



M.e.r.-beoordeling

Omgevingsplan Galgeriet-Monnickendam 2019

projectnummer 434972
definitief
5 februari 2019

M.e.r.-beoordeling

Omgevingsplan Galgeriet-Monnickendam 2019

projectnummer 434972

definitief
5 februari 2019

Auteurs

Kjell Spillekom
Eveline de Groot

Opdrachtgever

Projectontwikkeling Galgeriet B.V.
Ijsbaanpad 1a
1076 CV AMSTERDAM



datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
05-02-2019	definitief	E.P. de Groot	P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Transformatie van het Galgeriet	4
2.1	Het plangebied	4
2.2	Historie	4
2.3	Huidig gebruik	5
2.4	Kenmerken van de activiteit	5
2.5	Cumulatie met andere projecten	6
3	De potentiële effecten	7
3.1	Verkeer en parkeren	7
3.2	Geluid	11
3.3	Luchtkwaliteit	12
3.4	Gezondheid	14
3.5	Externe veiligheid	14
3.6	Bodem	15
3.7	Niet gesprongen explosieven	16
3.8	Water	16
3.9	Ecologie	17
3.10	Archeologie en cultuurhistorie	19
3.11	Milieuzonering	22
4	Conclusie	24

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Projectontwikkeling Galgeriet B.V. is voornemens het verouderde en grotendeels leegstaande bedrijventerrein het Galgeriet net buiten de stadsmuren van Monnickendam te transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met ruimte voor recreatie en ontspanning. Het is een unieke locatie aan de Gouwzee, een zijtak van het Markermeer. De transformatie moet een kwaliteitsimpuls geven aan Monnickendam. Om dit doel te bereiken heeft de gemeente Waterland de kans aangegrepen om vooruitlopend op de Omgevingswet te experimenteren met de flexibiliteit en vernieuwde wijze van werken die de nieuwe wet zal bieden. Deze flexibiliteit komt voort uit de Crisis- en Herstelwet (Chw) en er wordt een bestemmingsplan verbrede reikwijdte opgesteld voor het plangebied.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Het voornemen betreffende de transformatie is op twee manieren m.e.r.-beoordelingsplichtig. Ten eerste valt de transformatie onder categorie D11.2 voor de wijziging en uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Ten tweede neemt de jachthaven met meer dan 300 ligplaatsen af (meer dan 100): hierdoor valt het voornemen ook onder categorie D10. Tabel 1.1 en 1.2 geven een uitgebreidere juridische uitleg aangaande deze m.e.r.-beoordelingsplicht.

Tabel 1.1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 1.2: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen; b. jachthavens. c. vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, d. permanente kampeer- en caravanterreinen, of e. themaparken.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. 250.000 bezoekers of meer per jaar, 2°. een oppervlakte van 25 hectare of meer, 3°. 100 ligplaatsen of meer of 4°. een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet, de vaststelling van het inrichtingsplan, bedoeld in artikel 17 van de Wet inrichting landelijk gebied, het reconstructieplan, bedoeld in artikel 11 van de Reconstructiewet concentratiegebieden en het plan bedoeld in artikel 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden.	De vaststelling van het inrichtingsplan, bedoeld in artikel 17 van de Wet inrichting landelijk gebied dan wel een plan bedoeld in artikel 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden dan wel bij het ontbreken daarvan het plan bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Voor zowel categorie D11.2 als D10 gelden drempelwaarden wanneer een voornemen m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Valt het voornemen onder deze drempelwaarden, dan wordt er met een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaan.

In dit geval worden er 700 woningen gerealiseerd, 3.000 m² aan bedrijfsvloeroppervlakte, en blijft de omvang van het totale plan ver onder de 100 hectare. Hierdoor is de transformatie van het Galgeriet niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, maar geldt dat er een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld.

In het geval van de jachthaven van categorie D10 geldt dat de drempelwaarde van een wijziging van 100 ligplaatsen of meer wel wordt overschreden. Hierdoor is het voornemen m.e.r.-beoordelingsplichtig. Om de navolgbaarheid van de gemaakte keuzes en de transparantie naar burgers en instanties toe te vergroten, is besloten om niet alleen te kijken naar de milieueffecten door de wijziging van de jachthaven, maar ook naar de transformatie in haar algemeenheid. Dit levert een zo volledig mogelijk beeld op van mogelijk belangrijk negatieve milieueffecten die door de transformatie van het Galgeriet kunnen optreden. Formeel beslist het bevoegd gezag (gemeente Waterland in deze) of de milieueffecten voldoende inzichtelijk zijn gemaakt en of ze instemmen met deze procedure, of dat ze een volledige m.e.r.-procedure wil doorlopen.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

De toets wordt gedaan op basis van de criteria die gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (zie tabel 1.3).

Tabel 1.3: Overzicht criteria 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	• omvang • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke hulpbronnen • productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen
Plaats van de activiteit	• bestaand bodemgebruik • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen (gevoelige) gebieden: ○ wetlands, ○ kustgebieden, ○ berg- en bosgebieden, ○ reservaten en natuurparken, ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG, ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	• het bereik van het effect • grensoverschrijdend karakter • orde van grootte en complexiteit van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

1.4 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordeling is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 behandelt de context van het Galgeriet
- Hoofdstuk 3 behandelt de milieuaspecten per afzonderlijk thema en in welke mate de transformatie van het Galgeriet hier positief of negatief aan bijdraagt;
- Hoofdstuk 4 is de conclusie van de m.e.r.-beoordeling.

2 Transformatie van het Galgeriet

2.1 Het plangebied

Het Galgeriet is een voormalig bedrijventerrein ten oosten van de historische binnenstad van Monnickendam. Het wordt afgebakend aan de westzijde door deze binnenstad. Aan de noordzijde ligt water dat leidt naar de Gouwzee, dat op haar beurt weer leidt naar het Markermeer. Ten oosten van het plangebied ligt een groen recreatiegebied met bossen, wandelpaadjes en een deel van de jachthaven. Aan het zuiden wordt het plangebied afgeschermd door de Waterlandse Zeedijk waarbuiten enkele moderne woonwijken zijn. Figuur 2.1 geeft het plangebied aan in de context van Monnickendam.



