en 27 meter hoog. De daken van de nieuwbouw zijn voorzien van kappen, zoals ook de omliggende bebouwing langs de Gedempte Where en Hoornselaan veelal kappen kent.

De onderhavige locatie leent zich goed voor een (kleinschalige) horecafunctie, ook door de ligging langs het water. Daarom is aan de oostzijde een horecafunctie gesitueerd in het project en voorgestane appartementengebouw. Het betreft lichte horeca, zoals een restaurant, met een oppervlakte van maximaal 150 m2 bvo.

Rondom het voorgenomen appartementengebouw wordt de buitenruimte opnieuw ingericht; dit betreft de openbare ruimte. Aan de noordoostzijde van het appartementengebouw wordt langs het water nieuw openbaar groen aangelegd. Het bestaande openbaar gebied in het onderhavige plangebied komt voor een deel weer terug, in een nieuwe vorm of met een nieuwe inrichting. Binnen het plangebied zal geen sprake meer zijn van een parkeerterrein en openbare parkeerplaatsen. Het bezoekersparkeren van de woningen zal elders in de binnenstad plaats kunnen vinden. Het uitgangspunt voor het parkeren in en bij het onderhavige project, is de autoluwe binnenstad en het gereguleerd parkeren in de omgeving van het plangebied. De parkeergarage van circa 66 parkeerplaatsen voor bewonersparkeren is daar tevens op gebaseerd.

Afbeelding 2.2B Begane grond laag, met parkeergarage (laag 1 van 2)



Afbeelding 2.2C 3D-impressie appartementengebouw project PostNL



2.3 Ontwikkelingen/projecten in de omgeving van het project PostNL

In de omgeving van de PostNL-locatie vinden een aantal ontwikkelingen plaats. De concrete ontwikkelingen/projecten zijn reeds planologisch mogelijk gemaakt.

De concrete ontwikkelingen in de directe omgeving van de PostNL-locatie zijn:

- Woningbouw De Looiers, aan de Gedempte Where / Purmersteenweg (bij het Looiersplein), met maximaal 40 woningen (appartementen).
- Woningbouw Wagenweg 9, aan de overzijde van De Where en aan de Hoornselaan, met maximaal 69 woningen (appartementen).
- Woningbouw Brantjesoever, aan de Purmersteenweg tegenover het Stadhuis, met maximaal 116 woningen.
- Woningbouw op/in Kop West (sinds 2015) (tussen de binnenstad en de A7), waarvan het merendeel al is gerealiseerd. Door de ontwikkelaar van de PostNL-locatie worden nog circa 150 woningen gerealiseerd (op Veld I en J van Kop West); dit hangt wel samen met het onderhavige project PostNL, maar bevindt zich niet in de directe omgeving van de PostNL-locatie.
- Parkeergarage Stadhuisplein, aan de Purmersteenweg, waarvoor nog een planologische procedure moet worden opgestart.
- De onlangs gerealiseerde Markthal Purmerend, aan de Koemarkt.

Daarnaast werkt de gemeente aan de herontwikkeling van het 'Wagenweg-gebied'. Deze herontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door middel van verschillende bestemmingsplannen. Sommige deelontwikkelingen zijn al planologisch mogelijk gemaakt; andere nog niet en zijn nog in voorbereiding.

Met deze ontwikkelingen is reeds rekening gehouden in het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Purmerend. Dit verkeersmodel is gebruikt voor de onderzoeken in het kader van het onderhavige project PostNL.

3. Beschrijving (mogelijke) gevolgen van de activiteit voor de omgeving en het milieu

3.1 Verkeer en Parkeren

3.1.1 Algemeen en Uitgangspunten

In het kader van het project PostNL zijn de verkeersgevolgen, vanwege de realisatie van het project in combinatie met de verkeersontwikkelingen in de omgeving, beoordeeld.

Voor de herontwikkeling van de PostNL-locatie (Gedempte Where 1 Purmerend), en het onderhavige project appartementengebouw PostNL, is een verkeersonderzoek en een parkeeronderzoek verricht. Het verkeersonderzoek geeft inzicht in de maximale verkeersgeneratie/-intensiteiten vanwege het onderhavige project PostNL, en in de verkeersafwikkeling met betrekking tot de parkeergarage van het appartementengebouw. Het parkeeronderzoek geeft inzicht in de parkeerbehoefte in relatie tot de PostNL-locatie en het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de gemeente Purmerend. De onderzoeksrapporten zijn een bijlage bij deze notitie.

De verkeersberekeningen/-intensiteiten behorende bij het verkeersonderzoek zijn gebruikt als input voor het verrichte akoestisch onderzoek, luchtkwaliteitsonderzoek en stikstofdepositie-onderzoek.

Uitgangspunten

De ontwikkeling PostNL-locatie omvat 158 appartementen en 150 m2 bvo horeca/restaurant. In de parkeergarage van het appartementengebouw worden circa 66 parkeerplaatsen voor auto's gerealiseerd, die toebehoren aan de bewoners van de appartementen.

Voor de verkeerskundige uitgangspunten op het onderliggend wegennet geldt het basisverkeersmodel Purmerend 2030 dat uitgaat van de Mobiliteitsvisie Purmerend.

De gemeenteraad van Purmerend heeft in het voorjaar van 2018 de Visie op Mobiliteit (Purmerend 2040) vastgesteld. Deze visie gaat uit van een meer autoluwe binnenstad. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad. Door slimmer om te gaan met mobiliteit, bijvoorbeeld door toepassing van deelauto's, in te zetten op fiets en openbaar vervoer en/of uit te gaan van een nul-vergunningenregeling, kan het autobezit en -gebruik worden beperkt. Hierdoor is minder ruimte nodig voor rijdende en stilstaande auto's en kan met meer ruimtelijke kwaliteiten en een hogere dichtheid worden gebouwd en kan worden gezorgd voor een acceptabele verkeersafwikkeling.

De PostNL-locatie is een locatie die zich goed leent voor de beoogde mobiliteitsaanpak. De locatie grenst aan de voetgangerszone en ligt in de rand van de Purmerendse binnenstad, op loopafstand van alle voorzieningen zoals winkels en horeca. Voor de deur van de planlocatie ligt een bushalte met frequente rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam en Edam. Het NS-station van Purmerend is op loopafstand van de planlocatie gelegen. Het onderhavige project is gelegen in een gereguleerd parkeergebied, waardoor de parkeervraag niet op de omgeving kan worden afgewikkeld.

