



BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

Nummer : 105-263
Onderwerp : Conceptrapportage Galgeriet
Portefeuillehouder : J. Kaars
Datum : 26 februari 2019

Vragen van de fractie van Waterland Natuurlijk aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 28 januari 2019) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders:

Vraag 1

Wat zijn de gevolgen die het college verbindt aan de rapportage voor de vormgeving van de toegang tot het Galgeriet? (2 toegangen? 1 toegang en welke dan? Hoe omgaan met het dijklichaam? Kosten?)

Antwoord 1

De globale vormgeving van de ontsluiting is weergegeven in het voorontwerp stedenbouwkundig plan, het SPVE. In het definitief stedenbouwkundig plan zal deze ontsluiting verder worden ontworpen in overleg met de stakeholders zoals Provincie en Hoogheemraadschap.

Daarover vindt uiteraard thans ook al overleg plaats met het Hoogheemraadschap en de Provincie.

Er zijn twee toegangen opgenomen in het SPVE, voor het verkeerskundig onderzoek is even uitgegaan van één ontsluiting, theoretisch, hetgeen voor de gehele verkeersproductie van de locatie niet relevant is.

De hoeveelheid auto's zal niet wijzigen door het aantal ontsluitingen.

De kosten van aanleg van de openbare omgeving, inclusief de aansluitingen, komen voor rekening van de betrokken marktpartijen.

Vraag 2

Wat zijn de gevolgen die het college verbindt aan de rapportage voor de vormgeving van de toegang tot Monnickendam bij de brug naar de Bernhardlaan, en wat kunnen daarvan de kosten worden voor de gemeente?

Antwoord 2

Daartoe moet eerst het doel van de rapportage worden uitgelegd.

Er is een concept verkeersonderzoek aan uw raad verschaft, dat uitgaat van de maximale belasting met verkeer. Daarbij is een onrealistisch hoge verkeersproductie begroot op basis van de maximale normen uit de CROW. Dat is gedaan om daarmee onder andere de maximale geluidsbelasting te vinden en de maximale stofbelasting. Bij deze maximale belasting is de conclusie van het conceptonderzoek dat er vanuit verkeer en daaruit voortvloeiende gevolgen geen belemmeringen zijn het Galgeriet te ontwikkelen. In het definitieve rapport is daarnaast tevens een vertaling gemaakt naar de belasting op basis van de gebruikelijke in Waterland toegepaste normering uit de CROW, waarbij het gemiddelde uit de bandbreedte van CROW is gehanteerd en bovendien het te realiseren programma beter is aangeduid. Dat geeft een aanzienlijk lagere verkeersbelasting.

De rapportage heeft geen directe relatie met de belasting van de provinciale weg N247. Daar wordt meer gekeken naar de piekbelasting in de spits en de benodigde capaciteit van de N247. Het verkeer dat geproduceerd wordt door de locatie Galgeriet zal voor een deel niet de provinciale weg belasten. Zo is het niet te verwachten dat autoverkeer uit Amsterdam of Volendam fors zal toenemen door de gesitueerde kinderopvang. Dat zal grotendeels een verkeersstroom leveren binnen de kern Monnickendam. Dit geldt evenzeer voor andere onderdelen van het programma. Daarnaast zullen ook functies die wel een belasting op de provinciale weg N247 geven, bijvoorbeeld bezoek aan de jachthavens, geen of minder belasting geven in de spits. Dus ook daar zal de piekbelasting van de N247 niet vergroten. Er vindt continu overleg plaats met de provincie over alle aspecten van het project Galgeriet, dus ook over de verkeersafwikkeling van Monnickendam op de N247 en de consequenties voor het PIP dat in procedure is. De realistische verkeersintensiteit vanuit het Galgeriet valt binnen de intensiteiten die de provincie in onderliggende rapportages gebruikt voor de Bernhardlaan. De verwachting is dan ook dat het Galgeriet binnen de kaders van het PIP uitgevoerd kan worden. Tot op dit moment is de uitvoering van werkzaamheden in het kader van het PIP een verantwoordelijkheid van de provincie en draagt zij daar ook de kosten van.

Vraag 3

Wat zijn de gevolgen die het college verbindt aan de rapportage voor de vormgeving van de Bernhardlaan? (Vormgeving, aantal stroken, kosten, gevolgen voor wegbreedte.)

