

*MOTIVERING GEMEENTERAAD
KAAG EN BRAASSEM
AFWIJZING BP TANKSTATION
N207 LEIMUIDEN*

14 april 2025



Deze motivering behoort bij raadsbesluit d.d. 14 april 2025, getiteld "Raadsbesluit Bestemmingsplan 'Tankstation N207 Vriezenweg Leimuiden' (bestuurlijke lus)". Het dossiernummer behorend bij dit besluit is 578648.

Motivering afwijzing bestemmingsplan tankstation N207

Het college heeft het ontwerpbestemmingsplan Tankstation N207 ter inzage gelegd. De raad heeft kennisgenomen van de planstukken (verbeelding, regels, toelichting en bijlagen), van de ingediende zienswijzen, de beantwoording in de zienswijzennota en van de anterieure overeenkomst die met initiatiefnemer is gesloten. Het voorstel is besproken tijdens de Hoorzitting bestemmingsplannen op 21 juni 2023 en in de raadsvergadering van 3 juli 2023. Tijdens de raadsvergadering heeft een meerderheid van de raad tegen het voorstel gestemd.

In dit document benoemen wij, gemeenteraadsleden van de partijen Pro Kaag en Braassem, Samen voor Kaag en Braassem en CDA Kaag en Braassem (meerderheid van de raad) de argumenten die voor ons de reden zijn geweest om het bestemmingsplan voor een nieuw tankstation langs de N207 ter hoogte van de Vriezenweg te Leimuiden, niet vast te stellen.

1. Aantasting en ontsiering van het open landschap

Wij menen dat het plan leidt tot een onevenredige aantasting en ontsiering van het open landschap.

Kader

De gemeente erkent het belang van het Groene Hart en ziet het belang van het open landschap. We willen duidelijke kaders meegeven om verrommeling van het gebied tegen te gaan. Dit is ook verankerd in het Raadsakkoord 2022-2026 (pagina 28). Het uitgangspunt van openheid van het landschap in het buitengebied is bovendien al sinds jaren verankerd in het ruimtelijk beleid van de gemeente, eerst in de Structuurvisies op grond van de Wro en nu in de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie geeft de ruimtelijke kaders voor de verschillende gebiedstypen en subgebiedstypen in de gemeente Kaag en Braassem. Over het Buitengebied staat in de Omgevingsvisie (hoofdstuk 10):

“Het buitengebied beslaat qua oppervlak het grootste deel van onze gemeente. Wij maken onderdeel uit van het Groene Hart. De groene uitstraling van het gebied is dan ook kenmerkend. Een landelijk en agrarisch gebied wordt het ook wel genoemd. Wij willen het buitengebied zo open mogelijk houden, maar willen niet de dorpsranden op slot zetten.”

De specifieke uitgangspunten voor het Buitengebied in de Omgevingsvisie zijn:

“-Nieuwe (agrarische) bedrijfswoningen zijn alleen toegestaan als de noodzakelijkheid en doelmatigheid wordt aangetoond. Een tweede (agrarische) bedrijfswoning is in principe uitgesloten.

-Nieuwe recreatieve of agrarische (neven)activiteiten (als alternatief verdienmodel) die bodemdaling (door veenoxidatie) versnellen mogen in principe geen doorgang vinden.

-Er is ruimte voor het voeren van (recreatieve) nevenactiviteiten bij agrarische bedrijven, mits het de bestaande en landschappelijke structuur en kwaliteit niet schaadt.

-Recreatieondernemingen die zich volledig op recreatie richten, bijvoorbeeld een camping, zijn niet gewenst. Dit om te zorgen voor een goede balans tussen agrarische bedrijvigheid en recreatie. Uitzondering hierop zijn vervolgfuncties van bestaande ondernemingen.

-Het uitbreiden van het aantal bestaande evenementen, zowel in volume als in aantallen, zijn niet gewenst.

-Nieuwe (niet-agrarische) bedrijfsactiviteiten zijn niet wenselijk en moeten zoveel mogelijk op de bedrijventerreinen gerealiseerd worden."

Het plangebied en de omgeving zijn aangewezen als subgebiedstype 'Droogmakerij' Specifiek voor het subgebiedstype Droogmakerij geldt in de Omgevingsvisie het volgende:

"Buitengebied – Droogmakerij

De droogmakerijen zijn grootschalige open polders en worden voornamelijk gebruikt als agrarisch productielandschap. Het primaire grondgebruik is landbouw, zowel akkerbouw als veeteelt.

Wat willen we bereiken?