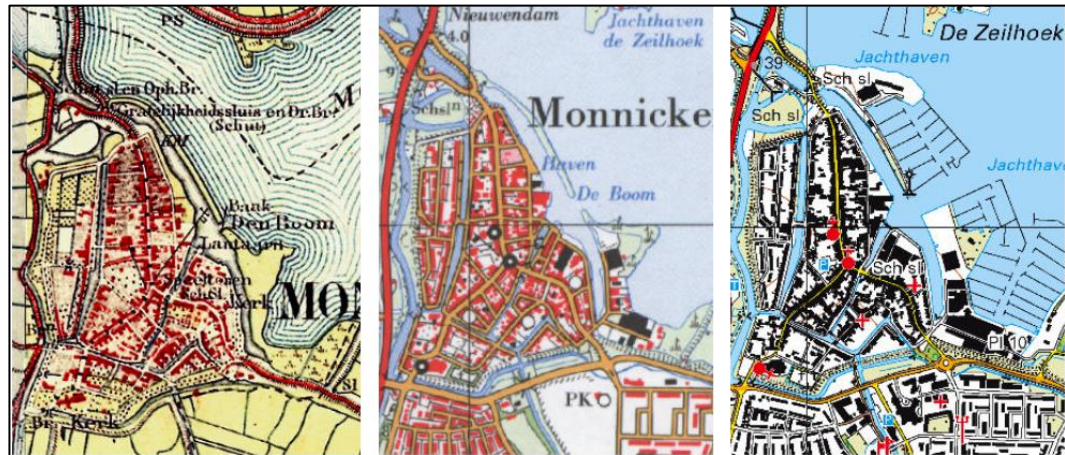
Figuur 2.1: Galgeriet (rood) bij Monnickendam – en plangebied (gele stippellijn).

2.2 Historie

Monnickendam is een stad die in de 14e eeuw is ontstaan. De oorspronkelijke stedelijke structuur is bewaard gebleven. Nog steeds wordt de entree van de stad gevormd door drie oorspronkelijke hoofdstraten, namelijk het Noordeinde, het Zuideinde en de Kerkstraat. Het Noordeinde en het Zuideinde fungeren als dijken. Het dijkarakter van deze wegen is nog herkenbaar door een verkaveling met lange smalle percelen haaks op deze wegen en een stegenpatroon in dezelfde richting. Kenmerkend zijn de laag gelegen stoepen als gevolg van de door dijkophoging hoger gelegen rijweg.

Het bedrijventerrein het Galgeriet is ten oosten van de bebouwde kom van de historische kern van Monnickendam ontstaan. De eerste bebouwing ontstond aan het begin van de jaren '60 aan de westzijde van het Galgeriet. Aan het eind van dit decennium was het Galgeriet vrijwel geheel verkaveld. Sinds het begin van de jaren negentig is het bedrijventerrein nagenoeg geheel bebouwd en is er geen uitgeefbare grond meer beschikbaar. In het afgelopen decennium is er op het Galgeriet langzaamaan steeds meer leegstand ontstaan. De huidige plannen voorzien in een

revitalisering van het terrein naar een gemengd woon-werkgebied. Hieronder in figuur 2.2 een topografisch overzicht van Monnickendam en het Galgeriet door de 20^e eeuw heen.



figuur 2.2: Monnickendam en het Galgeriet in 1900, 1950 en 2014 (www.topotijdreis.nl).

2.3 Huidig gebruik

Tegenwoordig staat een groot deel van de bedrijven van het Galgeriet leeg. De grootste huidige gebruikers van het gebied zijn de jachthavens die gezamenlijk ongeveer 1.150 ligplaatsen aanbieden, en andere nautische bedrijvigheid. Ook is er recentelijk de Bierderij geopend: een bierbrouwerij die tijdelijk gebruik maakt van een leegstaande loods. Vooral het zuidelijk deel van het plangebied, grenzend aan de Waterlandse Zeedijk, is een homogeen gebied met laagbouw bedrijfspanden. Het gaat hier om loodsen, een landbouwmachinebedrijf, een zandstraalbedrijf, enzovoorts. In het toekomstig eindbeeld van Galgeriet wordt slechts een deel van de huidige functies behouden. Het betreft de functies die geen grote richtafstanden hebben met betrekking tot de milieucategorisering. Horeca maakt een gebied gedurende grote delen van de dag levendig en behoedt het Galgeriet voor het verworden van een gebied met een monocultuur.

2.4 Kenmerken van de activiteit

De transformatie van het Galgeriet kenmerkt zich door een nieuw stedenbouwkundig programma (opgenomen in het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen, d.d. 31 januari 2019). Hieruit komt naar voren dat er ongeveer 700 woningen worden gerealiseerd. Hieraan gekoppeld is het opspuiten van zand om een klein deel van de huidige westelijke jachthaven te dempen. De jachthavens worden samengevoegd waarbij een uitruil van ligplaatsen en jachthaven-specifieke activiteiten naar de overzijde zal plaatsvinden. Het totaal aantal ligplaatsen gaat van 1.150 terug naar 850 ligplaatsen. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor nieuwe woningen. Figuur 2.3 toont globaal de voorgenomen activiteiten voor het plangebied. Hierop is te zien hoe de wegenstructuur veranderd, dat er in de noordelijke punt extra land wordt aangewonnen, en hoe er geen jachthaven in het westelijk deel meer is maar enkel nog een gecombineerde jachthaven in het oosten van het plangebied.



figuur 2.3: Schematische weergave van het toekomstige Galgeriet (Bron: SPvE, d.d. 31 januari 2019).

Het plangebied wordt verder ingevuld met parkeergarages waar bovenop woonblokken worden gerealiseerd. Hierdoor zijn alle voordeuren hoger dan het straatniveau, met uitzondering van de woningen aan de hoofdstraat. Deze hoofdstraat wordt op waterkerende hoogte gebracht om te compenseren voor het feit dat de ontwikkeling buitendijks plaatsvindt. Verder wordt er ook een supermarkt gerealiseerd, een nieuwe ontsluitingsstructuur gemaakt en wordt nieuwe bedrijvigheid flexibel toegestaan in de plint van de bebouwing.

2.5 Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van Galgeriet Monnickendam zijn enkele kleinschalige projecten die als autonome ontwikkeling kunnen worden beschouwd. Het betreft de oprichting van enkele scholen rondom Monnickendam. De ontwikkelingen zijn van zeer beperkte aard en leiden niet tot cumulatie van milieueffecten.

3 De potentiële effecten

3.1 Verkeer en parkeren

De transformatie van het Galgeriet betekent inherent dat de verkeersgeneratie voor het gebied zal toenemen. Momenteel ligt het aantal motorvoertuigen per etmaal op circa 1.455. Het verkeersonderzoek (Antea Group, 5 februari 2019) laat zien dat het door de realisatie van woningen, nieuwe bedrijvigheid, horeca en detailhandel zal toenemen tot 11.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal. De tabel hieronder laat de verwachte maximale groei zien.

De verkeersgeneratie is bepaald op basis van 'worst-case-uitgangspunten'. In het onderzoek is uitgegaan van een maximale verkeersgeneratie per woning (8,6 voertuigbewegingen per dag per woning) en een relatief hoog groeipercentage (1,47% t.o.v. 1%). De worst case uitgangspunten zijn gekozen, omdat ten tijde van het onderzoek nog niet bekend was welk type woningen er op het Galgeriet worden gerealiseerd.

