



GEMEENTE
LOPIK

Nota van zienswijzen

Inclusief Staat van wijzigingen

Bestemmingsplan Roba Metals BV te Lopik

Gemeente Lopik

Raadhuisplein 1

Postbus 50

3410 CB LOPIK

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Zienswijzen	4
Staat van (ambtshalve) wijzigingen	8

Inleiding

Op 21 december 2023 maakten burgemeesters en wethouders van de gemeente Lopik bekend dat het ontwerp bestemmingsplan 'Roba Metals BV' (planidentificatie NL.IMRO.0331.01RobaMetals-OB01) gedurende zes weken ter inzage kwam te liggen. Het ontwerp bestemmingsplan heeft vervolgens van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ter inzage gelegen.

Alle stukken konden gedurende deze periode op afspraak worden ingezien op het gemeentehuis, **evenals** digitaal op www.ruimtelijkeplannen.nl. Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het ontwerp bestemmingsplan. Tevens is het ontwerp bestemmingsplan toegezonden aan Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en de provincie Utrecht.

De gemeente heeft twee zienswijzen ontvangen.

Ontvankelijkheid zienswijzen

De ontvangen zienswijzen zijn tijdens de inzage termijn ingediend en voldoen aan de indieningsvereisten. De zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk en worden in de besluitvorming betrokken.

Overzicht ontvangen zienswijzen

Zienswijzen	ingekomen
Zienswijze 1	31 januari 2024
Zienswijze 2	31 januari 2024

Bij de beantwoording van de zienswijzen is aangegeven of een zienswijze leidt tot een aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan. Een overzicht van deze wijzigingen is opgenomen achter in de nota, in de staat van wijzigingen.

Zienswijzen

Datum (en kenmerk indien van toepassing)

Provincie Utrecht - d.d. binnengekomen 31 januari 2024

Samenvatting

1. De landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein past binnen de in de IOV (Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht) gestelde kaders. In de toelichting moeten die kaders wel omschreven worden. In paragraaf 3.2.2. van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangegeven dat de locatie is gelegen in het landschap Groene Hart en welke kernkwaliteiten, zoals omschreven in de IOV, hier van toepassing zijn.
2. Er wordt niet nader ingegaan op de ligging van het plangebied in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) binnen het thema agrarisch cultuurlandschap, subthema Lopikerwaard, zoals vereist ingevolge artikel 7.7 IOV.
3. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gerefereerd aan de Kernrandzonebepaling. Toepassing van die bepaling is hier echter niet aan de orde.
4. In de toelichting is een paragraaf opgenomen over de trajectstudie waarvan de weergave niet overeenkomt met de werkwijze van de provincie. De trajectstudie wordt afgestemd op gemeentelijke plannen voor nieuwe woon- en werklocaties die zijn opgenomen in het Provinciaal Programma Wonen en Werken. Deze plannen worden meegenomen in de trajectstudie. Roba Metals maakt daar onderdeel van uit. Het is niet van belang dat het mobiliteitsonderzoek voorafgaat aan de trajectstudie. De uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek worden via de mobiliteitstoets beoordeeld door de provincie. De uitkomsten bij een positieve mobiliteitstoets worden, mits van toepassing, mogelijk als referentie meegenomen in de trajectstudie. Het verzoek is om de inhoud van deze paragraaf en de risico's hierop aan te passen.
5. In de scope en uitwerking van het mobiliteitsonderzoek is een noordelijke ontsluiting van de beoogde locatie voor Roba Metals via de rotonde N210/N204 opgenomen. Deze ontsluiting heeft gevolgen voor het NNN. De Zuidzijdsekaade en het mobilisatiecomplex Lopik zijn beide onderdeel van het NNN. Een verdere afweging hierover wordt in het ontwerpbestemmingsplan niet gemaakt. Deze ontsluiting kan dan ook niet aan de orde zijn.
6. Gesteld wordt dat voor de uitbreiding van De Copen de verkeersgeneratie wordt gehanteerd zoals is opgenomen in een verweerschrift van uw gemeente opgesteld n.a.v. een bezwaar op het betreffende bestemmingsplan. Die verkeersgeneratie is lager dan de verkeersgeneratie in het vastgestelde bestemmingsplan Uitbreiding De Copen. In de berekeningen moet uitgegaan worden van de cijfers uit het vastgestelde bestemmingsplan.