- *Het primaire grondgebruik landbouw, zowel akkerbouw en veeteelt, behouden en stimuleren.*
- *Het herstellen, versterken/verbeteren en/of vergroten van de voor het gebied kenmerkende biodiversiteit.*

Specifieke uitgangspunten

- *Activiteiten zoals zelfstandige horeca, (grootschalige) evenementen, recreatie en woningbouw kunnen alleen incidenteel voorkomen.*
- *Binnen het gebied is ruimte voor schaalvergroting van agrarische bedrijven.*
- *Planologisch wordt er daarom, waar mogelijk, ruimte geboden op het gebied van geur, geluid, mestopslag en dierenverblijven. Dit mag echter niet ten koste gaan van het woon- en leefklimaat van omliggende woningen.*
- *Binnen de droogmakerij is er ruimte voor recreatie, nadrukkelijk gekoppeld aan linten langs de Wijde Aa en de Drecht. [...]*
- *Voorwaarde bij bovengenoemde accenten is dat er ook nadrukkelijk aandacht is voor verhoging van de landschaps- en natuurwaarden.
[...]."*

Planspecifieke toetsing

Het tankstation is een niet-agrarische bedrijfsactiviteit. Uit de Omgevingsvisie volgt duidelijk dat deze activiteiten niet wenselijk zijn in het buitengebied en zoveel mogelijk op de bedrijventerreinen moeten worden gerealiseerd. Dit geldt niet alleen voor (verplaatsing van) bestaande bedrijfsactiviteiten, maar juist met name ook voor nieuwvestiging. Het plan is dus op dit punt in strijd met de Omgevingsvisie.

Uit de Omgevingsvisie kan verder worden afgeleid dat ook voor het subgebiedstype Droogmakerij zeer terughoudend wordt omgegaan met nieuwe ontwikkelingen anders dan voor de uitbreiding van agrarische activiteiten. Incidenteel zijn horeca, recreatie en woningbouw toegestaan. Bedrijvigheid (zoals een tankstation) wordt daarbij niet benoemd. Wanneer wel nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan, moet aandacht bestaan voor *verhoging van de landschaps- en natuurwaarden*.

Het tankstation dat initiatiefnemer hier wenst te ontwikkelen voldoet niet aan deze uitgangspunten. Waar in de huidige situatie sprake is van een onbebouwd agrarisch perceel met grasland, zou het plan voorzien in nagenoeg volledige verharding van het perceel met een onbemand tankstation. De lichtgevende luifel en reclamezuil beschouwen wij als lichtvervuiling en horizonvervuiling. Dit leidt ook tot een aantasting van de belangen van omwonenden. Hun woon- en leefklimaat wordt aangetast met de komst van het tankstation. Er is ook geen sprake van een verhoging van de landschaps- en natuurwaarden. Wij vinden het tankstation een ontsiering en een aantasting van het (open) landschap en de landschappelijke waarden. De door initiatiefnemer overgelegde

sfeerimpressie hieronder illustreert voor ons juist de aantasting van het open landschap die het tankstation zou opleveren:



Huidige situatie



Sfeerimpressie tankstation initiatiefnemer

Weerlegging plantoelichting en zienswijzennota

Wij kunnen ons in het licht van het voorgaande niet verenigen met de planspecifieke toetsing aan het Gemeentelijk beleid, specifiek de Omgevingsvisie, in de plantoelichting. In de plantoelichting wordt het belang van het behoud van het open landschap in de Omgevingsvisie onvoldoende onderkend en wordt niet deugdelijk gemotiveerd waarom het plan aan het gemeentelijke beleid zou voldoen. In paragraaf 3.3. van de plantoelichting (Gemeentelijk beleid) staat over de planspecifieke toetsing aan de Omgevingsvisie het volgende:

“Het voorgenomen initiatief draagt bij aan de economische ontwikkeling van de gemeente. De N207 vormt samen met de rijkswegen (A4 en A44) de hoofdverkeersstructuur van de gemeente Kaag en Braassem. Er worden in de omgevingsvisie geen specifieke ambities met betrekking tot tankstations genoemd. Het voorliggende initiatief maakt één nieuw onbemand tankstation mogelijk. Bij dit tankstation wordt geen winkel beoogd, maar zijn wel zes oplaadplaatsen voor elektrische auto's. Het nieuwe tankstation levert daarmee een bijdrage aan de behoefte aan voldoende plaatsen waar getankt kan worden. De infrastructuur in de gemeente wordt hiermee versterkt.

De planlocatie maakt onderdeel uit van het gebiedstype 'Droogmakerij'. De droogmakerijen zijn grootschalige open polders en worden voornamelijk gebruikt als agrarisch productielandschap. Het primaire grondgebruik is landbouw, zowel akkerbouw als veeteelt.