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie het Galgeriet. Gemiddeld Per dag

Functie	Huidig	Toekomstig
Jachthaven	340	251
Woningen	38	6.682
Bedrijven	692	104
Detailhandel	-	3.363
Horeca (restaurant, café, etc.)	234	404
Horeca (bed & breakfast)	6	6
Hotel	-	146
Maatschappelijke voorzieningen	146	143
TOTAAL	1.455	11.373

In de huidige situatie is het gebied ontsloten via het Galgeriet op Zuideinde en de N518 en het Hemmeland op de N518.

Ontsluiting

In de huidige situatie wordt het plangebied via twee toegangswegen ontsloten. Via het Zuideinde en via het Hemmeland. In de plansituatie wordt de ontsluiting via het Zuideinde afgesloten. Afsluiting van het Zuideinde is gewenst om te voorkomen dat het verkeer door de historische binnenstad toeneemt. Voordeel is daarnaast dat de leefbaarheid voor de woningen rondom het Zuideinde wordt vergroot. Er komt namelijk geen doorgaand verkeer meer langs (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Ontsluiting Galgeriet huidige situatie (links) en plansituatie (rechts)

Voor de plansituatie is de doorstroming van twee varianten voor de ontsluiting van het gebied beschouwd. Variant 1 betreft een worst case variant waarbij al het verkeer via het Hemmeland en de Waterlandse Zeedijk wordt ontsloten. In variant 2 wordt er op 50 meter afstand van de rotonde een extra aansluiting gerealiseerd. Via deze aansluiting kan het verkeer het plangebied verlaten door rechtsaf te slaan op de Waterlandse Zeedijk richting de rotonde en de Bernhardlaan. Verkeer kan het plangebied bereiken vanaf oostelijke richting door op de Waterlandse Zeedijk rechtsaf te slaan (figuur 3.2).

Om verkeersveiligheidsredenen wordt het bij deze aansluiting voor verkeer dat vanaf de rotonde komt (uit westelijke richting) niet mogelijk gemaakt om linksaf te slaan het gebied in. De reden hiervoor is dat het verkeer bij het links afslaan het verkeer dat vanuit oostelijke richting komt en rechtdoor gaat, voor moet laten gaan. Hierdoor kan op de Waterlandse Zeedijk een wachtrij ontstaan, die voor het verkeer dat vanaf de rotonde komt onverwacht is. Dit levert een verkeersveiligheidsrisico op.



Figuur 3.2: Ontsluiting Galgeriet plansituatie variant extra ontsluiting Waterlandse zeedijk

Verkeersafwikkeling

Onderzoek

Om de verkeersafwikkeling van het plan te toetsen is gekeken naar de huidige situatie (de situatie nu), autonome situatie (hoe is de verkeersafwikkeling in 2030 zonder ontwikkeling van Galgeriet) en de plansituatie (hoe is de verkeersafwikkeling in 2030 met de ontwikkeling van Galgeriet).

De verkeersafwikkeling is bepaald op twee kruispunten: de N247-Bernhardlaan en het Hemmeland-Waterlandse Zeedijk. Voor variant 2 is ook de verkeersafwikkeling op de nieuwe aansluiting op de Waterlandse Zeedijk onderzocht. Het kruispunt N247 – Bernhardlaan is één van de belangrijkste kruispunten voor de ontsluiting van Monnickendam, want hier is een groot deel van Monnickendam aangesloten op de provinciale weg tussen Amsterdam en Hoorn. Ook zal hier een groot deel van het verkeer vanuit Galgeriet het kruispunt passeren.



Figuur 3.3: Kruispunten verkeersstudie

Resultaten N247 - Bernhardlaan

In de autonome situatie (zonder dat rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van Galgeriet) neemt volgens de prognoses het verkeer tot 2030 toe. Uit de kruispuntberekening blijkt dat het huidige kruispunt N247 – Bernhardlaan deze toename van verkeer niet kan verwerken. Een mogelijke oplossing is het vergroten van de opstelcapaciteit op de hoofdrichtingen door deze twee rijstroken te geven, waardoor het verkeer wel afgewikkeld kan worden.

Met de ontwikkeling van Galgeriet rijdt er meer verkeer over het kruispunt N247-Bernhardlaan. Hierdoor ontstaan nieuwe knelpunten. Naast de maatregelen die voorgesteld zijn in de autonome situatie (twee rijstroken voor de doorgaande richting op de N247) is een extra maatregel nodig, uitgaande van het huidige kruispunt. De capaciteit van het kruispunt kan verder vergroot worden door een linksafstrook vanuit het noorden richting Monnickendam toe te voegen. De problemen met de verkeersafwikkeling op het kruispunt worden hierdoor opgelost.

Resultaten Waterlandse Zeedijk - Hemmeland

Het kruispunt Waterlandse Zeedijk – Hemmeland is een knelpunt wanneer al het verkeer vanuit Galgeriet via het Hemmeland wordt ontsloten (variant 1). Het huidige voorrangskruispunt kent in de plansituatie te lange wachttijden waardoor de verkeersveiligheid op dit punt in gevaar komt. Het plaatsen van verkeerslichten, het toepassen van aparte opstelstroken voor rechts- en linksaf vanuit Galgeriet, evenals het verlengen van de bestaande opstelstrook op de Waterlandse Zeedijk is een oplossing om het extra verkeer te kunnen verwerken.

Vanuit het oogpunt van veiligheid is het wel van belang om te allen tijde twee ontsluitingsroutes te hebben voor een gebied, zodat bij incidenten altijd een toegangsweg beschikbaar is voor de

hulpdiensten en het bestemmingsverkeer. Er wordt daarom aanbevolen om het Zuideinde in deze variant open te houden voor hulpdiensten of wanneer mensen in het geval van calamiteiten het gebied moeten verlaten. Dit betekent niet dat de tweede ontsluitingsroute permanent open moet zijn.

Extra ontsluiting Waterlandse Zeedijk

Het toevoegen van een extra ontsluiting vanuit het plangebied op de Waterlandse Zeedijk levert geen knelpunten op ten aanzien van de doorstroming op de Waterlandse Zeedijk. Bij het toevoegen van de extra ontsluiting gaat nog steeds een groot deel van het verkeer via het Hemmeland. Aanpassingen aan dit kruispunt zijn nodig om lange wachttijden op dit kruispunt te voorkomen. Met het plaatsen van een verkeerslicht worden de wachttijden naar een acceptabel niveau teruggebracht. Bij het plaatsen van een verkeerslicht is een verlenging van de bestaande opstelstrook van 40 naar 114 meter vereist.