3.1.2 Verkeersgeneratie, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is bepaald op basis van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage. Voor de berekening van de verkeersgeneratie, is het CROW verkeersgeneratiekencijfer gehanteerd (CROW-publicatie 381). Het parkeerkencijfer dat aansluit bij het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage, heeft een bijpassend verkeersgeneratiekencijfer. In het verkeersgeneratiekencijfer is tevens rekening gehouden met ritten van bezoekers. Ondanks dat bezoekers niet parkeren in de parkeergarage op de PostNL-locatie, worden deze ritten wel gemaakt.

Voor de 5 deelauto's wordt zekerheidshalve uitgegaan van een dubbel aantal ritten. De aldus berekende verkeersgeneratie bedraagt 527 ritten per werkdagemaal respectievelijk circa 480 ritten per weekdagemaal.

Ten aanzien van luchtkwaliteit en stikstof(depositie) wordt gerekend met het weekdagemaal cijfer, en dit is zekerheidshalve verhoogd naar 500.

Voor de berekeningen en analyse is ervan uitgegaan dat twee-derde (de bewoners) zich direct bij de parkeergarage begeeft en de rest (bezoekers) zich over de omgeving verspreidt.

Verkeersafwikkeling (parkeergarage)

Voor de aantakking van de parkeergarage op het wegennet van Purmerend is uitgegaan van:

- De intensiteiten op het omliggende wegennet.
- De prognose voor de verkeersproductie voor zover die gebruik maakt van de parkeergarage.
- De locatie en vormgeving van de in- en uitgang van de parkeergarage aan de zuidzijde van het appartementengebouw, aan/langs de Gedempte Where, zoals weergegeven op afbeeldingen 2.2A en 2.2B.

Afslaan naar de parkeergarage

De in- en uitrit van de parkeergarage bevindt zich ter hoogte van de bushalte op de Gedempte Where/Achterdijk net voor het begin van de opstelvakken van het kruispunt met de Hoornselaan. Daarmee bevindt de in- en uitrit zich in het invloedsgebied van het kruispunt. Voor een veilige en soepele verkeersafwikkeling op het kruispunt is het wenselijk de afstroom van het kruispunt niet te blokkeren.

Uiteindelijk is het de ambitie van de gemeente Purmerend om de binnenstad en ook deze route meer verkeersluw in te richten. Bij de intensiteiten zoals die nu in het basisverkeersmodel 2030 zijn opgenomen, blijft zeker op de Gedempte Where en het kruispunt met de Hoornselaan voldoende verkeersafwikkeling nog van belang en zullen voorts nog verkeerslichten nodig zijn om dit te realiseren. Hiermee is in deze analyse rekening gehouden. Om de afstroom vanaf het verkeerslicht te garanderen, kan een linksafbeweging alleen plaatsvinden als er opstelruimte beschikbaar is voor tenminste een auto.

Concreet betekent dit dat er drie mogelijkheden zijn:

- Niet linksafslaan vanuit het westen naar de parkeergarage.
- Realiseren van een opstelruimte in de middenberm.
- Linksafslaan vanaf de rijbaan na verdere verlaging van de intensiteiten in de toekomst.

De rechtsafbeweging naar de parkeergarage is bij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten eenvoudig mogelijk zonder aanvullende voorzieningen. Een dergelijke manoeuvre kan ook veilig op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom worden uitgevoerd.

Voor de realisatie van het gebouw wordt ervan uitgegaan dat er nu geen linksafbeweging plaatsvindt en dat deze bij een toekomstige herinrichting zou kunnen worden toegevoegd.

Oprijden vanuit de parkeergarage

De weg oprijden vanuit de parkeergarage kan in ieder geval rechtsaf. De te kruisen verkeersstroom is relatief beperkt en de manoeuvre is niet complex. Er zijn daarvoor geen aanvullende voorzieningen nodig.

Linksafslaan vanuit de parkeergarage is bij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten mogelijk maar op drukke momenten kunnen lange wachttijden ontstaan en er is sprake van een complexe manoeuvre. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is sterk aan te bevelen alleen rechtsafslaan toe te staan.

Voor de realisatie van het gebouw wordt ervan uitgegaan dat er nu geen linksafbeweging plaatsvindt en dat deze bij een toekomstige herinrichting zou kunnen worden toegevoegd.

Opstellen

Zolang er tussen de rijbaan en de toegangsdeur van de garage minimaal 6 meter ruimte is, is aanvullende opstelruimte (uitvoegstrook o.i.d.) niet nodig. Omdat er geen ruimte is voor auto's om tegelijkertijd in- en uit te rijden, moet wel rekening worden gehouden dat voertuigen elkaar buiten kunnen passeren. In het projectontwerp is dat mogelijk gemaakt.

Voorkomen ongewenste verkeersbewegingen

In het ontwerp van de in- en uitgang van de parkeergarage zijn de aansluitingen op de hoofdrijbaan onder een hoek ingetekend. Dit betekent dat de gewenste rechtsafbewegingen worden ondersteund. Het toevoegen van een fysieke barrière om linksafslaan onmogelijk te maken, wordt hier niet wenselijk geacht. De barrière levert meer gevaar op dan een incidentele auto die illegaal linksafslaat.

Conclusie ontsluiting

Op de beoogde locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage kan veilig worden opgesteld om in- en uit te rijden. De ontsluiting op de rijbaan kan veilig op basis van rechtsaf-in en rechtsaf-uit. Bij een toekomstige herinrichting van de rijbaan op basis van lagere verkeersintensiteiten (autoluw) kan de mogelijkheid om linksaf in- en uit te rijden wellicht nog worden toegevoegd.

Effect op de verkeersafwikkeling

Het kruispunt van de Gedempte Where en de Hoornselaan is in de bestaande situatie en in het basisverkeersmodel 2030 een drukbelast kruispunt met verkeerslichten. Op basis van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten kan het verkeersaanbod met de bestaande verkeersregeling nog worden verwerkt.

De invloed van het verkeersaanbod met betrekking tot de PostNL-locatie is met in totaal circa 500 mvt/etmaal (zeer) beperkt:

- De verkeersintensiteit is al onderdeel van de geprognosticeerde totalen en maakt daar een bescheiden deel van uit (circa 4%).
- Met betrekking tot de intensiteiten van de parkeergarage komen bezoekers überhaupt niet bij de garage omdat bezoekers op een andere plek in de binnenstad parkeren.
- Gezien de insteek om rechtsaf-in en rechtsaf-uit te rijden, komt het aanrijdende verkeer vanuit het oosten en dus zeker niet altijd langs dit kruispunt. Tijdens de maatgevende avondspits (inrijden) is er dus nauwelijks effect.

Op de alternatieve routes naar de PostNL-locatie voor omrijdende bewoners of bezoekers - concreet de route langs de zuidzijde van het centrum en via de Waterlandlaan uit het oosten - is het in het basismodel 2030 rustiger dan in de bestaande situatie, en kan het verkeersaanbod dus zondermeer worden afgewikkeld.