Antwoord 3

De belasting van de Bernhardlaan zal pas bij de oplevering van het gehele project maximaal zijn. Dat is over ongeveer 7 jaar te verwachten bij een productie van 100 woningen per jaar. De gevolgen voor de inrichting van de Bernhardlaan zullen waarschijnlijk niet heel groot zijn. De plannen daarvoor moeten echter nog worden uitgewerkt, daarvoor was eerst een verkeersonderzoek nodig om te kunnen beoordelen of er aanpassingen nodig zijn of niet. De conclusie van het conceptverkeersonderzoek geeft evenwel aan dat aanpassingen nodig zijn bij het worst case scenario, maar dat uitvoering van het bestemmingsplan mogelijk is op basis van de uitkomsten. Aan de hand van de realistische verkeersintensiteiten zal er bekeken worden of maatregelen op de Bernhardlaan noodzakelijk zijn.

Vraag 4

In de rapportage wordt niet gesproken over de kruisingen met de Pierebaan en de Nieuwpoortslaan. Wordt hier alsnog onderzoek naar gedaan, m.n. de consequenties voor het openbaar vervoer?

Antwoord 4

Bij het onderzoek naar de belasting van de Bernhardlaan zullen deze onderdelen zeker worden meegenomen.

Vraag 5

Hoe waarborgt het college bij vaststelling van het bestemmingsplan/omgevingsplan dat de gemeente in het overleg met de provincie niet zo veel vastlegt, dat de gemeente een soort “rug tegen de muur positie” krijgt bij onderhandeling met de provincie?

Antwoord 5

De relatie met de provincie is goed en er wordt op dit dossier goed samengewerkt. De verantwoordelijkheid van de provincie om het PIP vast te stellen en de daaruit voortvloeiende werkzaamheden uit te voeren hebben geen rechtsreeks verband met de ontwikkeling van het Galgeriet, zoals uitgelegd. De gevolgen over en weer worden evenwel uitgewerkt.

Vraag 6

Over welke onderwerpen zal nog overleg met de provincie plaats vinden? Waarover voor en waarover na vast stellen van het bestemmingsplan/omgevingsplan? Wat is de totale procedure daarvoor?

Antwoord 6

Met de provincie wordt overlegd hoe de verkeersonderzoeken op elkaar aansluiten. Zoals gezegd is er geen rechtsreeks verband, maar enige beïnvloeding van getallen is er wel. Verder is er op regelmatige basis

overleg met de provincie in het kader van het ketenpartneroverleg.

Vraag 7

Wat zijn de totale kosten die de gemeente moet maken nav de besluiten over de gevolgen van de verkeersstudie? En wanneer worden die gespecificeerd?

Antwoord 7

De kosten van het verkeersonderzoek zijn onderdeel van de kosten van het totale omgevingsplan, waarvan de kosten door de marktpartijen worden gedragen.

De gevolgen van het conceptverkeersonderzoek zijn niet direct te vertalen in kosten van aanpassing van wegen, omdat is uitgegaan van maximale belasting die niet te voorzien is. Op basis van het definitieve plan zal een plan worden gemaakt voor aanpassing en daarbij zullen ook de daarbij behorende budgetten worden vastgelegd. De volgorde is dat eerst het onderzoek definitief moet zijn alvorens de consequenties daarvan kunnen worden omgezet naar aanpassingen en budgetten. Het voorstel aan de raad zal zijn de eventuele kosten voor rekening te laten komen van het project Galgriet.

Vraag 8

Met verwijzing naar blz 4 van het VNG-magazine van januari 2019: nu de gemeente feitelijk werkt met het opstellen van een omgevingsplan: Hoe gaat de het college om met de Wkb-regeling voor het (laten) inschakelen van een onafhankelijk kwaliteitsborger, als in dat VNG-magazine beschreven?

Antwoord 8

De wettelijke kaders die thans gelden leggen de verantwoordelijkheid voor beoordeling van bouwplannen, en daarmee de aansprakelijkheid voor als het mis gaat, volledig bij de gemeente. De toetsing van omgevingsaanvragen door een onafhankelijke kwaliteitsborger kan op basis van huidige regelgeving niet worden ondergebracht bij een onafhankelijke partij. Zoals ook aangegeven in het aangehaalde magazine is een wetwijziging nodig om dit wel mogelijk te maken. Tot die tijd zijn we als gemeente gehouden te werken op basis van de wettelijke verplichtingen die er bestaan, zoals bijvoorbeeld voortvloeiend uit de bouwverordening en andere wetgeving.

En om compleet te zijn. De gemeente werkt niet alleen met een omgevingsplan, maar zal in de uitvoering van dat omgevingsplan ook onder andere de benodigde omgevingsvergunningen moeten afgeven en deze in dat kader ook beoordelen op basis van de wettelijke kaders.