Bereikbaarheid Waterland

De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeenten in de regio aan het project Bereikbaarheid Waterland. Dit project bevat maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming op de N235 en N247 te verbeteren. Er zijn onder andere maatregelen beoogd bij aan de kruising N247-Bernhardlaan. Om deze maatregelen te kunnen uitvoeren bereidt de provincie Noord-Holland een provinciaal inpassingsplan voor. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan heeft vanaf 17 september 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Aangezien het provinciaal inpassingsplan ten tijde van het uitvoeren van het verkeersonderzoek en het opstellen van de m.e.r.-beoordeling nog niet is vastgesteld en daarom geen formele status heeft, zijn de maatregelen uit het provinciaal inpassingsplan buiten beschouwing gelaten.. Dit sluit aan bij de worst case benadering van onderzoek.

Verkeersstructuur in het gebied

De opzet van het Galgeriet zal bestaan uit één hoofdstraat en enkele steegjes, met het stedenbouwkundige idee dat het autoverkeer vooral via de hoofdontsluiting zal lopen. Hierover worden de parkeergarages bereikt waar het grootste deel van de auto's geparkeerd zal worden. Dit betekent dat er nauwelijks bovengrondse ruimte voor parkerende auto's zal zijn. De specifieke concentratie van autoverkeer op één straat en de oplossing van parkeren onder de grond, heeft een positieve uitwerking op de gebiedsbeleving en op de milieuwaarden van het gebied.

Conclusie

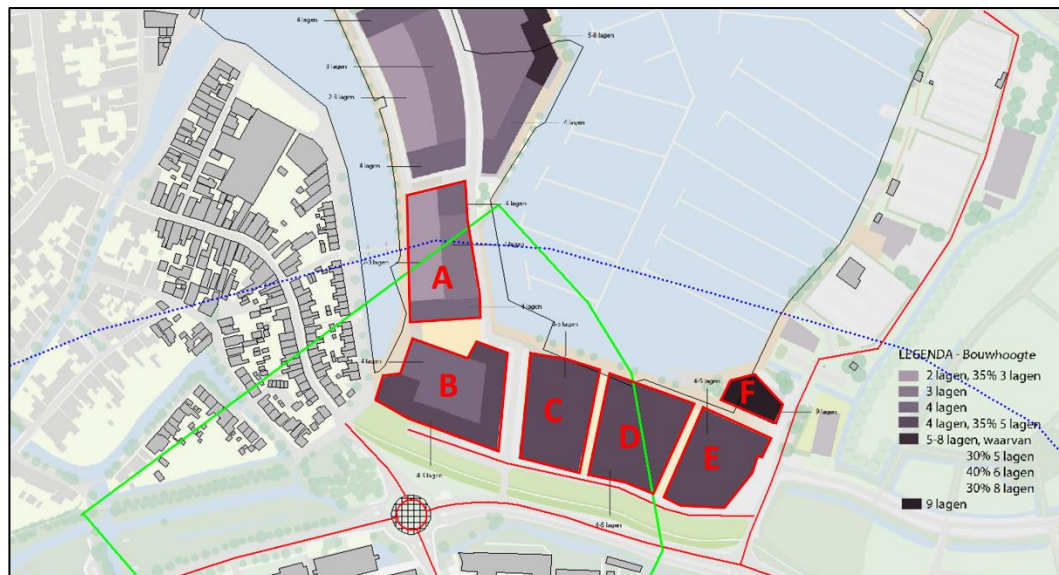
De transformatie van het Galgeriet brengt extra verkeer met zich mee. De omvang van het verkeer wordt geprognoseerd op 11.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Met aanpassingen aan de kruispunten kan de omliggende wegenstructuur het verkeer goed afwikkelen.

Parkeren gebeurt grotendeels onder de grond. Hierdoor wordt verkeer en parkeren goed afgewerkt. Er worden geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema verkeer en parkeren.

3.2 Geluid

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Antea Group en de uitkomsten hiervan zijn gedocumenteerd in *Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Monnickendam – Galgeriet* (d.d. 7 december 2018). Hierin is aan de hand van de Wet geluidhinder (Wgh) getoetst wat het effect van het voornemen is op geluidbelasting. De Wet geluidhinder kent een systematiek van een (voorkeurs)grenswaarde (in dit geval 48 dB) en ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (in dit geval 63 dB). Bij een geluidbelasting onder de (voorkeurs)grenswaarde gelden geen beperkingen van geluidwege. Een geluidbelasting hoger dan 63 dB is niet toegestaan. Een geluidbelasting tussen de (in dit geval) 48 dB en 63 dB is mogelijk. In dit geval moet het bevoegd gezag een zogenaamde hogere waarde vaststellen. Bij de nadere uitwerking van de plannen kan vervolgens bekeken worden hoe de geluidbelasting verder omlaag gebracht kan worden.

In het akoestisch onderzoek is een onderscheid gemaakt tussen gezoneerde (50 km/u) wegen en niet-gezoneerde (30 km/u) wegen. In figuur 3.4 is de zone van Bernhardlaan – Waterlandse Zeedijk (N518) met een blauwe stippellijn weergegeven. De groene lijn betreft de zone van Zuideinde. De woongebieden binnen de zones zijn aangeduid met een rode letter.



Figuur 3.4: Overzicht plangebied met aanduiding woongebieden binnen de geluidzones

Gezoneerde wegen

Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er bij de gezoneerde wegen geen overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde optreedt. Wel zal er door het verkeer en de verkeersafwikkeling op de Bernhardlaan en de Waterlandse Zeedijk (N518) een hogere waarde moeten worden vastgesteld. De tabel hieronder toont welke hogere grenswaarde moet worden vastgesteld bij deelgebieden B t/m F. Voor deelgebied A is geen hogere waarde benodigd.

Tabel XXX: Hogere grenswaarde per woongebied corresponderend met figuur XXX hierboven.

Woongebied	Bron	Hogere waarde [dB] (per verdieping)								
		BG	1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e
B	N518	52	53	54	54	54	-	-	-	-
C	N518	54	56	56	56	56	-	-	-	-
D	N518	53	55	55	55	55	-	-	-	-
E	N518	54	55	56	56	56	-	-	-	-
F	N518	-	-	-	-	-	-	49	49	49

Niet-gezoneerde wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook relevante omliggende 30 km/uur wegen beschouwd. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de rand van de woongebieden A tot en met F, in analogie met de Wet geluidhinder, de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB op woongebied C en D wordt overschreden (64 dB) als gevolg van autoverkeer op de straat Galgeriet. Ook de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op woongebied B (62 dB) en E (63 dB) als gevolg van de Gageriet en op woongebied E (52 dB). De gemeente Waterland heeft geen beleid hoe om te gaan met de geluidbelasting als gevolg van 30 km/uur wegen en zal in het kader van een goed woon- en leefklimaat een afweging moeten maken of het geluidniveau in deze situatie acceptabel is.