Cumulatie

De toename in verkeersaantrekkende werking vanwege het onderhavige project PostNL is dusdanig beperkt dat de cumulatie met ontwikkelingen in de omgeving gering is. Ten aanzien van de cumulatie met andere ontwikkelingen, geeft het onderhavige project geen belangrijke nadelige milieugevolgen.

Conclusie

De verkeersaantrekkende werking vanwege het project PostNL leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, en vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

De bestaande en toekomstige bereikbaarheid is geen belemmering. Met betrekking tot bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid geeft het onderhavige project PostNL geen belangrijk nadelig (milieu)gevolg.

3.1.3 Parkeren en mobiliteit

Met het onderhavige project worden circa 66 parkeerplaatsen in de parkeergarage van het appartementengebouw PostNL gerealiseerd. Deze parkeerplekken behoren toe aan de bewoners van de appartementen.

Voor de parkeersituatie met betrekking tot het onderhavige project zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

Parkeren nul-vergunningengebied

Gezien het gemeentelijke parkeer- en mobiliteitsbeleid, kan deze ontwikkeling gebruik maken van een nul-vergunningenregeling. Bij het onderhavige project PostNL is een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar, die bij de woningen kunnen worden meeverhuurd of -verkocht.

Met de nul-vergunningenregeling kunnen eigenaren van woningen géén aanspraak maken op parkeervergunningen voor straatparkeren. Deze optie sluit goed aan bij het gewenste mobiliteitsbeleid. Een select aantal bewoners kan kiezen of ze tegen betaling een parkeerplaats willen gebruiken, of kiezen voor een woning zonder parkeerplaats; een eventuele extra vraag naar parkeren wordt niet op de omgeving afgewenteld. Daarbij wordt opgemerkt dat het gemiddelde autobezit van een groot deel van de beoogde doelgroepen laag is.

Bezoekersparkeren

Bezoekers van de bewoners kunnen gebruik maken van de betaalde publieke parkeerplaatsen in de omgeving. Het maatgevende moment van bezoekersparkeren is op zaterdagmiddag.

Op zaterdagmiddag is de druk op parkeerplaatsen in de openbare ruimte het grootst. Op de zaterdagmiddag zijn met betrekking tot het project PostNL in totaal 38 parkeerplaatsen nodig om het bezoekersparkeren op te vangen. (158 woningen x 0,3 parkeerplaatsen x 60% aanwezigheid en 150 m2 bvo restaurant x 9 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo x 70% aanwezigheid).

Bezoekers van de PostNL-locatie hebben geen parkeerplaatsen op de PostNL-locatie en zullen een autoparkeerplaats moeten zoeken op een van de betaalde parkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied.

Gevolgen voor het parkeren in de binnenstad

Bij een nul-vergunningenregeling in een gereguleerde omgeving en een situatie waarbij een aantal woningen beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, is er geen parkeervraag van de bewoners van de woningen in de omgeving te verwachten.

Drie onderdelen van het project PostNL hebben wel invloed op de omgeving:

- het bestaande parkeeraanbod op het terrein van de PostNL-locatie (29 parkeerplaatsen);
- anders dan in eerdere plannen is er geen openbaar parkeeraanbod op of onder het terrein van de PostNL-locatie voorzien;
- bezoekersparkeren leidt tot een parkeervraag van 38 (betaalde) parkeerplaatsen in de omgeving.

Voor deze drie onderdelen geldt dat ze al waren voorzien in 'Parkeeraanlyse binnenstad Purmerend', die als basis is gebruikt voor het parkeer- en mobiliteitsbeleid van de binnenstad.

In de parkeerbalans voor de binnenstad van Purmerend (Parkeeranalyse binnenstad Purmerend, update parkeeronderzoek najaar 2018) is een analyse gemaakt van vraag en aanbod van parkeerplaatsen. In deze analyse is rekening gehouden met de op dat moment bekende ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief de sloop van parkeergarage 't Lammetje op de Schapenmarkt. In de analyse is er rekening mee gehouden dat het bezoekersparkeren met betrekking tot de PostNL-locatie in de openbare ruimte plaatsvindt. Aangezien op dat moment nog geen concreet programma voor de PostNL-locatie bekend was, is nog geen parkeervraag voor deze planlocatie opgenomen. In totaal volgt uit de parkeerbalans een extra parkeeropgave (te realiseren plekken) van circa 200 parkeerplaatsen voor het op dat moment bekende programma plus ruimte voor de nieuwe ontwikkelingen.

Met het besluit om bij het Stadhuis een parkeergarage met meer dan 300 parkeerplaatsen te realiseren, is er ruimschoots voldaan om de parkeervraag van toekomstige ontwikkelingen op te vangen, waaronder het bezoekersparkeren (en eventueel enkele werknemers) van de PostNL-locatie. Vooruitlopend op de geplande bouw van een parkeergarage bij het Stadhuis - waarvan de ruimtelijke procedure nog loopt - is inmiddels ook een aantal andere vervangende terreinen gerealiseerd. Zo is een tijdelijk parkeerterrein aan de Stationsweg gerealiseerd, is het parkeerterrein van de Deen aan de Wagenweg 24 uur per dag geopend, en zijn bij de Wagenweg twee tijdelijke parkeerterreinen gerealiseerd. Ook op korte loopafstand van de PostNL-locatie (<100 meter) zijn verschillende openbare parkeerplaatsen beschikbaar, die uiteraard ook door bezoekers van andere functies worden gebruikt.

Conclusie parkeernorm

De onderhavige projectlocatie, de PostNL-locatie, biedt door de ligging en het aanbod van alternatieve vervoerwijzen volop potentie om te voldoen met een lagere parkeernorm. Binnen het gemeentelijk beleid biedt de nul-vergunningenregeling mogelijkheden voor het afwijken van de norm.

Cumulatie

Aangezien er in de omgeving sprake is van gereguleerd parkeren, met een nul-vergunningenregeling, en de parkeerbalans voor de omgeving op orde is, speelt cumulatie geen rol. De bezoekers-parkeervraag van het onderhavige project kan gezamenlijk met andere ruimtelijke ontwikkelingen worden opgevangen in de omgeving.

Conclusie

Het aspect parkeren, met de specifieke parkeersituatie- en oplossing bij de PostNL-locatie en het appartementengebouw, geeft zoals blijkt uit analyse van het parkeeronderzoek geen belemmering voor het onderhavige project. De parkeervraag bij de voorgestane functies/woningen zal beperkt zijn en wordt voor het onderhavige project voldoende ondervangen. Gezien de locatiekenmerken en de projectkenmerken, zal de parkeervraag laag zijn.

Het project PostNL leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen inzake parkeren.