7. In het verkeersonderzoek wordt niet met de provinciale standaarden (COCON-instellingen) gerekend. Uit onze eigen analyse blijkt dat bepaalde cijfers en aannames niet in overeenstemming zijn met de feitelijke situatie. Het lijkt erop dat enkele aannames over verkeersstromen en piekmomenten niet goed zijn onderbouwd of de instellingen niet goed zijn geïmplementeerd. Dit kan leiden tot onjuiste conclusies over de benodigde verkeersmaatregelen en -voorzieningen. Hier dient een nieuwe berekening voor te worden uitgevoerd.
8. Gerefereerd wordt aan de eigen opgave van verkeersgeneratie. Deze is voor de mobiliteitstoets niet van toepassing. Toetsing vindt plaats op basis van de CROW-kengetallen.
9. In de paragraaf over stikstofdepositie wordt gesteld dat het verkeer van Roba Metals opgaat in het heersende verkeersbeeld en dat de bijdrage van verkeer minder dan 5% is. Deze toelichting is zeer summier en verwijst naar berekeningen uit bijlage 5b. Wij verzoeken u om een uitgebreidere toelichting en herberekening van de bijlage. Dit na aanpassing van de berekening en het verkeersmodel op basis van bovenstaande opmerkingen en de bij ons gedetailleerde informatie.
10. Het verkeer van Roba Metals rijdt in de avondspits grotendeels tegen de spitsrichting in. Komende vanaf de Copenweg conflicteert dit echter met de verkeerstroom richting Lopik waardoor het extra vertraging op de N210 kan veroorzaken. Dit maakt dat de verkeersgeneratie invloed heeft op de doorstroming van de N210. Wij zien dit niet voldoende terug in het mobiliteitsonderzoek.
11. Wij verzoeken u bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein rekening te houden met de komst van windturbines en de ontwerp-milieunormen van het Rijk.

Reactie

1. Paragraaf 3.2.2. zal hier op worden aangevuld. In paragraaf 4.11 wordt ingegaan op de kernkwaliteiten van het landschap en de inpassing van het plan. In paragraaf 2.4 wordt de landschappelijke inpassing beschreven. Er zal een relatie worden gelegd met de provinciale kaders. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 3.2.2.
2. In paragraaf 4.11 van de toelichting wordt ingegaan op de relatie van het plan en de aardkundige en cultuurhistorische waarden van de omgeving. Ook wordt beschreven op welke wijze het past binnen de kernkwaliteiten van de Lopikerwaard. In paragraaf 3.2.2. zal hier uitgebreider op in worden gegaan.
3. Nadere toelichting vanuit de provincie luidde als volgt: *"de kernrandzone is in de omgevingsverordening opgenomen als indicatieve zone. De begrenzing wordt bepaald bij het inzetten van de betreffende regel aan de hand van de aanwezige kwaliteiten in het gebied. De kernrandzonebepaling beoogt kwaliteitsverbetering van de kernranden te stimuleren in gebieden waar het verstedelijkingsverbod geldt. Deze bepaling wordt voor dit plan niet toegepast. De kernrandzone aanhalen als onderbouwing voor de landschappelijk inpassing is dan ook niet juist. De landschappelijke inpassing is nodig vanwege de ligging in het Groene Hart en het Agrarisch Cultuurlandschap."* Hiervan wordt kennis genomen.

4. Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie ten aanzien van het mobiliteitsonderzoek is het onderzoek verfijnd. Het aangepaste rapport is met de provincie gedeeld en de provincie heeft hierop akkoord gegeven. In de toelichting zal de paragraaf over de trajectstudie tekstueel aangepast worden, naar aanleiding van het aangepaste rapport.
5. De noordelijke ontsluiting is inderdaad ter informatie nog toegevoegd in het onderzoek. Het plan voorziet echter niet in deze ontsluiting. Een verdere afweging van deze ontsluiting is dan ook niet noodzakelijk. De optie over de noordelijke ontsluiting is uit het mobiliteitsonderzoek verwijderd.
6. De verkeersgeneratie was inderdaad nog gebaseerd op basis van het verweerschrift van de gemeente n.a.v. een bezwaar op bestemmingsplan Uitbreiding De Copen. Dit is later wel geactualiseerd, maar niet meegenomen in de versie van het mobiliteitsonderzoek dat gepubliceerd is. Wijzigingen hebben plaatsgevonden.
7. De berekeningen zijn gedaan met de standaard COCON-instellingen. Er is niet gerekend met de specifieke instellingen van de provincie Utrecht. De berekeningen zijn opnieuw uitgevoerd, waarbij gebruik is gemaakt van de COCON-instellingen van de provincie. De conclusies/uitkomsten zijn door deze nieuwe berekeningen niet gewijzigd.
8. Er wordt uitsluitend in een voetnoot gerefereerd aan de eigen verkeersopgave van Roba Metals. Duidelijk in de tekst staat dat er gerekend wordt met de kentallen van het CROW. De eigen opgave is meegegeven om aan te geven hoe groot het verschil is. Dit wordt verwijderd uit het onderzoek.
9. Uit het mobiliteitsonderzoek komt naar voren waar het verkeer van Roba Metals minder dan 5% van het huidige verkeer uitmaakt. Hier is het verkeer opgegaan in het heersende verkeersbeeld, wat relevant is voor de in te voeren lijnbronnen met verkeer in het stikstofonderzoek. In het stikstofonderzoek wordt inderdaad verwezen naar de onderbouwing in het mobiliteitsonderzoek. De rapportage van het stikstofonderzoek is aangepast. In de rapportage van verkeer is aangegeven hoe de verdeling van het verkeer is bepaald. Nieuwe berekeningen zijn niet nodig gebleken, aangezien de onderliggende data/input niet is veranderd. De tekstpassage met betrekking op het heersend verkeersbeeld is uit de verkeersrapportage gehaald. Dit is opgenomen in de notitie over de stikstofdepositie. Daarin is uitgelegd welke waarden aangehouden/relevant zijn. In de notitie mobiliteit is uitsluitend de feitelijke verdeling opgenomen. In het stikstofonderzoek is het volgende opgenomen: *De N210 is een drukke provinciale weg. Op basis van de verkeersstromen zoals deze zijn beschreven in het rapport mobiliteit is de verkeersgeneratie t.b.v. Roba Metals B.V. goed voor 4,7% van het totale verkeer op deze weg. Omdat de verkeersgeneratie t.b.v. Roba Metals B.V. op de N210 slechts enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer bedraagt kan, conform de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2023.2 (BIJ12, versie 4, april 2024), worden gesteld dat deze hier opgaat in het heersende verkeer. Zodoende is als uitgangspunt voor het onderzoek gehanteerd dat de verkeersgeneratie t.b.v. Roba Metals B.V. op de rotonde Copenweg-N210 opgaat in het heersende verkeer.*