Bedrijvigheid

Uit hetzelfde akoestisch onderzoek komt naar voren dat de beoogde supermarkt geen probleem oplevert wat betreft geluidhinder. De supermarkt is qua milieuhinder inpasbaar: enerzijds is ter plaatse van de woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, anderzijds heeft het bedrijf voldoende zekerheid dat de bedrijfsactiviteiten binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen worden uitgeoefend. De beoogde geluidgevoelige bestemmingen nabij de jachthaven vallen daarentegen wel binnen de contour van 50-55 dB. Het bevoegd gezag dient in dat geval wel te motiveren waarom dit geluidniveau in deze concrete situatie acceptabel acht.

Omdat het Galgeriet flexibel bedrijvigheid toestaat, zou bestaande bedrijvigheid mogelijk kunnen blijven op het terrein. Hier is echter momenteel nog geen duidelijkheid over. Wel is zeker dat alle bedrijvigheid voor fase 1 (dus deelgebieden A t/m F) zal verdwijnen van de huidige locatie.

Conclusie

Op basis van akoestisch onderzoek is gebleken dat er in het zuidelijk deel van het Galgeriet een hogere waarde voor geluid moet worden vastgesteld. Juridisch zijn er geen belemmeringen, maar van het milieuperspectief is het raadzaam de woningen te voorzien van extra geluiddempende middelen. Wanneer hieraan wordt voldaan, worden er geen verdere belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema geluid.

3.3 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit wordt geregeld in de Wet Milieubeheer (Wm) en dient conform hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen behandeld te worden. De luchtkwaliteitseisen gelden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Het onderzoek is uitgevoerd door Antea Group en de resultaten ervan zijn gedocumenteerd in *Luchtkwaliteit-onderzoek: bestemmingsplan verbrede reikwijdte Galgeriet Waterland* (d.d. 5 februari 2019).

Stikstofdioxide

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekende uurgemiddelde concentratie NO_2 mag niet meer dan 18 keer per jaar groter zijn dan $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit de berekeningen blijkt dat de uurgemiddelde concentratie NO_2 op alle beoordelingspunten minder dan 18 keer per jaar groter is dan $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie bedraagt $23,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ter plaatse van toetspunt T26, gelegen langs de Hemmeland.

Punt	Jaargemiddelde conc.	Achtergrondconcentratie	Bronbijdrage
T26	23,2	13,1	10,1
T25	22,8	13,1	9,7
T29	22,6	13,1	9,5
T28	22,6	13,1	9,5
T30	22,1	12,0	10,0

Fijn stof

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof is $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekende 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} mag niet meer dan 35 keer per jaar groter zijn dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit de berekeningen blijkt dat de 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} op alle beoordelingspunten minder dan 35 keer per jaar groter is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie bedraagt $19,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ter plaatse van toetspunt T26.

Punt	Jaargemiddelde conc.	Achtergrondconcentratie	Bronbijdrage
T26	19,4	17,8	1,6
T25	19,3	17,8	1,5
T28	19,3	17,8	1,5
T8	19,2	18,0	1,2
T29	19,2	17,8	1,5

Zeer fijn stof

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie zeer fijn stof is $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekende jaargemiddelde concentraties $\text{PM}_{2,5}$ liggen (ruim) onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie bedraagt $11,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ter plaatse van toetspunt T8, gelegen langs de weg Galgeriet.

Punt	Jaargemiddelde conc.	Achtergrondconcentratie	Bronbijdrage
T8	11,0	10,6	0,4
T28	11,0	10,5	0,5
T26	11,0	10,5	0,5
T9	10,9	10,6	0,2
T29	10,9	10,5	0,5

Conclusie

Op basis van het luchtkwaliteitonderzoek worden er geen grenswaarden overschreden en draagt het voornemen dus in geringe mate bij aan de luchtkwaliteit. Er worden dus geen belangrijk negatieve effecten verwacht voor het thema luchtkwaliteit.

3.4 Gezondheid

Gezondheid draait om gezondheidsbescherming, gezondheidsbevordering en (in beperktere mate) veiligheid. Onder gezondheidsbescherming wordt de beperking van hinder (geluid, lucht, licht, geur) verstaan. Onder gezondheidsbevordering wordt bewegen, lifestyle en ontmoeten en recreëren verstaan. Met veiligheid wordt sociale veiligheid en klimaatadaptatie bedoeld. Een verdergaande analyse van deze aspecten zijn gedocumenteerd in *Galgeriet: Gezondheid* (Antea Group, d.d. 17 december 2018).

Gezondheidsbescherming

Zoals in paragraaf 3.2 beschreven is, neemt de geluidbelasting in het gebied toe als gevolg van toenemend verkeer. Het is raadzaam om woningen te voorzien van extra geluiddempende middelen om een acceptabel binnenklimaat te garanderen. In paragraaf 3.3 is luchtkwaliteit al beschreven. Het voornemen draagt beperkt bij aan extra concentraties, maar elke toename betekent al een vermindering van de luchtkwaliteit. Licht- en geurhinder zijn beter te beheersen door afspraken met ondernemers te maken over nachtelijke verlichting en geur-intensieve werkzaamheden.

Gezondheidsbevordering

In het Galgeriet wordt bewegen gestimuleerd door de auto ondergeschikt te maken aan overig langzaam verkeer. Daarnaast worden er voldoende open ontmoetingsplekken gecreëerd (pleinen, kades e.d.) om de sociale interacties te stimuleren.

Veiligheid

Vooraf klimaatadaptatie wordt opgepakt in het Galgeriet. Open verbindingen met de Gouwe en goede waterafvloeiing uit het gebied maken het Galgeriet klaar voor de klimaatopgave. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het thema sociale veiligheid in het stedenbouwkundig ontwerp. Heldere zichtlijnen en de veelal gedwongen looproutes via 'buiten' vanuit de parkeergarages, zorgen voor constante reuring en mensen op straat om de sociale veiligheid te waarborgen.

Conclusie

Er worden geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema gezondheid.

3.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft risico's die ontstaan als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of op transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid betreffende inrichtingen staat beschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Het Galgeriet ligt aan de provinciale weg N518. In het routeringsbesluit van de provincie Noord-Holland uit 1998 heeft de provincie Noord-Holland groen licht gegeven om over alle wegen die in beheer zijn bij de provincie Noord-Holland en de Waterschappen gevaarlijke stoffen te vervoeren. Bij een incident met gevaarlijke stoffen bedraagt het invloedsgebied van de maatgevende stofcategorie GF3 (LPG, propaan) 355 meter (Handleiding Risicoanalyse Transport, HART). Het aantal transporten is beperkt (in het 'Verkenkend onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over Provinciale wegen' is uitgegaan van 300 transporten per jaar). Hierdoor is op basis van vuistregels

uit het HART geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour (hierbinnen mogen geen woningen of andere kwetsbare functies staan) aanwezig. Het groepsrisico van de weg is lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

De Risicokaart van Nederland (zie Figuur 3.5) toont aan dat er op 800 meter van het Galgeriet buiten de bebouwde kom een buisleiding ligt, maar ook hier geldt dat deze niet in de invloedssfeer van het Galgeriet ligt. Er zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig in de omgeving van het onderzoeksgebied.