In de voormalige MRSV werd de N207 nog benoemd als doorstromingsknelpunt. De gemeente heeft reeds doorstroming op de N207 verbeterd. Het tankstation wordt ingepast in de verkeersstructuur rondom de N207 en de openheid van de polder blijft zoveel mogelijk behouden.

Gesteld kan worden dat het initiatief past binnen de ambities van de Omgevingsvisie Kaag en Braassem.”

Dat er in de Omgevingsvisie geen specifieke ambities staan opgenomen voor tankstations betekent niet dat de Omgevingsvisie geen specifieke eisen stelt aan *locaties* waar een tankstation zich mag vestigen. De Omgevingsvisie sluit bovendien (niet-agrarische) bedrijfsactiviteiten in het buitengebied in principe uit. Bedrijven moeten zoveel mogelijk op een bedrijventerrein worden gevestigd. De openheid van de polder wordt met de komst van het tankstation juist niet behouden. Dat het tankstation een ‘open structuur’ heeft maakt de aantasting van het open landschap volgens ons niet minder ernstig. Het behoud van het open landschap is beter gediend met primair grondgebruik voor landbouw, akkerbouw en veeteelt (weidegrond) en er dient dan ook te worden vastgehouden aan de huidige agrarische bestemming “Agrarisch met waarden – Landschapswaarden”.

Wij delen ook niet de beantwoording in de zienswijzennota dat het tankstation qua massa, positionering en aanzicht wegvalt tegen de achterliggende woningen aan de Vriezenweg 8. In de zienswijzennota (1.2) staat hierover:

“Het tankstation – bestaande uit een open constructie zonder bijgebouwen – wordt in lijn met de twee nog te realiseren vrijstaande woningen met bijgebouwen op perceel Vriezenweg 8 Leimuiden. Dit heeft tot gevolg dat qua massa, positionering en aanzicht wegvalt in verhouding tot de naastgelegen twee vrijstaande woningen met bijgebouwen op het perceel Vriezenweg 8 te Leimuiden. Wat dat betreft zal het tankstation – gelet op de open constructie zonder kenmerkende bijgebouwen en in lijn met de woningbouwontwikkeling op perceel Vriezenweg 8 te Leimuiden – nauwelijks verdichting van het landschap veroorzaken, worden bestaande zichtlijnen behouden en vindt er geen afbreuk aan het (groene) karakter van het gebied plaats.”

Wij menen dat er wel degelijk sprake is van het doorbreken van een bestaande zichtlijn. Bezien vanaf de Vriezenweg is het tankstation geprojecteerd *naast* de woningen. De woningen vormen aldaar niet de achtergrond van het tankstation. Vanaf de Vriezenweg gezien wordt de bestaande zichtlijn op het achterliggende landschap dus wel degelijk doorbroken (zie daarvoor de sfeerimpressies hiervoor). Daarnaast delen wij ook niet standpunt dat vanaf de rotonde gezien het tankstation ‘wegvalt’ tegen de achtergrond van de woonbebouwing. Het tankstation steekt er juist tegen af, ontnemt het zicht op het groen rondom de Vriezenweg 8 en tast zodoende het groene karakter aan. Dit blijkt uit onderstaande sfeerimpressie:



Huidige situatie



Sfeerimpressie tankstation

Tussenconclusie

Het plan is in strijd met het gemeentelijk beleid zoals verwoord in het Raadsakkoord en de Omgevingsvisie. Toepassing van dit beleid noopt er toe dat de agrarische bestemming behouden blijft, vanuit het belang van behoud van het open landschap en behoud van landschappelijke en natuurwaarden. Volgens het beleid dienen (nieuwe) bedrijven op bedrijventerreinen te worden gevestigd. Het plan leidt vanwege de bedrijfsfunctie, de verhardingen en bebouwing en de luifel met verlichting tot een onevenredige aantasting van het open landschap en de landschappelijke waarden. Ook het woon- en leefklimaat van omwonenden wordt met het plan aangetast. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

2. Verkeersaantrekkende werking en verkeersveiligheid

Wij vrezen voor een toenemende verkeersonveiligheid op de Vriezenweg en voor congestie vanwege het plan.