3.2 Geluid

3.2.1 Algemeen

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object, en hiervoor kent de wetgeving 'geluidsgevoelige bestemmingen' zoals wonen.

Het onderhavige project PostNL ligt in de omgeving van enkele geluidsbronnen. Het te ontwikkelen appartementengebouw van het PostNL-project bevindt zich binnen de geluidszones van de wegen Gedempte Where en Hoornselaan. De te realiseren maximaal 161 woningen in het appartementengebouw zijn nieuwe geluidsgevoelige functies/bestemmingen. Een onderzoek op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is noodzakelijk. Ten behoeve van het project voor het appartementengebouw is akoestisch onderzoek verricht. Het PostNL-project kent tevens een horecabedrijf. In het kader van het terras van de voorgestane horeca is akoestisch onderzoek verricht, naar het stemgeluid komend van het terras. De onderzoeksrapporten zijn een bijlage bij deze notitie.

3.2.2 Wet- en regelgeving

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting van een weg, spoorweg en industrieterrein bij geluidsgevoelige bestemmingen. In zijn algemeenheid stellen de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting als de geluidsgevoelige bestemming in de geluidszone van de bron is geprojecteerd. Daarnaast bevat de wet- en regelgeving een bandbreedte waartussen hogere waarden nodig zijn. De bandbreedte wordt (ten aanzien van te realiseren nieuwe woningen) begrensd door de waarden in tabel 3.2A.

Tabel 3.2A Grenswaarden geluidsbelasting op de gevels van nieuwe woningen

	<i>Voorkeursgrenswaarde</i>	<i>Maximale grens-/ontheffingswaarde</i>
Wegverkeer, binnenstedelijk	48 dB	63 dB
Wegverkeer, buitenstedelijk	48 dB	53 dB
Spoorwegverkeer	55 dB	68 dB
Industrieterrein	50 dB(A)	55 dB(A)

Een waarde boven de voorkeursgrenswaarde is onder voorwaarden aanvaardbaar. Een hogere geluidsbelasting op de gevel dan de maximale ontheffingswaarde is slechts mogelijk als deze gevel 'doof' wordt uitgevoerd of deze gevel wordt afgeschermd van het geluid van de bron (middels een vliesgevel). Indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en lager dan de maximale ontheffingswaarde, dan kan ontheffing (een hogere waarde) worden aangevraagd. De hogere waarden (kunnen) worden verleend door burgemeester en wethouders van de gemeente.

Een aantal wegen kennen geen wettelijke geluidszone, namelijk wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Voor deze wegen dient in het kader van de goede ruimtelijke ordening wel de geluidsbelasting te worden beschouwd, maar is dus geen sprake van te verlenen hogere waarden.

Geluidsbelasting activiteiten

Voor andere geluidsbronnen bevat het Activiteitenbesluit milieubeheer het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen. Bij de beoordeling van activiteiten in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden tevens de geluidsnormen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' meegenomen.

3.2.3 Geluidsbelastingen / Resultaten akoestisch onderzoek

Verkeer

Wagenweg

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat vanwege het wegverkeer op de Wagenweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden ter plaatse van het appartementengebouw PostNL. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Wagenweg is 44 dB na aftrek van 5 dB. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er vanwege deze weg geen belemmeringen voor de nieuwbouw.

N235

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat vanwege het wegverkeer op de N235 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden ter plaatse van het appartementengebouw PostNL. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de N235 is 33 dB na aftrek van 5 dB. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er vanwege deze weg geen belemmeringen voor de nieuwbouw.

Hoornselaan

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat vanwege het wegverkeer op de Hoornselaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ter plaatse van het appartementengebouw PostNL. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Hoornselaan is 62 dB na aftrek van 5 dB op de noordwestgevel van het appartementengebouw. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 14 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Gedempte Where

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat vanwege het wegverkeer op de Gedempte Where de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ter plaatse van het appartementengebouw PostNL. De hoogst berekende geluidsbelasting vanwege de Gedempte Where is 63 dB na aftrek van 5 dB op de zuidwestgevel van het appartementengebouw. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 15 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Cumulatieve geluidsbelasting

De gezamenlijke geluidsbelasting vanwege alle omliggende wegen zonder aftrek volgens artikel 110g Wgh is tevens berekend. De hoogste cumulatieve geluidsbelasting is 69 dB op de zuidwestgevel van het appartementengebouw. Ook de noordwestgevel wordt hoog geluidsbelast tot ten hoogste 67 dB. Dit betekent dat de minimale geluidwering van de gevel ten hoogste $(69-33=)$ 36 dB moet zijn om te voldoen aan de eisen ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevel die staan beschreven in het Bouwbesluit.

Bedrijven in omgeving

Ten aanzien van bedrijven en horeca in de omgeving van het project valt geen geluidhinder bij de woningen van het PostNL-project te verwachten. Bedrijven bevinden zich op ruime afstand en/of kennen een beperkte geluidsemissie.

Horeca project PostNL, stemgeluid terras

Bestaande woningen

Bij de bestaande woningen wordt voldaan aan de richtwaarde (voor de goede ruimtelijke ordening) van 50 dB(A) etmaalwaarde langtijdgemiddeld (bestaande uit 50 dB(A) dagperiode en 45 dB(A) avondperiode). De berekende geluidsbelasting vanwege het terras van 45 dB(A) in de avondperiode, staat gelijk aan een etmaalwaarde van 50 dB(A).

De maximale geluidniveaus vanwege het terras bedragen ten hoogste 53 dB(A) bij bestaande woningen. Dit voldoet aan de richtwaarden.

Voor de bestaande woonomgeving is het terras, beoordeeld overeenkomstig de VNG-richtlijn, planologisch inpasbaar. De richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde (betreffende 50 dB(A) dagperiode en 45 dB(A) avondperiode) voor het gemengd gebied kan worden nagekomen. Voor de maximale geluidniveaus kunnen de richtwaarden (betreffende 70 dB(A) dagperiode en 65 dB(A) avondperiode) eveneens worden nagekomen.

Vanwege het wegverkeer is de geluidsbelasting L_{den} bij de maatgevende woningen aan de Achterdijk 66 dB (avondperiode 61 dB) en bij het appartementencomplex aan de Prinsenhof 61 dB (avondperiode 56 dB). De geluidniveaus vanwege het terras (minimaal 10 dB lager) geven (ook in de huidige situatie) geen verhoging van het heersende geluidniveau ter plekke van de bestaande woningen. Het woon- en leefklimaat zal door het terras niet verslechteren.

Nieuwe woningen PostNL-project

Voor het terras is onderzocht dat het stemgeluid, na toepassing van gevelgeluidwering maatregelen bij enkele woningen, niet leidt tot een geluidsbelasting op de nieuwe woningen die niet aanvaardbaar is.