Figuur 3.5: Risicobronnen (rood) t.o.v. het plangebied (groen). Bron: www.risicokaart.nl

Conclusie

Gezien de afstand tot risicovolle inrichtingen worden er geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema externe veiligheid.

3.6 Bodem

Het voornemen voor de transformatie van het Galgeriet gaat gepaard met ingrepen in de bodem. Zo wordt de huidige bebouwing grotendeels gesloopt en worden er nieuwe woningen gerealiseerd met fundering en grondwerkzaamheden ten gevolge. In het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt bekeken of het voornemen gevolgen voor de bodem (inclusief grondwater heeft).

Voorafgaand aan elke ontwikkeling moet hoe dan ook een bodemonderzoek uitgevoerd worden voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning. Eerdere ontwikkelingen (zoals die van de Bierderij, zie *Verkennd bodemonderzoek* (Tauw, d.d. 26 april 2017)) hebben noemenswaardige bodemverontreinigingen aan het licht gebracht. Hierbij gaat het om ernstige bodemverontreinigingen van een oppervlak van meer dan 25m³ met koper, lood, zink en PAK. Echter wordt vooropgesteld dat de sanering van de bodem volgens de geldende veiligheidsnormen verloopt en hierbij geen effecten op het milieu optreden.

Tevens worden er in het Galgeriet parkeergarages gerealiseerd die onder het maaiveldniveau komen. Hierbij worden nieuwe grondkerende elementen in de bodem toegepast die ook een effect op het drinkwater hebben. De nadere inpassing en uitwerking hiervan wordt in een later stadium

in beeld gebracht. Voor nu geldt ook hiervoor dat dit volgens de geldende veiligheidsnormen verloopt er geen effect op het milieu optreedt.

Conclusie

Wanneer verontreinigde grond gesaneerd wordt, worden er geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema bodem.

3.7 Niet gesprongen explosieven

De gemeente Waterland geldt niet als risicovol gebied ten aanzien van niet gesprongen explosieven. Dit betekent dat er niet verwacht wordt dat er niet gesprongen explosieven bij grondwerkzaamheden gevonden zullen worden.

Conclusie

Er worden geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema niet gesprongen explosieven.

3.8 Water

Voor de ontwikkeling van het Galgeriet is een watertoets opgesteld (Antea Group, 5 februari 2019). Het plangebied ligt in het beheersgebied van hoogheemraadschap Noorderkwartier dat verantwoordelijk is voor waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheer. Voor het Galgeriet geldt dat het totale landoppervlak ca. 65.000 m² is, met het maaiveld tussen de NAP +0,1 m en +0,8 m. De waterkering heeft een hoogte tussen NAP +2,3 en 3,2 m. De grondwaterstand zal bij benadering gelijk zijn aan het peil in het Markermeer: dit varieert van NAP -0,4 m in winter tot NAP -0,1 m in de zomer. Er bevindt zich een openwatersysteem in het naastliggende park Hemmeland. Overtollig hemelwater wordt geloosd door middel van een open verbinding met het Markermeer. Deze lozing valt binnen het plangebied.

Verharding

In de huidige situatie is het totale landoppervlak ca. 65.000 m². Hiervan is ca. 13.000 m² onverhard en 52.000 m² verhard. De bebouwing en verharding op dit terrein wordt volledig nieuw ingericht. Het plangebied ligt in zijn geheel buitendijks en er wordt ongeveer maximaal 2 hectare extra land aangewonnen. De landaanwinning plus de theoretische compensatie voor extra verharding mag niet groter zijn dan 5 hectare.

Waterveiligheid

In verband met waterveiligheid wordt het aanbevolen rekening te houden met het waterpeil dat eens in de 10.000 jaar voorkomt. Voor deze regio betreft dit een waterpeil van NAP +0,7 m. Dit toetspeil wordt aanbevolen als minimale maaiveldhoogte van het gehele buitendijkse gebied.

Riolering

Het huidige rioleringssysteem zal worden vervangen. Dit biedt kansen om een gescheiden systeem aan te brengen waarbij hemelwater rechtstreeks kan worden geloosd op het open water (Markermeer). De voorzieningen in het plangebied (vuil water) worden aangesloten op het rioolsysteem. Hierdoor is er geen toename aan overstort /lozingsfrequentie te verwachten.

Conclusie

Er worden geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema water.

3.9 Ecologie

Antea Group heeft in het kader van het bestemmingsplan verbrede reikwijdte een Natuurtoets uitgevoerd. De volledige documentatie hiervan is opgenomen in *Natuurtoetsing BP verbrede reikwijdte Galgeriet te Monnickendam* (d.d. 5 februari 2019). De toetsing wordt verdeeld in een deel gebiedsbescherming en een deel soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Het plangebied van het Galgeriet ligt op 400 meter afstand van het Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer'. Dit Natura 2000-gebied overlapt met een deel van het NatuurNetwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS). Figuur 3.6 hieronder toont welke Europese richtlijnen waar gelden binnen dit Natura 2000-gebied: blauw is de vogelrichtlijn, groen zowel vogel- als habitatrichtlijn.



Figuur 3.6: Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer t.o.v. het plangebied (rood).

Directe effecten op het Natura 2000-gebied en de habitattypen worden uitgesloten. Dit geldt voor stikstofdepositie (Markermeer & IJmeer is niet stikstofgevoelig), verontreiniging, verdroging, verstoring door licht en trillingen en verstoring door mechanische effecten.

Negatieve effecten op de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden zijn ook uit te sluiten, met uitzondering van stikstofdepositie dat op grotere afstand nog een invloed kan hebben. Aan de hand van een AERIUS-berekening is berekend of er Natura 2000-gebieden zijn waar een toename > 0,05 mol/ha/j wordt verwacht. Uit deze berekening blijkt echter dat de ontwikkeling zoals het bestemmingsplan mogelijk maakt, leidt tot een bijdrage van stikstofdepositie op het Natura 2000-

gebied Ilperveld, Oostzanerveld en Varkensland & Twiske. De bijdrage ligt tussen de -0,01 en +0,02 mol/ha/j. De bijdrage blijft dus onder de gestelde drempelwaarde van > 0,05 mol/ha/j.

