

MEMORANDUM



PROVINCIE :: UTRECHT

DATUM 11-5-2020
AAN Commissie RGW
VAN Gedeputeerde Van Essen
DOORKIESNUMMER -
ONDERWERP Beantwoording Lopikerwaard cie RGW 13 mei

Geachte leden van de commissie RGW,

Partij	Vraag	Antwoord
VVD	<p>Wat is de status van de trajectstudie N210 en in hoeverre is de aanpak van de kruising Graaf, al dan niet in relatie tot de ernaast gelegen toerit naar de huidige bedrijfsactiviteiten aan de Lopikerweg Oost, onderdeel van de gesprekken met de gemeente Lopik?</p>	<p>De trajectstudie N210 is nog in uitvoering. De hele Utrechtse N210 (Schoonhoven – IJsselstein) wordt onderzocht. Kruispunt Graaf wordt met extra aandacht onderzocht, omdat dit een kruispunt is waar veel filevorming plaatsvindt doordat het aan zijn maximale capaciteit zit. Het betreft een complexe ruimtelijke situatie vanwege de beperkte ruimte rondom de kruising.</p> <p>De gesprekken over kruispunt Graaf zijn, sinds de start van de trajectstudie in Q3 2018, met de gemeente gevoerd. De provincie werd middels persvragen in april 2019 geconfronteerd met de besluitvorming voor het bestemmingsplan. Sindsdien is het bestemmingsplan onderwerp van gesprek binnen de trajectstudie.</p>
	<p>Waar zit voor het college, naast een mogelijk onvolkomen doorlopen proces vanuit de gemeente Lopik, precies de pijn in relatie tot de verstedelijking- en mobiliteitsaspecten in het ontwikkelplan Lopikerpoort?</p>	<p>Het bestemmingsplan maakt verstedelijking mogelijk van het landelijk gebied. Dit is in strijd met het verstedelijkingsverbod. Doordat de gemeente in het bestemmingsplan niet ingaat op de (mate van) verstedelijking van het landelijk gebied, is ook niet duidelijk of één van de uitzonderingsgevallen van toepassing zou kunnen zijn. Binnen het bestemmingsplan wordt geen duidelijkheid verschaft over het aantal toegestane meters ten aanzien van de bestemmingen en functies.</p> <p>Vanaf de vooroverleg fase en ook in de zienswijze is door de provincie verzocht om de verstedelijking inzichtelijk te maken en aangereikt om middels het toepassen van het kernrandzonebeleid, met bijbehorende kwaliteitsmaatregelen, ervoor te zorgen dat binnen provinciale beleidskaders wordt gebleven. Daarbij dient, uit het oogpunt van landschappelijke kwaliteit, het samensmelten van het bebouwingslint en bedrijventerrein de Copen te worden voorkomen.</p> <p>De met het bestemmingsplan geboden ontwikkelingsruimte leidt tot negatieve effecten op de doorstroming van de N210 en de bereikbaarheid van de Lopikerwaard.</p> <p>Uit het bestemmingsplan kunnen onze interne en ook externe experts niet afleiden wat nu de feitelijke situatie is, laat staan de toekomstige situatie. Zodoende kan er geen betrouwbare verkeersberekening worden gemaakt om de wisselwerking met kruispunt Graaf te toetsen.</p> <p>De gemeente geeft geen realistisch beeld van de mobiliteitseffecten, doordat de grondslag van de berekeningen niet spoort met de ontwikkelingsmogelijkheden van het nieuwe</p>

