Statenvoorstel

Provinciale Staten
26 oktober 2016

Agendapunt

Lelystad

Registratienummer
1957708

Inlichtingen
J.P. van Damme

Afdeling/Bureau
INFRA

Commissie Economie:
13 oktober 2016

Onderwerp
Vaststellen inpassingsplan 'Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6'

Gedeputeerde Staten stellen voor

1. Beslispunten
   1. De zienswijzen in behandeling te nemen en deze te beantwoorden conform bijgevoegd Nota van Beantwoording;
   2. In te stemmen met de conclusies op grond van het MER en de aanvulling daarop;
   3. Het Inpassingsplan vast te stellen, waarbij het voorgenomen besluit wordt genomen onder de volgende voorwaarde:
      a. Op grond van het bepaalde in artikel 3.26 Wro, lid 5 de gemeenteraad van Lelystad tot en met het jaar 2020 uit te sluiten van de bevoegdheid om voor hetzelfde plangebied een bestemmingsplan vast te stellen;
      b. Geen gebruik te maken van de bevoegdheid, ex artikel 3.26 Wro, lid 4a, om te bepalen dat de bevoegdheden en verplichting van de flexibiliteitsbepalingen als bedoeld in artikel 3.6 Wro, lid 1, in het inpassingsplan worden overgenomen door GS van het college van B en W van de gemeente Lelystad;
      c. Geen gebruik te maken van de bevoegdheid, ex artikel 3.26 wro, lid 4b, om te bepalen dat GS als bevoegd gezag beslist op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit in artikel 2.1, eerste lid, onder a,b,c of g van de Wet algemene Bepalingen omgevingsrecht (WABO).
   4. Te besluiten tot het ter inzage leggen van het Inpassingsplan met het MER, de aanvulling daarop en overige stukken ter inzage te leggen voor beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2. Eerdere behandeling

Op 6 april 2016 is door uw staten het ontwerp-inpassingsplan en het MER voor de verbindingsweg en aansluiting op de A6 vastgesteld en is besloten om deze stukken ter inzage te leggen voor inspraak. Daarnaast zijn deze aan de gemeenteraad van de gemeente Lelystad voorgelegd in het kader van de hoorplicht en is advies gevraagd aan de commissie MER.

3. Bevoegdheden PS en doel behandeling

Het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan is de bevoegdheid van Provinciale Staten. Nu wordt gevraagd om het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen en in te stemmen met de conclusies in het gewijzigde MER en de aanvulling daarop en de Nota van Beantwoording van de zienswijzen. De stukken worden vervolgens ter inzage gelegd voor beroep.

4. Verdere behandeling PS

Het gewijzigd vastgestelde inpassingsplan wordt ter inzage gelegd met het gewijzigde MER, de aanvulling op het MER en overige (gewijzigde) achtergrondrapporten.
Gedurende een termijn van 6 weken kan beroep worden ingesteld tegen het inpassingsplan bij de Raad van State. Omdat de Crisis- en herstelwet van toepassing is, gelden specifieke bepalingen omtrent het indienen van beroep die in de bekendmaking moeten worden opgenomen:

Statenvoorstel

- de beroepsgronden moeten in het beroepschrift worden opgenomen, het beroep is niet-ontvankelijk als binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend en de beroepsgronden kunnen na afloop van de beroepstermijn niet meer worden aangevuld.
- voorts bedraagt de termijn waarbinnen de Raad van State uitspraak moet doen 6 maanden.

5. Korte toelichting op voorstel

Op 28 oktober 2015 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en Uitgangspuntennotitie provinciaal inpassingsplan vastgesteld en ter inzage gelegd en heeft u opdracht verleend voor het opstellen van een provinciaal inpassingsplan met bijbehorend MER (Statenvoorstel Procedure Inpassingsplan en MER Verbindingsweg Lelystad Airport en halve aansluiting op de A6).
Op 6 april 2016 is door uw staten het ontwerp-inpassingsplan en het MER vastgesteld. Daarbij is als kader opgenomen dat de gemeenteraad van Lelystad tot en met het jaar 2020 niet bevoegd is om voor hetzelfde plangebied een bestemmingsplan vast te stellen.