De huidige verstoring door waterrecreatie in het Natura 2000-gebied zal afnemen door de afname van het aantal ligplaatsen in de jachthaven en het aantal vaarbewegingen door het Natura 2000-gebied. Ook het aantal bedrijven dat stikstof uitstoot wordt in de plansituatie verminderd. Dit heeft een positieve uitwerking op overlast en invloed op het gebied en de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden in de omgeving.

Het plangebied ligt voor een deel in het NNN. Op basis van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is het voornemen uitvoerbaar wanneer negatieve effecten dusdanig worden gemitigeerd of gecompenseerd. Op basis van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord Holland heeft financiële compensatie in de vorm van een groenfonds de voorkeur, omdat het oppervlakte van de aantasting kleiner is dan 3 hectare.

Soortenbescherming

Binnen het plangebied is aan de hand van bureauonderzoek en het terreinbezoek vastgesteld dat er beschermde diersoorten zoals beschreven in de Wet natuurbescherming aanwezig zijn – zie Tabel 3.1 hieronder. Het gaat hier om mogelijke beschermde verblijfplaatsen van:

- huismus (soort met een jaarrond beschermd nest; artikel 3.1),
- vleermuizen (artikel 3.5) en
- kleine marterachtigen (artikel 3.10).

tabel 3.1: beschermde soorten in Galgeriet

Soort	Beschermingsregime	Aanwezigheid	Toelichting
Vogel met jaarrond beschermd nest Huismus	Artikel 3.1	Mogelijk	Huisumus heeft mogelijk verblijfplaatsen in het plangebied in gebouwen met zadeldaken.
Algemeen voorkomende vogelsoorten	Artikel 3.1	Ja	De dichte vegetatie en bomen binnen het plangebied bieden geschikt broedgebied. Aantal nesten zijn waargenomen.
Vleermuizen	Artikel 3.5	Mogelijk	De gebouwen bieden potentieel geschikte verblijfplaatsen
Kleine marterachtigen	Artikel 3.10	Mogelijk	De bosschagesstrook aan de oostzijde van het plangebied biedt potentieel geschikt leefgebied.

De verblijfplaatsen van vleermuizen en kleine marterachtigen mogen niet zondermeer aangetast worden. Er is in alle gevallen sprake van een overtreding van de Wet natuurbescherming, dus geldt er dat er een ontheffing moet worden aangevraagd voor de werkzaamheden. Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke aanwezigheid van verblijfplaatsen van deze soorten (en om te kunnen bepalen of overtredingen van verbodsbepalingen uit de Wnb aan de orde zijn), is allereerst soort-specifiek onderzoek in de daarvoor geschikte periodes noodzakelijk.

Daarnaast zijn overige broedvogels (artikel 3.1) in het gebied aanwezig. Nesten van deze groep zijn enkel tijdens het broesseizoen beschermd. Wanneer deze nesten ontzien worden wanneer deze in gebruik zijn, zijn er vanuit de Wnb geen belemmeringen voor deze activiteiten.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde Natuurtoets is geconstateerd dat er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de omliggende Natura 2000-gebieden ('Markermeer & IJmeer' en 'Ilperveld, Oostzanerveld en Varkensland & Twiske') worden verwacht. De bijdrage van stikstofdepositie ligt tussen de -0,01 en +0,02 mol/ha/j en blijft hiermee dus onder de drempelwaarde van > 0,05 mol/ha/j.

Wat betreft de soortenbescherming worden er beschermde diersoorten in het plangebied verwacht. Geadviseerd wordt om buiten het broedseizoen van vogels de werkzaamheden uit te voeren. Voor de mogelijke overige beschermde diersoorten (vleermuizen, kleine marterachtigen, huismus) geldt dat er vervolgonderzoek plaats moet vinden en mogelijk mitigerende maatregelen om eventuele impact te beperken. Deze onderzoeksverplichting wordt geborgd in de regels van het omgevingsplan.

Wanneer er aan de gestelde kaders en de mitigerende maatregelen wordt voldaan, worden er geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema ecologie.

3.10 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Gezien de staat van het Galgeriet kan gesteld worden dat er in het verleden al geroerd is in de bodem, waardoor mogelijk archeologisch waardevolle elementen al verstoord zijn. Op basis van de archeologische beleidskaart van de gemeente Waterland kan worden gesteld dat het plangebied van het Galgeriet binnen twee beleidscategorieën valt. Het overgrote deel is donkerblauw, waarbij geldt dat er archeologisch onderzoek vereist is bij plannen groter dan 2.500m² en dieper dan 40 cm onder maaiveld. Een klein onderdeel van het plangebied – waaronder de Waterlandse Zeedijk en het zuidwestelijke puntje – kent de groene beleidscategorie die dicteert dat er archeologisch onderzoek vereist is bij plannen groter dan 100m² en dieper dan 25 cm onder maaiveld. Figuur 3.7 toont dit.



Figuur 3.7: Beleidscategorieën archeologie (Bron: Gemeente Waterland, 2018).

Cultuurhistorie

Het cultuurhistorisch bureauonderzoek is uitgevoerd door Antea Group en gedocumenteerd in *Cultuurhistorische waarden: Bureauonderzoek Gebiedsontwikkeling Galgeriet* (d.d. 5 februari 2019). Hierin komen drie typen cultuurhistorische waarde naar voren.

Een deel van de Waterlandse Zeedijk in het plangebied is aangewezen als Provinciaal monument, zie figuur 3.8. Het stedenbouwkundig plan laat zien dat, tussen de rotonde en de aansluiting van de Provinciale weg op het Hemmeland, een tweede ontsluitingsweg voor het Galgeriet wordt gerealiseerd over de Waterlandse Zeedijk heen. Dit deel van de Waterlandse Zeedijk is geen provinciaal monument.



Figuur 3.8: Deel van de Waterlandse Zeedijk dat aangewezen is als provinciaal monument. Bron: Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie.

De historische binnenstad van Monnickendam is sinds 1970 beschermd stadsgezicht. De gezichtsbescherming richt zich op de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waardering van het gebied en stelt het toekomstig functioneren daarvan veilig. Het is een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter en een hoge cultuurhistorische waarde. Het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht is weergegeven in Figuur 3.9. In dit beschermd stadsgezicht zijn ook gebouwen aangewezen als rijksmonument. Dit valt echter buiten het plangebied.



Figuur 3.9: Beschermd stadsgezicht Monnickendam.

In het plangebied zijn enkele appartementencomplexen beoogd van maximaal 9 bouwlagen. Dit levert een andere beleving op van het plangebied vanaf het beschermd stadsgezicht, er wordt echter niet verwacht dat dit een aantasting betekent van de belevingswaarde vanuit het beschermd stadsgezicht van Monnickendam.