Bij de nieuwe appartementen, direct gelegen boven het terras, zijn langtijdgemiddelde geluidniveaus berekend van 58 tot 60 dB(A) in de dagperiode, en 57 tot 59 dB(A) voor de avondperiode. Deze geluidsbelastingen vanwege het terras voldoen niet aan de richtwaarden voor de dag- en avondperiode. De berekende maximale geluidniveaus vanwege het terras bedragen ten hoogste 70 dB(A) bij de nieuwe woningen, voor zowel de dag- als de avondperiode.

De VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voorziet niet in richtlijnen voor een situatie met nieuwe woningen én nieuwe bedrijfsactiviteiten. Beide ontwikkelingen (woningen en terras) zullen echter wel naast elkaar bestaan, en zijn gebaat bij een goede ruimtelijke inpassing.

Vanwege het wegverkeer is de gecumuleerde geluidsbelasting L_{den} bij de maatgevende appartementen (1e woonlaag) direct aan de Gedempte Water 65 dB (avondperiode 60 dB). Het langtijdgemiddeld geluidniveau vanwege het onderliggende terras is in de avondperiode 59 dB(A).

Bij de gevel van de appartementen (1e woonlaag) aan de nieuwe Molenschans is de geluidsbelasting 58 dB (avondperiode 53 dB). Het langtijdgemiddeld geluidniveau vanwege het onderliggende terras is daar in de avondperiode 57 dB(A), relevant hoger (4 dB(A)) dan het wegverkeersgeluid.

Van belang is een verbeterde gevelgeluidwering die het wettelijke binnengeluidniveau van 33 dB moet waarborgen, ter bescherming van een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners. De aanvullende geluidwering wordt daarbij bepaald op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege wegverkeer in de nabijheid van het plangebied. Door bij de gevelgeluidwering rekening te houden met de cumulatieve van geluid van het wegverkeer en van het terras, zal de gevelgeluidwering en het binnenniveau in de appartementen zorgdragen voor een acceptabel woon- en leefklimaat voor de bewoners. Hierbij is tevens geen belemmering voor het terras aan de orde, voor zover aan de grenswaarden voor het geluidniveau binnen de woningen blijft worden voldaan.

3.2.4 Maatregelen (overweging)

Geluidsbelasting wegverkeer

Het akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat ten gevolge van het wegverkeer de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Voor de nieuwe woningen moet daarom een hogere (grens)waarde worden aangevraagd. In dat kader dienen maatregelen te worden overwogen. Geluidbeperkende maatregelen, zoals bron- en afschermende maatregelen, kunnen mogelijk getroffen worden om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB per weg.

Conclusie geluidbeperkende (externe) maatregelen

Bij het onderhavige project PostNL zijn geluidbeperkende maatregelen bron- en afschermdende geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

De gemeente Purmerend kan voor de woningen van het PostNL-project een hogere waarde voor de geluidsbelasting vaststellen.

Geluidwering gevels

De geluidwering van de gevels van de woningen van het PostNL-project wordt afgestemd op de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege alle (wegverkeer) geluidsbronnen. Op deze manier worden de bewoners optimaal beschermd tegen de geluidsbelasting in de omgeving en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd. De minimale geluidwering van de gevel zal dusdanig zijn dat de geluidsbelasting in de woning (in geluidsgevoelige ruimtes) ten hoogste 33 dB zal bedragen. Er zal worden voldaan aan de eisen ten aanzien van de karakteristieke geluidwering van de gevel die staan beschreven in het Bouwbesluit.

Geluidsbelasting terras - maatregelen bij enkele nieuwe woningen in verband met stemgeluid

Om voor de bewoners van de nieuwe appartementen boven het terras een goed woon- en leefklimaat te waarborgen is, in aanvulling op de reeds extra benodigde gevelgeluidwering vanwege het wegverkeerslawaai, te voorzien in een akoestisch beter glaspakket. Een aanvaardbaar binnengeluidniveau (van 33 dB wegverkeer dan wel 35 dB(A) terrasgeluid) wordt daarbij gewaarborgd.

De extra gevelgeluidwering is reeds voor veel appartementen nodig, omdat geen doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen te treffen zijn met betrekking tot het wegverkeerslawaai.

3.2.5 Effecten voor omgeving, en Cumulatie

De eventuele verkeerstoenames, van belang voor de geluidsbelasting, vanwege het PostNL-project, zijn beperkt te noemen. De eventuele verandering van geluidsbelasting vanwege verkeer (van het PostNL-project) bij de woningen in de omgeving is zeer beperkt.

De geluidsbelasting vanwege de horeca van het PostNL-project, door stemgeluid op het terras, op de woningen in de omgeving is beperkt.

Cumulatie

De toename in verkeersaantrekkende werking, van belang voor de geluidsbelasting, vanwege het onderhavige project, is dusdanig beperkt dat de cumulatie met de ontwikkelingen in de omgeving gering is. Ten aanzien van de cumulatie met andere ontwikkelingen geeft het onderhavige project PostNL geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Voor wat betreft het terrasgeluid is tevens geen sprake van relevante cumulatie-effecten.

Tevens zal extra verkeer vanwege ontwikkelingen in de omgeving niet leiden tot relevante veranderingen in de geluidsbelastingen op de woningen van het onderhavige project, omdat in de huidige situatie reeds sprake is van aanzienlijke verkeersintensiteiten en omdat de omgeving van het plangebied (de binnenstad) autoluwer wordt gemaakt.⁶

⁶ Een toename van de verkeersintensiteit met 40% leidt tot een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB.

3.2.6 Conclusie

Met de toepassing van de gevelmaatregelen is er bij het onderhavige project PostNL ten aanzien van geluidhinder geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen in de woningen. Het onderhavige project leidt tevens niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen in de omgeving voor wat betreft geluid.

3.3 Luchtkwaliteit

In het “Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” en de daarop gebaseerde “Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)” is geregeld welke projecten niet getoetst hoeven te worden. Projecten, die maximaal 3% van de grenswaarde (= 1,2 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀) bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit, vallen onder de definitie van ‘niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit’ en hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De 3%-bijdrage als grens voor ‘NIBM bijdragen’ is in de Regeling NIBM voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties, omgezet in eenduidige kengetallen, die de criteria vormen of wel of niet sprake is van een NIBM-project. Hiervoor is een specifieke rekentool ontwikkeld, de NIBM-tool. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan of project niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Luchtkwaliteitssituatie / Onderzoek

Het onderhavige project PostNL omvat maximaal 158 woningen en 150 m² bvo horeca, of maximaal 161 woningen en geen horeca. Gezien dit beperkte aantal woningen en de kleinschalige horeca zal het project appartementengebouw PostNL niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Dit kan worden geconstateerd op grond van de “Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)”. Het project draagt minder dan 1,2 µg/m³ bij aan de lokale luchtkwaliteit. Dit is geconstateerd op basis van de NIBM-tool.