Afgesproken is dat de provincie de verbindingsweg en de aansluiting op de A6 in samenhang met elkaar realiseert en de planologische procedure doorloopt. Afspraken voor de realisatie van de verbindingsweg en halve aansluiting zijn opgenomen in het Convenant Landzijdige Ontsluiting Bereikbaarheid Lelystad Airport en in de in juni 2016 afgesloten realisatieovereenkomst tussen de provincie en het rijk over de afspraken waaronder de provincie de halve aansluiting zal realiseren. U bent daarover met een mededeling geïnformeerd.
Uitgangspunt van deze realisatieovereenkomst is dat uiterlijk in 2019 / 2020 een verbindingsweg en halve aansluiting op de A6 wordt gerealiseerd ten behoeve van Lelystad Airport.

In dit voorstel wordt geadviseerd over de wijzigingen in het inpassingplan en de Mer naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen, het advies van de commissie Mer en de reactie van de gemeente Lelystad.

6. Beoogd effect

Een planologisch juridische regeling voor de aanleg van de Verbindingsweg en Halve aansluiting op de A6.

7. Argumenten

Gemeenteraad kan zich vinden in het voornemen om een inpassingsplan vast te stellen en tot overdracht van de planologische bevoegdheid aan uw staten tot en met 2020
De gemeenteraad moet worden gehoord als er sprake is van een inpassingsplan (is opgenomen in artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening). De gemeente Lelystad heeft aangegeven schriftelijk te willen reageren op het ontwerp-inpassingsplan. Bij brief van 11 juli 2016 heeft de gemeenteraad inhoudelijk gereageerd. De gemeenteraad kan zich vinden in het voornemen om een inpassingsplan vast te stellen en heeft ingestemd met de genoemde termijn tot en met 2020 van overdracht van haar wettelijke planologische bevoegdheden aan uw staten. Verder geeft de gemeente een aantal aandachtspunten die in de Nota van Beantwoording worden beantwoord.

De commissie Mer heeft aangegeven dat de keuze voor het voorkeursalternatief helder is beschreven, maar adviseert een duidelijke beschrijving op te nemen in de vorm van een aanvulling voor de onderbouwing van de probleemanalyse.
De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) heeft op 20 juli 2016 haar advies over het MER uitgebracht. De Cmer is van oordeel dat de keuze voor het voorkeursalternatief in het MER helder is beschreven. Wel adviseert zij om in een aanvulling op de MER de probleemanalyse samen te vatten en in te gaan op de onmogelijkheden om bij de bestaande aansluiting 10 tot een oplossing te komen en daarnaast een overzicht te geven van de ontwikkelingen zodat dit navolgbaar is. Op grond van dit advies is een aanvulling op het MER opgesteld waarin onder meer wordt ingegaan op de (on)mogelijkheden om het probleem bij de bestaande aansluiting 10 op te

Statenvoorstel

lossen en – uitgebreider dan in het MER - op de ontwikkelingen in het gebied en deze overzichtelijk in een tabel op te nemen.

Nut en noodzaak is met de aanvulling beter navolgbaar
In een aanvulling op de Mer is een onderbouwing van de nut en noodzaak gegeven. Deze geeft meer stapsgewijs de ontwikkelingen weer en een onderbouwing zodat dit beter navolgbaar is. Naast de in het inpassingsplan opgenomen situatie op de wegvakken van de A6 en de toe- en afrit op de A6, is ook gekeken naar de afwikkeling op de kruispunten op het onderliggende wegennet. Uit deze analyse komt naar voren dat zonder maatregelen de kruispunten het verkeer niet kunnen verwerken.