Conclusie

Omdat er al is geroerd in grote delen van de bodem, worden er geen archeologisch waardevolle elementen verwacht. Archeologisch onderzoek bij concrete plannen moet dit in detail uitwijzen. Het beschermd stadsgezicht ligt buiten het plangebied. Daarnaast wordt de ontsluiting gerealiseerd op een locatie waar de dijk geen monumentale status heeft. Voor nu geldt dat er geen belangrijk negatieve milieueffecten zijn voor het thema archeologie. Ook vanuit cultuurhistorisch perspectief worden er tevens geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht.

3.11 Milieuzonering

Momenteel is het Galgeriet in gebruik als bedrijventerrein. De maximaal toegestane milieucategorie op basis van de VNG-brochure is 4.2. Hier horen richtafstanden tot gevoelige objecten bij. Deze verschillen per omgevingstype: in een gemengd gebied liggen de richtafstanden wat lager dan in een rustige woonwijk. De richtafstanden per omgevingstype staan hieronder uiteengezet in tabel 3.2.

Tabel 3.2: Richtafstanden per milieucategorie.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6.1	1.500 m	1.000 m

Vooropgesteld dat het Galgeriet een gemengd woon-werkgebied wordt, geldt hier dus een kortere afstand tussen gevoelige objecten en de (beoogde) bedrijvigheid. Een deel van de bestaande bedrijfsactiviteiten op het terrein wordt beëindigd voor de vaststelling van het nieuwe omgevingsplan. Een aantal van de bestaande bedrijven krijgt geen nieuwe bedrijfsbestemming in het nieuwe omgevingsplan, maar mag onder het overgangsrecht hun bedrijfsactiviteiten blijven uitoefenen. Daarnaast wordt een aantal functies bij recht mogelijk gemaakt. Om zoveel mogelijk geluid-, lucht- en geurhinder te voorkomen, wordt elke bedrijfsontwikkelingen vooraf getoetst aan de werkelijke hinder dat het bedrijf kan veroorzaken. Daarnaast is in het Omgevingsplan geregeld dat nieuwe woningen pas ontwikkeld kunnen worden als blijkt dat geen onevenredige aantasting van de bedrijfsvoering van bestaande of vergunde activiteiten plaatsvindt.

Conclusie

Door elke ontwikkeling apart te beoordelen, wordt voorkomen dat er op voorhand bedrijven uitgesloten zijn van het Galgeriet puur op basis van de milieucategorieën. Er wordt gekozen om gemotiveerd te onderbouwen waarom een bedrijf wel of niet kan ontwikkelen op het Galgeriet. Daarnaast wordt rekening gehouden met de bestaande bedrijfsactiviteiten. Omdat hier per situatie

gekeken wordt, worden er geen belangrijk negatieve milieueffecten verwacht voor het thema milieuzonering.

4 Conclusie

Deze m.e.r.-beoordeling is opgesteld in het kader van de transformatie van het Galgeriet. Niet het de stedelijke ontwikkeling (genoemd in bijlage D 11.2 uit Besluit m.e.r.) maar de verandering van het aantal ligplaatsen van de jachthaven (genoemd in D 10 uit Besluit m.e.r.) is de reden hiervoor geweest. Er is besloten een integrale m.e.r.-beoordeling op te stellen voor het hele gebied op basis van alle gebruikelijke milieuthema's.

Desondanks kan gesteld worden dat de vermindering van het aantal ligplaatsen van de jachthaven – de aanleiding voor deze m.e.r.-beoordeling – een positief effect heeft op de stikstofuitstoot van het Galgeriet. De conclusie luidt dat voor geen van de milieuthema's er een belangrijk negatieve effecten te verwachten zijn. In enkele gevallen gelden hier wel aanvullende condities of te treffen mitigerende maatregelen voor. Deze worden hieronder kort doorlopen.

Verkeer en parkeren

De transformatie van het Galgeriet brengt extra verkeer met zich mee. De omvang van het verkeer wordt geprognoseerd op 11.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Met aanpassingen aan de kruispunten kan de omliggende wegenstructuur het verkeer goed afwikkelen.

Geluid

Op enkele locaties wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden, maar niet de maximale toegestane grens. Het bevoegd gezag moet op de locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden een hogere waarde vaststellen.

Luchtkwaliteit

Er worden geen grenswaarden overschreden en het voornemen draagt in geringe mate bij aan de vermindering van de luchtkwaliteit.

Gezondheid

De transformatie van het Galgeriet draagt bij aan het verbeteren van de gezondheidssituatie van het Galgeriet.

Externe veiligheid

Er zijn geen risicovolle inrichtingen in en nabij het plangebied. Over de N518 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats, maar door de beperkte intensiteit is het groepsrisico lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Bodem

Op sommige locaties is in het verleden ernstige bodemverontreiniging gemeten. In de veronderstelling dat dit op juiste wijze volgens de geldende veiligheidsnormen wordt afgevoerd en gesaneerd, vormt bodem verder geen probleem.

Niet gesprongen explosieven

Er zijn geen verdachte locaties in en om het plangebied.

Water

Er wordt een nieuw rioolsysteem gerealiseerd, hemelwater vloeit af op het omliggende water en de parkeergarages worden geohydrologisch correct gerealiseerd. Verder wordt aan de eisen van het Hoogheemraadschap voldaan. Maatregelen in het kader van de waterhuishouding zijn geborgd via de Keur en de watervergunning.

Ecologie

Qua gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden) kent de transformatie van het Galgeriet geen belangrijk negatieve milieueffecten. Dit komt voornamelijk door het verdwijnen van bedrijvigheid en in grotere mate het afnemen van het aantal ligplaatsen en vaarbewegingen van de jachthavens. Deze jachthavens gaan van meer dan 1100 naar 850 ligplaatsen waardoor het aantal vaarbewegingen (en dus de uitstoot) afneemt. Voor wat betreft soortenbescherming geldt dat geadviseerd wordt om buiten het broedseizoen van vogels de werkzaamheden uit te voeren. Voor de mogelijke overige beschermde diersoorten (vleermuizen, kleine marterachtigen, huismus) geldt dat er vervolgonderzoek plaats moet vinden en mogelijk mitigerende maatregelen om eventuele impact te beperken. De verplichting tot het uitvoeren van nader onderzoek in de aanlegfase is geborgd in de regels van het omgevingsplan.

Archeologie en cultuurhistorie

Omdat er al is geroerd in grote delen van de bodem, worden er geen archeologisch waardevolle elementen verwacht. Archeologisch onderzoek bij concrete plannen moet dit in detail uitwijzen. Het beschermd stadsgezicht ligt buiten het plangebied. Daarnaast wordt de ontsluiting gerealiseerd op een locatie waar de dijk geen monumentale status heeft.

Milieuzonering

Bij nieuwe bedrijvigheid wordt vooraf getoetst wat de werkelijke hinder op gevoelige objecten zal zijn, in plaats van de gestandaardiseerde indeling per milieucategorie.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. eveline.degroot@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2018

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.