Kader

In het Raadsakkoord 2022-2026 hebben wij bijzondere aandacht geschonken aan verkeersveiligheid binnen de gemeente. In het Raadsakkoord staat (p. 12):

“Verkeer en Mobiliteit

*Het streven, ook voor de komende jaren, is om al onze kernen bereikbaar en verkeersveilig te krijgen en te houden. Met de raadsbrede ambitie om de komende jaren meer te gaan bouwen wordt het belang hiervan alleen maar groter. **Aanpak van (potentiële) knelpunten krijgt de komende jaren dan ook prioriteit.** Hierbij wordt onder meer ingezet op een uitbreiding van het aantal 30 km/u wegen. Daarnaast hoort verkeersveiligheid en een goede verkeersafwikkeling altijd een belangrijk thema en randvoorwaarde te zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen, zodat de ontsluiting (en veiligheid) in bepaalde kernen niet (nog verder) onder druk komt te staan. Daarnaast blijft er aandacht voor gedragsbeïnvloeding. Naast aandacht voor de (verkeers)veiligheid en de bereikbaarheid is ook de verdere verduurzaming van de mobiliteit een belangrijk thema, dat de komende jaren opgepakt moet worden.”*

Ook in de Omgevingsvisie wordt aandacht geschonken aan mobiliteit en verkeersveiligheid. In de Omgevingsvisie (p. 71 en verder) staat onder andere:

“Wat willen we bereiken?

- Een betere doorstroming van de A4 en N207 met onder andere als doel een beperking van sluipverkeer door de kernen die hier langs liggen. Met behoud van economische mogelijkheden voor ondernemers en zo minimaal mogelijke afstand tot het wegennet.*
- Een betere bereikbaarheid en ontsluiting van Leimuiden, waarbij mede de passage ter hoogte van de Leimuiderbrug een speerpunt blijft.*
- Goede ontsluitingsmogelijkheden ontwikkellocaties, o.a. Braassemerland in Roelofarendsveen.”*

En:

“Hoewel het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in Kaag en Braassem onder het landelijk gemiddelde ligt, zien we toch mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In lijn met de provinciale verkeersveiligheids campagne ‘Maak een punt van nul’, is nul verkeersslachtoffers het uitgangspunt om de verkeersveiligheid en -beleving in Kaag en Braassem te verbeteren. Vanuit het Rijk is daarnaast het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) gelanceerd, waarin een meer risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid centraal staat. Als regio en gemeente gaan we hier ook in mee. Ook de gebruikers hebben een rol in de verkeersveiligheid, denk hierbij aan verlichting van vervoersmiddelen en gedrag in het dagelijkse verkeer.”

En:

“Wat willen we bereiken?

- Het vergroten van het verkeersveiligheidsgevoel, door onder andere aan te sluiten bij de provinciale campagne en het strategische plan vanuit het Rijk.*
- Behoud van veilige wegen voor de inwoners en gebruikers, onder andere door, wanneer mogelijk, het scheiden van landbouwverkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers.*
- Jaarlijkse extra inzet op verkeersknelpunten.*
- Hogere mate bewustwording door structureel educatie en campagnes.”*

Planspecifieke toetsing

De Vriezenweg is slechts twee rijbanen breed. Daarnaast is de weg voorzien van een fietssuggestiestrook waardoor de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer nog smaller is. Voor het uitwijken bij bijvoorbeeld het passeren van een vrachtwagen of landbouwvoertuig heeft de gemeente grasbetontegels met verhoogde punten aangebracht. Dit is noodzakelijk gebleken voor verkeersveilig passeren vanwege de smalte van de weg.

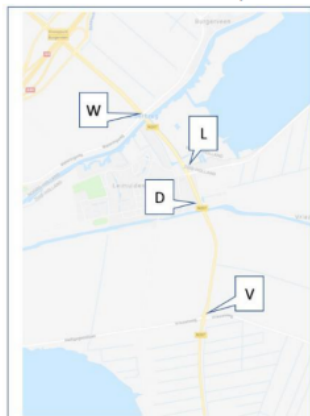
De Vriezenweg is het type weg waarnaar in de Omgevingsvisie wat verkeersveiligheid en mobiliteit betreft bijzondere aandacht uitgaat, vanwege de weginrichting en het gemengde gebruik door fietsers, motorvoertuigen en landbouwvoertuigen. Daarnaast is de Vriezenweg aangesloten op de N207. De N207 kent ± 45.000 verkeersbewegingen per etmaal. Deze zijn niet gelijk verdeeld over de dag. De spitsperiode (tussen 6.00 – 9.00 uur en van 16.00 – 19.00 uur) kent een hele grote piek en er is standaard file op de weg. Door extra verkeersbewegingen bij en rondom een rotonde toe te voegen, wordt de verkeerssituatie nog slechter en zal de verkeercongestie verder toenemen. De komst van een onbemand tankstation zal de verkeersdoorstroming onnodig vertragen. De inwoners van Leimuiden en Rijnsaterwoude worden hierdoor getroffen. Inwoners van Leimuiden (4.685), kunnen namelijk alleen via de Dokter Stapenséastraat en de Vriezenweg het dorp verlaten, inwoners van Rijnsaterwoude zijn afhankelijk van de ontsluiting via de Herenweg of Vriezenweg.