Bekeken is vervolgens in de aanvulling van de MER of met aanpassingen aan de kruispunten ter plaatse van aansluiting 10 deze problemen op te lossen zijn. Zelfs met het treffen van maatregelen op de kruispunten en het onderliggend wegennet is er geen oplossing waarbij beide kruispunten een aanvaardbare cyclustijd van de verkeerslichten van maximaal 120 seconden hebben. Met andere woorden, aanvullende maatregelen ter plaatse lossen de problemen niet op. Op basis hiervan luidt de conclusie dat autonoom het verkeer bij aansluiting 10, ook met het treffen van maatregelen aan de kruispunten, niet af te wikkelen is.

Daarmee is in de Mer Halve aansluiting en verbindingsweg terecht uitgegaan van het zoeken naar een oplossing buiten de bestaande aansluiting 10.

Ook het advies van de Cmer om de effecten op natuur, naast de wettelijk beschermde dieren en soorten, in beeld te brengen en duidelijk te maken dat de mitigerende maatregelen voor otter en bever gewaarborgd zijn is overgenomen
In de toelichting van het inpassingsplan is een overzicht opgenomen van mitigerende maatregelen en op welke wijze deze zijn geborgd. De maatregelen voor de otter en bever worden vastgelegd in het definitief ontwerp, in de regels van het inpassingsplan zijn maatregelen opgenomen als voorwaardelijke verplichting en de kiekendiefmitigatie wordt juridisch geborgd in een overeenkomst tussen de provincie en Staatsbosbeheer waarmee de realisatie wordt gegarandeerd.

Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie zijn de stukken beoordeeld op basis waarvan ambtshalve wijzigingen zijn opgenomen
In haar functie als uitvoeringsorganisatie van het rijk, en beheerder van de A6, heeft Rijkswaterstaat de stukken beoordeeld. Daarnaast heeft de provincie de stukken beoordeeld. Deze wijzigingen zijn als 'ambtshalve wijzigingen' opgenomen in de in de antwoordnota opgenomen lijst met wijzigingen.

De zienswijzen zijn beoordeeld in de Nota van Beantwoording en betreffen voornamelijk de kruising van de Meerkoetenweg en Verbindingsweg, de onderbouwing van de noodzaak en onderdelen van natuur
Vanaf 2 juni tot en met 13 juli 2016 hebben het ontwerp voor het inpassingsplan en de bijbehorende stukken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 26 schriftelijke zienswijzen ontvangen. Van de 26 zienswijzen zijn er 23 ingediend over de kruising van de Meerkoetenweg en de verbindingsweg. Insprekers maken zich zorgen over:

- Een toename van verkeer op de Meerkoetenweg en het ontstaan van sluipverkeer door een gelijkvloerse kruising van de Meerkoetenweg en de verbindingsweg;
- Het ontstaan van een verkeersonveilige situatie voor fietsende kinderen en recreanten en landbouwverkeer. Insprekers willen dat er een veilige oversteek wordt gerealiseerd;
- Onveilige situaties op de Meerkoetenweg vanwege de beperkte breedte en het passerend verkeer;
- De doorstroming op de Meerkoetenweg in de toekomst.

Statenvoorstel

Insprekers zijn van mening dat er een ongelijkvloerse kruising moet worden aangelegd. Indien dit niet mogelijk is wordt in een aantal zienswijzen aangegeven dat er een verkeerslicht moet worden geplaatst direct bij realisatie van de verbindingsweg.

Tijdens de voorbereiding van het inpassingsplan is er intensief overleg geweest met de bewoners (georganiseerd in de Club van omwonenden en het LTO) en de omgeving over de kruising van de Meerkoetenweg en de verbindingsweg. Naar aanleiding van dit overleg en de zienswijzen is opdracht aan een adviesbureau (Inspec) gegeven voor een aanvullend advies over de kruising.

In het ontwerp-inpassingsplan en Mer is een kader opgenomen ten aanzien van de kruising van de Meerkoetenweg:
De gelijkvloerse kruising van de Meerkoetenweg met de verbindingsweg is nieuw en vormt een extra situatie waar verkeer elkaar kruist. De exacte invulling wordt nader bepaald, al dan niet op termijn met Verkeersregelinstallatie, waarbij veiligheid, doorstroming en toekomstvastheid belangrijke aandachtspunten zijn. De belanghebbenden worden betrokken bij de verschillende keuzemogelijkheden.