		bestemmingsplan. De ontwikkelmogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan worden in de gemeentelijke berekeningen juist overschat.
	Is er een oplossingsrichting voor de reactieve aanwijzing door gebruik te maken van de regels uit de concept ontwerp verordening en omgevingsvisie van de Provincie Utrecht?	De ontwerp Omgevingsverordening voorziet, buiten de grotere werklocaties die in het kader van de regionale programmering worden opgepakt, niet in wijziging van de provinciale regelgeving (instructieregels) voor wijziging en uitbreiding van bestaande werklocaties in het landelijk gebied. De Omgevingsverordening stelt ook vergelijkbare eisen aan de mobiliteitstoets.
CU	Wat zou de provincie Utrecht hebben gedaan als de Omgevingswet al wel was ingegaan. Wat zou dan onze aanpak zijn geweest?	De inzet van de provincie is, ook onder de huidige wet, om met vroegtijdig en goed vooroverleg tijdig tot afstemming en overeenstemming te komen. Die inzet zal onder de Omgevingswet alleen maar worden versterkt. Over het algemeen leidt dit tot overeenstemming met gemeenten. Daar waar alsnog strijdigheid met de provinciale regels optreedt, zullen wij, ook onder Omgevingswet, overwegen om provinciale instrumenten in te zetten. De aanpak onder de Omgevingswet zou dus niet anders geweest zijn.
	Is dit project in Lopik een uitzondering of heeft de provincie met meer gemeenten vergelijkbare discussies?	Over het algemeen hebben gemeenten en provincie (vroeg)tijdig goed overleg over ontwikkelingen en discussiepunten en komen we tot overeenstemming. In een enkel geval loopt het anders, om uiteenlopende redenen. Dan vindt uiteindelijk een afweging plaats of inzet van juridisch instrumentarium voor het borgen van de provinciale belangen passend is.
SGP	Kunt u ons een indruk geven van het proces dat doorlopen is voordat het college van Lopik besloot het bestemmingsplan voor te leggen aan de Raad?	<p>Op het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan is vanuit provinciezijde gereageerd met respectievelijk een vooroverlegreactie en zienswijze. Mede naar aanleiding daarvan heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden. Voor een deel is overeenstemming bereikt, maar op de onderwerpen verstedelijking en mobiliteit is het gesprek, ondanks herhaaldelijk verzoek van provinciezijde, onvoldoende tot stand gekomen.</p> <p>Sinds Q3 2018 is de gemeente betrokken bij de trajectstudie en het onderzoek naar oplossingsmogelijkheden voor het kruispunt Graaf. Hierbij werd vanaf de zijde van de gemeente in eerste instantie geen informatie gedeeld over het bestemmingsplan, maar werd er wel overleg gevoerd over oplossingsmogelijkheden voor kruispunt Graaf. Er werd door de gemeente desgevraagd informatie gedeeld nadat de provincie geconfronteerd werd met persvragen over het bestemmingsplan.</p> <p>In april 2019 werd het bestemmingsplan voor vaststelling aan de raad van Lopik aangeboden. Vanuit provinciezijde is destijds contact gezocht met de gemeente, wat ertoe leidde dat het bestemmingsplan niet ter vaststelling in de raad werd behandeld en een afstemmingsproces is gestart. De provincie heeft de gemeente uitgenodigd om samen tot een oplossing te komen. Het proces was nog lopende toen duidelijk werd dat het bestemmingsplan wederom ter vaststelling aan de gemeenteraad was aangeboden.</p> <p>In het na april 2019 ingezette afstemmingsproces is gestart met een overleg met de initiatiefnemers en gemeente om tot een oplossing te komen. De samenwerking verliep moeizaam en er is weinig tot geen informatie-uitwisseling vanaf de zijde van de initiatiefnemers en/of de gemeente. Het overleg over kruispunt Graaf vanuit de trajectstudie liep door, maar er werd tot september 2019 niets gedeeld. Na doorvragen vanuit de</p>