10. Conform de provinciale omgevingsverordening is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan een mobiliteitsstudie verricht. Het doel van de mobiliteitsstudie is om de invloed van het bestemmingsplan op de verkeersafwikkeling in de omgeving vast te stellen en om zo nodig oplossingen aan te dragen als het plan knelpunten veroorzaakt. De mobiliteitsstudie is in nauwe samenspraak met de provincie tot stand gekomen. De opmerkingen van de provincie zijn verwerkt in de laatste versie van de rapportage van de mobiliteitsstudie (het rapport 'Verplaatsing Roba Metals, Mobiliteitsstudie toekomstige verkeerssituatie De Copen' van Movares van 23 augustus 2024), waarna de rapportage is goedgekeurd door de provincie. De mobiliteitsstudie toont aan dat de rotondes N210 – Copenweg en N210 – N204 reeds in de bestaande situatie niet voldoen. Ongeacht de komst van Roba Metals is het nodig om de rotondes op te waarderen door de afwikkelcapaciteit daarvan te vergroten. De komst van Roba Metals is niet van invloed op deze opgave. Ook zonder het bestemmingsplan moeten de rotondes worden opgewaardeerd en de aanvullende verkeersgeneratie van Roba Metals is niet van invloed op de oplossingsrichtingen die daarvoor in aanmerking komen (waaronder VRI's). De cyclustijden voor een situatie zonder en met Roba Metals zijn gelijk. Met andere woorden, er is geen sprake van een causaal verband tussen de noodzaak om de rotondes op te waarderen en de ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet.
11. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met zowel de bestaande windmolens aan de westzijde van het plangebied, als eventuele toekomstige grotere windmolens op dezelfde lijn als de huidige drie windmolens. Er is een gebiedsaanduiding opgenomen waarbinnen is geregeld dat geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan. Deze gebiedsaanduiding is niet alleen in cirkels rondom de huidige windturbines gelegd, maar vormt een complete strook aan de westzijde van het plangebied. Het kantoor van Roba Metals ligt ruim buiten deze gebiedsaanduiding. De lijn waarop de huidige windturbines staan is ongeveer 200 meter verwijderd van het beoogde bouwvlak van het kantoorgebouw van Roba Metals. Eventuele grotere molens die op dezelfde lijn komen te staan, zijn ook mogelijk. Bij de meeste berekeningen blijkt de vuistregel waarin de veilige afstand gesteld wordt op de tiphoogte adequaat. Uitgaande van een tiphoogte van 150 meter, is de afstand van het kantoorgebouw ruim voldoende. Gesteld kan worden dat in het bestemmingsplan Roba Metals te Lopik voldoende rekening is gehouden met de huidige windmolens, en ook met een eventuele andere inrichting en vorm van een windmolenpark aan deze zijde van het plangebied.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Stedin – d.d. binnengekomen 31 januari 2024

Samenvatting

1. Er is onvoldoende rekening gehouden met de aldaar aanwezige gasleiding. Wij vragen u daarom om het voorgenomen plan te (laten) onderzoeken of er sprake is van knelpunten dan wel het plan zodanig aan te (laten) passen dat er geen knelpunten zijn en of tot het treffen van de juiste (financieel en maatschappelijke) maatregelen om de knelpunten weg te nemen met uw motivatie hierbij. De kosten voor de maatregelen (w.o. verdere onderzoeken) die genomen moeten worden, dienen door u, dan wel de initiatiefnemer, gedragen te worden, indien nodig wordt geacht.

Reactie

1. Op de locatie van de gasleiding wordt bebouwing gerealiseerd en zal verharding worden aangebracht. De gasleiding zal moeten worden verlegd. Roba Metals heeft hierover overlegd met Stedin. Stedin is bereid om de gasleiding te verplaatsen. Na verplaatsing zal de gasleiding niet voor verdere belemmeringen zorgen voor de uitvoering van het plan. Na vaststelling van het plan zullen de details van de verlegging met Stedin worden uitgewerkt en uitgevoerd.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De zienswijze leidt tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Staat van (ambtshalve) wijzigingen

1. Aanvullen paragraaf 3.2.2.
2. Tekstuele aanpassing paragraaf 4.6 toelichting en bijlage 7 'Mobiliteitsonderzoek'
3. Noordelijke ontsluiting verwijderen uit bijlage 7 'Mobiliteitsonderzoek'
4. Uitgangspunten verkeersgeneratie wijzigen in bijlage 7 'Mobiliteitsonderzoek'
5. Aanpassingen 'Mobiliteitsonderzoek' in bijlage 7 van de toelichting naar aanleiding van de juiste provinciale (Cocon) instellingen.
6. Voetnoot uit 'Mobiliteitsonderzoek' in bijlage 7 van de toelichting verwijderen.
7. Mobiliteitsonderzoek en stikstofonderzoek beiden tekstueel wijzigen.
8. Tekstuele aanvulling 'Mobiliteitsonderzoek' in bijlage 7 van de toelichting.
9. Er zullen afspraken worden gemaakt met Stedin over het verleggen van de gasleiding. Paragraaf 4.7 wordt hierop aangepast.
10. Toevoegen beleidsstukken: Weerbaar Lopikerwaard (regionale omgevingsagenda) en Visie op de Linten.