Uiteindelijk zal de oplossingsrichting worden uitgewerkt in het definitief ontwerp die komende periode verder wordt opgepakt. Centraal staat nu de vraag of het kader wat is aangegeven in het inpassingsplan voldoende ruimte biedt voor de oplossing

Op basis van het advies en het provinciale beleid kan het volgende worden geconcludeerd:
- Een ongelijkvloerse oplossing is niet passend binnen het beleid van de provincie en volgend op de landelijke richtlijnen ook niet gebruikelijk. Dit kan leiden tot precedentwerking. Bovendien is op meerdere locaties sprake van situaties die gelijkwaardig zijn en waar niet gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising;
- Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg is een veilig ontworpen gelijkvloerse oversteek goed mogelijk. Een veilige oversteek is mogelijk mits het fietsverkeer in twee fases kan oversteken. Om het landbouwverkeer veilig te laten oversteken is nader onderzoek nodig;
- Naar inschatting zou bij een evenredige verdeling van het verkeer over het ontsluitingsnetwerk het sluipverkeer op de Meerkoetenweg met 360 motorvoertuigen per etmaal kunnen toenemen, wat zou kunnen leiden tot een aantal van 800 motorvoertuigen per etmaal. Dit zijn voor een erftoegangsweg geen enorme intensiteiten, maar gezien de breedte van de Meerkoetenweg en het aandeel landbouwverkeer ontstaat wel een ongewenste situatie. Gemonitord zal moeten worden of en hoeveel sluipverkeer er ontstaat, om te bekijken of er maatregelen noodzakelijk zijn;
- Op dit moment is er nog onzekerheid over het tempo van de ontwikkelingen in het gebied en moeten er nog keuzes worden gemaakt bij de toekomstige ontwikkelingen rond verkeer en de kruispunten. Bij toekomstige keuzes rondom verkeer en kruispunten van de bedrijfsterreinen zal steeds moeten worden bezien welke effecten dit heeft op de Meerkoetenweg;
- De oplossingsrichtingen voor de gelijkvloerse kruising Meerkoetenweg - Verbindingsweg zullen de komende periode verder moeten worden uitgewerkt in het definitief ontwerp, die zijn aangegeven in de antwoordnota. De keuze tussen deze oplossing hangt vooral af van de mate waarin de aandachtspunten (doorstroming en veiligheid) in detail kunnen worden vormgegeven. In de eindafweging over alle aspecten is het verschil tussen deze oplossingen klein.

Statenvoorstel

Mede gezien de overwegingen en conclusies zal het kader waarbinnen de nadere uitwerking van de kruising Meerkoetenweg- Verbindingsweg zal plaatsvinden als volgt worden geformuleerd.

De kruising met de Meerkoetenweg wordt gelijkvloers aangelegd. Gezien de te verwachten intensiteiten op de Verbindingsweg en de Meerkoetenweg is een gelijkvloerse oversteek die veilig is goed mogelijk. Een verdere uitwerking vindt in het definitief ontwerp plaats waarbij aandacht voor de veiligheid van de fietsers (oversteken in twee fases) en voor het landbouwverkeer essentieel is. Belangrijk is dat gemonitord wordt of en hoeveel sluipverkeer er in de toekomst ontstaat op de Meerkoetenweg, en bij toekomstige keuzes rond verkeer en de kruispunten van de bedrijfsterreinen is het noodzakelijk om te bezien welk effect dit heeft op de Meerkoetenweg. Aanvullende maatregelen kunnen noodzakelijk zijn. Een kruispunt met Verkeersregelinstallatie is op basis van de te verwachten intensiteiten niet noodzakelijk en lijkt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

Nut en noodzaak is met de aanvulling beter navolgbaar
In een aanvulling op de Mer is een onderbouwing van de nut en noodzaak gegeven. Deze geeft de ontwikkelingen overzichtelijk weer en geeft een onderbouwing van de probleemanalyse zodat dit beter navolgbaar is. Daaruit blijkt dat het niet mogelijk is om het verkeer bij aansluiting 10, ook met het treffen van maatregelen aan de kruispunten en het onderliggend wegennet, af te wikkelen.