		<p>provincie bleek in september 2019 de verkeersparagraaf reeds te zijn herzien. Deze werd op dat moment desgevraagd alsnog gedeeld. De herziene verkeersparagraaf doorstond wederom niet de provinciale mobiliteitstoets. Dit is ook aan de gemeente gemeld. Om uit de impasse te komen heeft de provincie opdracht gegeven voor second opinion om de eigen berekeningen voor de mobiliteitstoets voor dit bestemmingsplan door een externe partij te laten beoordelen. Dit is midden december 2019 ook aan de gemeente gemeld. Voordat de second opinion afgerond kon worden, is begin februari 2020 het bestemmingsplan wederom ter vaststelling op de raadsagenda gezet. Wederom werd de provincie hierop geattendeerd middels binnengekomen persvragen. Hierop is aangegeven dat (een herhaling van) de gang van zaken niet als constructief ervaren wordt. De gemeente geeft aan achter de inhoud van het bestemmingsplan te staan en de verkeersparagraaf en de verstedelijkingsaspecten op orde te vinden. Op 18 februari 2020 is het bestemmingsplan vastgesteld. Daardoor restte er, teneinde de provinciale belangen te beschermen, geen andere mogelijkheid voor de provincie om een reactieve aanwijzing te geven.</p>
	<p>Heeft het gesprek met de wethouder n.a.v. de vaststelling van het bestemmingsplan resultaten gehad? Zo ja, welke?</p>	<p>Doordat wij verrast werden door de vaststelling van het bestemmingsplan, was deze reeds vastgesteld op het moment dat het gesprek plaatsvond. Een juridische procedure was derhalve de enige mogelijkheid om de provinciale belangen te beschermen.</p> <p>Het gesprek heeft geleid tot wederzijds inzicht in de argumenten en beweegredenen. Ook is door beiden de bereidheid uitgesproken om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen die past binnen het provinciaal beleid en regels en afgesproken dat dit op korte termijn wordt opgepakt. Ook is gewisseld dat het in het vervolg de voorkeur verdient dat de gemeente in een dergelijke situatie eerder bestuurlijk contact zoekt met de provincie (alvorens een bestemmingsplan aan de raad voor te leggen).</p>
	<p>Welke problemen ziet u op het gebied van mobiliteit? En ziet u mogelijkheden deze problemen op te lossen binnen de provinciale regels?</p>	<p>De met het bestemmingsplan geboden ontwikkelingsruimte leidt tot negatieve effecten op de doorstroming van de N210 en de bereikbaarheid van de Lopikerwaard.</p> <p>De kern van het probleem zit in het feit dat er geen duidelijkheid verkregen kan worden uit het bestemmingsplan met betrekking tot de verkeergeneratie van de <u>huidige</u> én de toekomstige situatie ten opzichte van de maximale planologische mogelijkheden van het nieuwe bestemmingsplan. Wij lezen ruimere mogelijkheden in het bestemmingsplan dan de gemeente als uitgangspunt neemt voor haar berekeningen. De uitkomsten van de berekeningen in het bestemmingsplan en die van de provincie voor de mobiliteitstoets wijken daardoor te veel van elkaar af. De gemeente stelt de situatie naar mening van de provincie gunstiger voor. Dit heeft tot gevolg dat volgens het bestemmingsplan een verkeersafname in de toekomstige situatie wordt gerealiseerd, terwijl er een uitbreiding van het tuincentrum en toevoeging met twee functies worden gepland. De provinciale berekening laat een veel negatiever beeld zien en een zware extra belasting voor kruispunt Graaf. Ook de externe second opinion geeft dit beeld.</p> <p>De basisgegevens zijn niet duidelijk verwerkt waardoor het niet mogelijk is om een overeenkomstige berekening te maken ten aanzien van de berekening in het bestemmingsplan. Daarmee bestaat er verschil van inzicht over de invloed van dit bestemmingsplan op het kruispunt Graaf.</p>

		<p>De oplossing ligt ten eerste in een duidelijke opgave van de vierkante meters per bestemming/functie, zowel voor huidige als toekomstige situatie. Dit is inclusief mogelijke toekomstige uitbreidingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt en niet enkel de voorziene plannen. Op basis van deze correcte cijfers dient de invloed op het kruispunt berekend te worden. Dan kan er gesproken worden of deze ontwikkeling past, dan wel welke maatregelen er nodig zijn.</p> <p>Als deze ontwikkeling wordt toegestaan, wordt het voor de provincie bovendien complexer om een inpasbare oplossing voor kruispunt Graaf te realiseren. Kruispunt Graaf betreft een complexe ruimtelijke situatie. Het toestaan van deze ontwikkeling maakt dat de provincie voor een fysieke oplossing voor het kruispunt in feite oostwaarts geduwd. Dit heeft tot gevolg dat bij een mogelijke oplossing er meer huiseigenaren onteigend dienen te worden dan noodzakelijk.</p> <p>Bij dit vraagstuk ligt er een taak voor het provinciaal bestuur om duidelijkheid te verschaffen of zij de intentie hebben om de problematiek bij kruispunt Graaf op te lossen. De N210 staat op plaats 3 van provinciale wegen die de meeste vertraging kennen. Kruispunt Graaf is het zwaarste doorstromingsknelpunt in de N210 en voldoet in de komende jaren niet meer aan het vastgesteld beleid waarin de verantwoordelijkheden op het gebied van doorstroming en bereikbaarheid zijn vastgelegd. De ontsluiting van de Lopikerwaard voldoet dan niet meer aan ons beleid vandaar dat we nu ook extra onderzoek naar kruispunt Graaf uitvoeren.</p>
	<p>Welke problemen ziet u op het gebied van verstedelijking? En ziet u mogelijkheden deze problemen op te lossen binnen de provinciale regels?</p>	<p>Voor de problemen op het gebied van verstedelijking verwijzen wij naar eerder antwoord (vraag VVD).</p> <p>De verstedelijking zou, zoals ook in de zienswijze reeds aangegeven, verantwoord kunnen worden binnen de kaders van kernrandzonebeleid (door kwalitatieve maatregelen te treffen die in redelijke verhouding staan tot de verstedelijking).</p> <p>De gemeente heeft gekozen voor ruime regelingen in het bestemmingsplan. Door de bestemmingsplanregels ook strakker, als maatwerk, op de nu beoogde ontwikkeling te enten, kan de planologisch mogelijk gemaakte mate van verstedelijking ook, voor een deel, worden ingeperkt.</p>