Het effect op de luchtkwaliteit is berekend op basis van de toename van het aantal voertuigen vanwege het onderhavige project, dat is berekend in het verkeersonderzoek (zie paragraaf 3.1). Op basis van de NIBM-berekening kan worden geconcludeerd dat het project niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is voor het project PostNL daarom niet benodigd. De NIBM-tool berekening is weergegeven op afbeelding 3.3.

Afbeelding 3.3 Luchtkwaliteit NIBM-tool berekening project PostNL

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		500
Aandeel vrachtverkeer		0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,42
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Cumulatie

De toename in verkeersaantrekkende werking, van belang voor de luchtkwaliteit, vanwege het onderhavige project, is dusdanig beperkt dat de cumulatie met ontwikkelingen in de omgeving gering is. De bijdrage van het project PostNL heeft geen relevante invloed op de cumulatie. Ten aanzien van de cumulatie met andere ontwikkelingen, geeft het onderhavige project PostNL geen belangrijke nadelige milieugevolgen. Tevens zal extra verkeer vanwege ontwikkelingen in de omgeving niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij het onderhavige plangebied.

Conclusie

Met betrekking tot luchtkwaliteit is er bij het onderhavige project PostNL geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Tevens liggen ter plaatse van het onderhavige plangebied de luchtconcentraties ruimschoots onder de grenswaarden.

3.4 Bodemkwaliteit

Er is voor de projectlocatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in 2020. Uit het bodemonderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit en/of de geringe bodemverontreinigingen geen belemmering vormen voor het project PostNL. De bodemkwaliteit ter plaatse van het onderhavige plangebied is op orde en voldoende voor de functie wonen. De beperkte bodemverontreinigingen in de ondergrond zijn en blijven afgedekt door de bovengrond (en de nieuwbouw van het onderhavige project). De geconstateerde verontreinigingen in het bodemonderzoek bevinden zich allemaal in de ondergrond oftewel tenminste een halve meter onder maaiveld. De verontreinigingen zullen onder een schone grondlaag blijven liggen. Daarmee volstaat de bodemkwaliteit voor de beoogde functies. Het project PostNL leidt met de functie wonen niet of nauwelijks tot bodemverontreiniging.

Conclusie

Met betrekking tot bodemkwaliteit is er bij het onderhavige project PostNL geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.5 Water

Aan de oostzijde van het onderhavige projectgebied bevindt zich een watergang. Deze watergang blijft volledig behouden, en wordt mogelijk iets verbreed.

Naast de watergang wordt (meer) groen gerealiseerd. Dit is gunstig voor het oppervlaktewater.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Langs de (noord)oostzijde van het plangebied ligt de brede watergang De Where, een kanaal. Ten westen en zuiden van het plangebied bevinden zich geen watergangen. In de toekomstige situatie dan wel met de ontwikkeling van het plan/project vindt er geen verandering met betrekking tot het oppervlaktewater plaats. De kade van de waterkant van de primaire watergang aan de (noord)oostzijde van het plangebied blijft in principe ongewijzigd, en is een element waarmee rekening moet worden gehouden bij de planuitwerking.

Veiligheid / Waterkeringen

Het onderhavige plangebied ligt in de kernbeschermingszone, de binnenbeschermingszone en de buitenbeschermingszone van een waterkering, namelijk de waterkering van/langs De Where. Deze waterkering, of de locatie langs de waterlijn, wordt gezien als een bebouwde dijkstrekking waarbij het maaiveld in de aangrenzende polder op kerende hoogte ligt (zogenoemd hoogland).

Het bouwvlak van het bouwplan/project van het appartementengebouw PostNL ligt niet in de kernbeschermingszone van de waterkering.

Het onderhavige bouwplan ligt op circa 10 meter van de kade (damwand/beschoeiing) van de watergang De Where. Daarmee ligt het appartementengebouw van het project PostNL op ruim voldoende afstand van de kade.

Het onderhavige project zal niet van invloed zijn op de veiligheid van de waterkering.

Verhard oppervlak, infiltratie en waterberging

Het project PostNL leidt tot een (beperkte) toename van verhard oppervlak. Het onverhard oppervlak in de toekomstige situatie, binnen het onderhavige plangebied, zal tenminste 318 m² zijn. De toename aan verhard oppervlak is maximaal 734 m². Daarmee ligt de toename aan verhard oppervlak onder de 800 m². Tevens vinden in de omgeving van het plangebied geen ontwikkelingen plaats die leiden tot een toename van verhard oppervlak. Er hoeven geen compensatiemaatregelen te worden getroffen. Langs de (noord)oostzijde van het plangebied kan circa 600 m² onverhard oppervlak (groenstrook) gerealiseerd worden.

Grondwater

De (freatische) grondwaterstand in het plangebied zal sterk worden bepaald door regenval en niet door het naastgelegen oppervlaktewater vanwege de kade/damwand. Het oppervlaktewater is nabij aanwezig waardoor een deel van het regenwater snel naar de primaire watergang kan worden afgevoerd. In periodes van hevige regenval zal de grondwaterstand hoger liggen. Aangezien er bij de ontwikkeling van het appartementengebouw project PostNL geen kelders of half-verdiepte delen worden gerealiseerd, is het grondwater geen aandachtspunt of belemmering voor het onderhavige project.

Cumulatie

Aangezien er bij het onderhavige project sprake is van een beperkte toename van verhard oppervlak, en er in de omgeving geen of nauwelijks extra verhard oppervlak wordt gerealiseerd, zijn relevante cumulatieve effecten niet aan de orde.

Conclusie

Met betrekking tot water(huishouding) is er bij het onderhavige project PostNL geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.6 Ecologie (Flora & Fauna)

In het kader van de beoogde sloop van het bedrijfspand op de locatie Gedempte Where 1 te Purmerend, en het onderhavige project PostNL, is een quickscan flora en fauna en een vleermuisonderzoek verricht. Voor het project PostNL is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de projectrealisatie en het nieuwe gebruik van het plangebied. De onderzoeksrapporten zijn een bijlage bij deze notitie.

3.6.1 Gebiedsbescherming

Natura 2000

In de directe omgeving van het plangebied liggen diverse Natura 2000-gebieden. Op circa 3 kilometer ligt het Natura 2000-gebied 'Polder Zeevang', op circa 4 kilometer ligt het Natura 2000-gebied 'Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder' en op circa 6 kilometer ligt het Natura 2000-gebied 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske'.