Daarmee is er in het MER 'Halve aansluiting en verbindingsweg' terecht uitgegaan van het zoeken naar nieuwe varianten buiten deze aansluiting om. Toekomstige verkeersmaatregelen om aansluiting 10 en de Larserdreef en Larserweg te ontlasten (zoals de Warandedreef) bieden alleen uitkomst samen met een nieuwe aansluiting 9.

Met betrekking tot natuur zijn een beperkt aantal wijzigingen noodzakelijk en moet de kiekendiefmitigatie juridisch worden geborgd
Door insprekers wordt gevreesd voor negatieve effecten op natuur en flora en fauna. Er wordt verwezen naar vleermuizen, het natuurgebied de Burchtkamp en de grauwe kiekendief. Afschermende maatregelen worden ter borging opgenomen in de planregels, een antwoord wordt gegeven op de grauwe kiekendief en er is inmiddels een vleermuizen onderzoek opgestart.

In een intentieovereenkomst tussen de provincie en SBB over het realiseren van kiekendiefcompensatie worden ook de voor dit project te realiseren mitigerende maatregelen meegenomen. Om de mitigerende maatregelen van de blauwe kiekendief te borgen wordt in vervolg daarop een realisatieovereenkomst voorbereid met Staatsbosbeheer.

De wijzigingen in het inpassingsplan zijn niet zodanig dat er aanleiding is opnieuw het plan ter inzage te leggen
De ontvangen reacties beschreven onder punt 5 geven aanleiding om het inpassingsplan te wijzigen, een aanvulling op het MER op te stellen en wijzigingen door te voeren in andere achtergrondrapporten. Daarnaast zijn wijzigingen gewenst als gevolg van door ons en door Rijkswaterstaat geconstateerde omissies in de stukken (zogenaamde ‘ambtshalve’ wijzigingen). De wijzigingen in het inpassingsplan zijn niet zodanig dat er aanleiding is om opnieuw een ontwerp-inpassingsplan ter inzage te leggen.

8. Kanttekeningen

Tegelijkertijd met het ontwerp-inpassingsplan en het MER heeft het ontwerpbesluit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het wijzigen van geluidproductieplafonds in verband met de halve aansluiting op de A6 ter inzage gelegen. Op dit ontwerpbesluit zijn geen zienswij-

Statenvoorstel

zen ingediend. Het definitieve besluit van de minister wordt tegelijk met het vastgestelde inpassingsplan met bijbehorende stukken ter inzage gelegd.

In haar reactie heeft de raad van de gemeente Lelystad opgeroepen om een voorziening te treffen om direct geschadenen (nabije omwonenden en ondernemingen) te kunnen compenseren op een wijze die zo nodig uitgaat boven het wettelijk voorgeschrevene en met een meerjarige werkingsduur. De provincie gaat uit van hetgeen wettelijk benodigd is. Dit is het algemene uitgangspunt van de provincie rondom de verwerving van de benodigde gronden en andere situaties waar een schadevergoeding aan de orde is. Indien andere partijen van mening zijn dat bovenop de wettelijke verplichtingen aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden, dan zal desbetreffende partij de financiële consequenties daarvan moeten dragen

9. Planning

13-10-2016	Commissiebehandeling van antwoordnota + vaststellen Inpassingsplan
26-10-2016	PS – vergadering: vaststellen van antwoordnota + vaststellen inpassingsplan + instemmen met (aanvulling op) MER

10. Bijlagen

Naam stuk:	eDocs nummer:	Bijgevoegd of periode ter inzage
Nota van beantwoording	1941323	Bijgevoegd
Toelichting Inpassingsplan	1965502	Bijgevoegd
Regels en verbeelding Inpassingsplan	1964970	Bijgevoegd
Aanvulling bij het Mer	1965518	Bijgevoegd
Mer met onderliggende onderzoeken (ter inzage)		Tot 26 oktober

Statenvoorstel