Niet stikstof-gerelateerde effecten:

De aard van de werkzaamheden en het project maken dat de effecten uitsluitend tot het plangebied of in de zeer directe zone eromheen beperkt blijven. Gezien de afstand tot de Natura 2000-gebieden, de invulling van de tussenliggende gebieden en de werkzaamheden is er geen sprake van mogelijk negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied, zij het door een rechtstreekse invloed, cumulatieve invloed of externe werking. Een toetsing op grond van de Wet natuurbescherming wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Stikstof-gerelateerde effecten:

Tijdelijke effecten:

Met de voorgenomen tijdelijke werkzaamheden (het slopen van het pand en bomen kap) worden mobiele werktuigen gebruikt die stikstof uitstoten. Gezien de huidige uitspraken met betrekking tot de PAS is onduidelijk welke werkzaamheden zondermeer zijn toegestaan en voor welke werkzaamheden wel of niet een berekening en/of onderbouwing en/of natuurvergunning noodzakelijk is. Er zal derhalve een stikstofdepositieberekening met Aeries gemaakt moeten worden.

Effecten op de lange termijn:

De nieuwe situatie betekent een verandering van de verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie. Het huidige pand kent geen stikstofuitstoot meer. Een nadere onderbouwing of toetsing voor de nieuwe situatie wordt dan ook noodzakelijk geacht. Er zal een stikstofdepositieberekening met Aeries gemaakt moeten worden.

Uit het verrichte stikstofonderzoek blijkt dat stikstofdepositie geen belemmering vormt voor het onderhavige project PostNL.

Stikstofonderzoek/-depositie

Ten behoeve van het onderhavige project is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van de projectrealisatie en het nieuwe gebruik van het plangebied.

Het PostNL-project betreft de realisatie van maximaal 161 appartementen (of 158 appartementen en 150 m2 bvo horeca). Het voormalige postkantoor dient te worden gesloopt.

Het onderhavige project zorgt voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op het omliggende wegennet. Daarmee is mogelijk sprake van een toename van stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. In dat kader is een onderzoek naar stikstofdepositie verricht. Ook bij de sloop en bouw is sprake van de uitstoot van stikstof. In deze notitie zijn de uitgangspunten en resultaten beschreven.

Het dichtstbijzijnde Natura-gebied ligt op circa 3 kilometer van het plangebied, maar kent geen stikstofgevoelige habitatten. De twee relevante Natura 2000-gebieden liggen ten westen en zuiden van Purmerend, op circa 4 tot 6 kilometer van het plangebied.

Bij woningbouw zijn twee aspecten/fases van belang ten aanzien van stikstofdepositie:

- De gebruiksfase: De stikstofeffecten als gevolg van de verandering van verkeersbewegingen op omliggende wegen bij ingebruikname van de appartementen, en de (eventuele) stikstofuitstoot van de woningen.
- De realisatiefase: De stikstofeffecten als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen gerelateerd aan de bouw van de woningen, waarbij de (eventuele) sloop voorafgaande aan de bouw eveneens tot stikstofuitstoot leidt.

De appartementen (en horeca) van het PostNL-project kennen geen aansluiting op het aardgasnet. Omdat sprake is van gasloos bouwen, is er geen sprake van uitstoot van stikstof (bij het gebruiken van de nieuwbouw).

De verkeersgeneratie vanwege het PostNL-project is bepaald in het verkeersonderzoek. Er is sprake van een verkeerstoename in de toekomstige situatie ofwel met de herontwikkeling. De verkeerstoename op basis van de weekdag van 500 mvt/etm is gebruikt voor de stikstofdepositieberekening. De verkeerstoename is relevant aangezien het gaat om het bepalen van de projectbijdrage in de stikstofdepositie.

De stikstofdepositieberekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator 2019A voor het jaar 2020; dit betreft het worst-case jaar omdat de uitstoot voor verkeer naar verwachting afneemt. De emissies ten gevolge van het wegverkeer worden bepaald door AERIUS.

De ontwikkelaar heeft op basis van ervaringscijfers een inschatting gemaakt van de benodigde inzet van mobiele werktuigen, en het bouwverkeer, voor de realisatie van 161 appartementen. Deze informatie is vergeleken met andere bronnen en projecten. Met betrekking tot de benodigde inzet van mobiele werktuigen voor de sloop van het bedrijfspand is informatie aangedragen door de sloopaannemer. Uit de in te zetten mobiele werktuigen voor de bouw en sloop, en de draaiuren, volgt de (in te voeren) uitstoot NO_x per jaar van de mobiele werktuigen, voor het PostNL-project. In totaal is sprake van een uitstoot van maximaal 210,2 kilogram per jaar.

Het uitgangspunt voor de stikstofdepositieberekening is dat de sloop en bouw in 1 jaar plaatsvindt. Dit betreft een worst-case benadering/berekening. Voor het jaar 2020 is met AERIUS Calculator 2019A een berekening van de stikstofdepositie gemaakt ten aanzien van de inzet van mobiele werktuigen en het bouwverkeer.

Resultaten

Gebruiksfase

De stikstofdepositie als gevolg van het extra verkeer vanwege het project PostNL is berekend met AERIUS Calculator 2019A. Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van een stikstofdepositietoename groter dan 0,00 mol/ha/jaar.

Realisatiefase

De stikstofdepositie vanwege de inzet van mobiele werktuigen en het bouwverkeer per jaar is berekend voor het jaar 2020. Uit de berekening met AERIUS Calculator 2019A blijkt dat er geen sprake is van een stikstofdepositietoename groter dan 0,00 mol/ha/jaar voor de projectrealisatie.

Conclusie

Zowel in de gebruiksfase als in de realisatiefase zijn geen toenames van stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden berekend. Stikstofdepositie vormt daarmee geen belemmering voor het PostNL-project. Ten aanzien van de bouw én ingebruikname van het appartementengebouw PostNL is stikstofdepositie geen belemmering en is voor stikstofdepositie geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het NNN. Het plangebied ligt op ongeveer 1.700 meter van begrensd NNN-gebied (genaamd 'Ringvaart van de Wijder Wormer'). Doordat NNN-gebieden geen externe werking kennen, kunnen met de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN worden uitgesloten. Een toetsing aan het NNN-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

Cumulatie

Het project PostNL heeft naar verwachting geen relevante bijdrage in een cumulatie-effect voor wat betreft de stikstofdepositie. Omdat het project in korte tijd kan worden gerealiseerd, en omdat de afstand tot stikstofgevoelig Natura 2000-gebied ruim is, en omdat de stikstofdepositie per jaar wordt bepaald, is er naar verwachting geen sprake van relevante cumulatie van stikstofemissie en -depositie in de realisatiefase van het project PostNL. De stikstofeffecten met betrekking tot de gebruiksfase, het projectverkeer, van het project PostNL, reiken niet tot aan stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, waarmee van een cumulatie-effect geen sprake is. Het extra verkeer is relatief beperkt en is al snel in het heersende verkeersbeeld zijn opgenomen.

Conclusie

Het onderhavige project PostNL leidt met betrekking tot stikstofdepositie en natuurgebieden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is geen sprake van stikstofdepositie(toename) op Natura 2000-gebied als gevolg van het project.

3.6.2 Soortenbescherming

Conclusies verkennend onderzoek flora & fauna

De voorgenomen werkzaamheden om het pand te slopen, bomen te kappen en groen te verwijderen voor herontwikkeling, zal naar verwachting leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele overige beschermde soorten. Hiervoor zijn door de provincie Noord-Holland vrijstellingen van de ontheffingsplicht opgesteld. De ingreep heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling van ontheffingsplicht indien het een ruimtelijke ontwikkeling betreft. Nader onderzoek naar deze overig beschermde soorten (algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren), inzake of een ontheffing Wet natuurbescherming benodigd is, is daarom niet noodzakelijk. Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen is nodig. In het te slopen bedrijfspand en de te kappen bomen zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig, omdat het gebouw in principe geschikt is voor vleermuizen. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels.

Conclusies vleermuisonderzoek

Tijdens de vleermuisonderzoeken zijn in het gebied twee vleermuissoorten vastgesteld: gewone dwergvleermuis en watervleermuis.

De watervleermuis is alleen buiten het plangebied, voorbij vliegend over het water van het kanaal De Where waargenomen. Er is slechts één vleermuissoort (de gewone dwergvleermuis) in het plangebied waargenomen. Deze vleermuizen kwamen alleen tijdelijk foeragerend en/of passerend in het plangebied voor, waarbij er geen verblijfplaatsen zijn aangetroffen in het plangebied. Hierdoor treden er geen negatieve effecten op bij het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden (slopen van het pand en verwijderen bomen) en is een ontheffing Wet natuurbescherming niet noodzakelijk.

Bij het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden treedt er geen verstoring op van foerageergebieden en vliegroutes die onderdeel uitmaken van het (essentieel) leefgebied van de betreffende vleermuissoorten.

Uit het nader onderzoek fauna/vleermuizen is naar voren gekomen dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het leefgebied van de beschermde soorten vleermuizen of andere beschermde soorten. Op de planlocatie kunnen de werkzaamheden plaatsvinden zonder dat hiervoor een ontheffing Wet natuurbescherming nodig is.

Conclusie

Algemene soorten kunnen voorkomen in het plangebied. Ervan uitgaande dat er invulling wordt gegeven aan de zorgplicht, zal er ten aanzien van (mogelijk) aanwezige diersoorten geen sprake zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.7 Externe veiligheid

In de (directe) omgeving van het plangebied vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats, bevinden zich geen inrichtingen/bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen, gebruikt of overgeslagen, en bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het plan/project zelf maakt geen risicovolle inrichting mogelijk. Met betrekking tot het project PostNL vormen externe veiligheid risico's geen belemmering.

Cumulatie

Het onderhavige project geeft geen relevante cumulatieve effecten met betrekking tot externe veiligheid risico's, omdat er geen risicobronnen in de omgeving van het plangebied liggen.

Conclusie

Met betrekking tot externe veiligheid is er bij het onderhavige project geen sprake van belangrijke nadelige (milieu)gevolgen.

3.8 Cultuurhistorie en Archeologie

De Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Purmerend laat zien dat de Gedempte Where behoort tot het historisch stratenpatroon van de binnenstad en dat de Where behoort tot de vestingwerken. Deze waarden worden niet aangetast met het onderhavige project. Verder blijkt uit de Cultuurhistorische Waardenkaart dat er in en direct nabij het plangebied geen sprake is van actuele cultuurhistorische waarden. Het project heeft geen invloed op cultuurhistorische waarden.

Op basis van de resultaten van het verrichte archeologisch onderzoek blijkt dat in het plangebied geen archeologische resten bedreigd worden. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

Conclusie

Ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie is er geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen.

3.9 Bedrijven & Milieuzonering

Ten aanzien van de afstand tussen milieugevoelige bestemmingen (zoals woningen) en bedrijven worden de richtafstanden van de VNG, zoals die zijn opgenomen in de publicatie “Bedrijven en Milieuzonering”, gehanteerd om te beoordelen of er al dan niet sprake is van hinder vanwege bedrijven op woningen en andere milieugevoelige bestemmingen.

Met het onderhavige project PostNL wordt een milieubelastende functie opgericht, namelijk de horeca met terras, maar vanwege de afstand tot (bestaande) woningen, de opgelegde beperkingen voor het terras en/of de zeer goed geïsoleerde projectwoningen, is de milieu-/geluidsbelasting beperkt. In de (directe) omgeving van de voorgenomen woningen bevinden zich verder geen milieubelastende bedrijven.

Er is met betrekking tot de richtafstanden voldoende afstand tussen de voorgenomen woningen en de functies in de omgeving.

Voor het onderhavige project vormt milieuzonering geen belemmering.

Conclusie

Met betrekking tot bedrijven (in de omgeving) is er bij en met het onderhavige project geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

4. Conclusie

Het onderhavige project PostNL leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen, en de toekomstige bewoners van de projectwoningen zullen geen belangrijke nadelige milieugevolgen ondervinden.

Daarnaast is de cumulatie met ontwikkelingen in de omgeving dusdanig gering, dat er van relevante invloed vanwege het onderhavige project op de cumulatie geen sprake is. Derhalve is er ook ten aanzien van cumulatieve effecten geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen vanwege het onderhavige project PostNL.

Het is niet nodig om voor het onderhavige project PostNL en het bestemmingsplan (Gedempte Where 1) een milieueffectrapport (MER) op te stellen en een m.e.r.-procedure te voeren.

Bijlagen

1. Verkeersonderzoek PostNL-locatie Purmerend, Goudappel Coffeng_200529.
2. Parkeeronderzoek PostNL-locatie Purmerend, Goudappel Coffeng_200529.
3. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï PostNL Purmerend, LBP SIGHT_200528.
4. Akoestisch onderzoek stemgeluid terras PostNL Purmerend, LBP SIGHT_200611.
5. Bodemonderzoek Gedempte Where 1 Purmerend, Ambiente Nederland BV_200407.
6. Quicksan flora en fauna PostNL-locatie Purmerend, Eelerwoude_200529.
7. Vleermuisonderzoek PostNL-locatie Purmerend, Eelerwoude_200825.
8. Onderzoek stikstofdepositie project PostNL Purmerend, Metafoor RO_200623.
9. Archeologisch onderzoek Gedempte Where 1 Purmerend, RAAP_200626.