Weerlegging verkeersonderzoek, plantoelichting, zienswijzennota

Initiatiefnemer heeft de verwachte verkeersgeneratie vanwege het tankstation laten onderzoeken (Goudappel, 15 juni 2023). Goudappel heeft zich voor de verkeerstoename van het tankstation gebaseerd op het haalbaarheidsonderzoek (Postmenbalm, 6 oktober 2022). Uit het verkeersonderzoek volgt dat sprake is van een toename van verkeersbewegingen vanwege het tankstation. Het tankstation zal bereikbaar zijn voor alle rijrichtingen. Volgens het verkeersonderzoek is de doorstroming op de rotonde goed en zal deze goed blijven met de komst van het tankstation.

Wij herkennen ons niet in het beeld dat wordt geschetst in het verkeersonderzoek dat in principe sprake zou zijn van een goede doorstroming op de rotonde Vriezenweg en de N207. In de ochtend- en avondspits is standaard sprake van file op (dit deel van) de N207 en de rotonde bij de Vriezenweg wordt beschouwd als een verkeerskundig knelpunt op de N207. Dit wordt ook onderkend door de provincie en is in 2019 nog gebleken uit een in opdracht van de provincie opgestelde Quickscan Leimuiden Sweco, 29 januari 2019; bijlage bij brief aan Kaag en Braassem met kenmerk PHZ-2019-679536696, te raadplegen op www.zuidholland.nl). Uit de quickscan, p. 8, volgt dat de rotonde Vriezenweg een knelpunt is (en op sommige momenten het maatgevende knelpunt):

Er is een reeks van knelpunten waar het doorgaande verkeer op de N207 opstroopt:



W: Kruispunt met de **W**eteringweg (in de Provincie Noord-Holland)

L: Kruispunt N207 Leimuiden: N207-Burg. Bakhuizenweg-Dokter Stapenséastraat

D: Versmalling van 2 rijstroken naar 1 richting het zuiden ter hoogte van de Drechtbrug

V: Rotonde met de **V**riezenweg.

We hanteren de term knelpunt voor de plek waar de file ontstaat/ontkiemt of kan ontstaan.

Gelet op de algemene ervaring met de verkeersintensiteiten op de N207 en de beperkingen in de doorstroming op de rotonde Vriezenweg, bevestigd door onderzoek van de provincie, vinden wij de conclusies in het verkeersonderzoek niet geloofwaardig. Wij vinden het verkeersonderzoek verder niet duidelijk over de vraag wat nu de precieze verkeersstoename is van het plan. Volgens de plantoelichting gaat het om 250 extra verkeersbewegingen, maar dit blijkt niet uit het verkeersonderzoek. In het onderzoek is onderzocht wat de effecten zijn tijdens de spits. Er is uitgegaan van een toestroom van 1% van de toestroom van passerende voertuigen. Dit zou een worst case situatie zijn, gebaseerd op de niet onderbouwde aanname dat weggebruikers in de file doorgaans niet tanken, zodat in de ochtend- en avondspits niet of nauwelijks sprake zou zijn van toename van verkeer. Deze aanname betwijfelen wij. Ook de aanname dat er voor dit tankstation niet zou worden omgereden wordt niet onderbouwd en betwijfelen wij. Wij verwachten dan ook dat de verkeersaantrekkende werking van het tankstation groter zal zijn dan in het verkeersonderzoek wordt gesteld.

Los van de precieze omvang van de verkeersstoename, staat hoe dan ook buiten kijf dat het tankstation tot een verkeersstoename zou leiden. Wij wensen niet mee te werken aan een ontwikkeling die tot een toename van verkeer leidt op een rotonde die nu al als knelpunt wordt beschouwd. Uit het Raadsakkoord volgt dat wij juist prioriteit willen geven aan het oplossen van verkeerskundige knelpunten. Daarmee verdraagt het zich niet om ontwikkelingen toe te staan die niet bijdragen aan een verkeerskundige oplossing, maar juist tot meer verkeer leiden op een al bestaand knelpunt.

Bovendien wordt in het verkeersonderzoek geen aandacht besteed aan het aspect *verkeersveiligheid*. Het onderzoek geeft er geen blijk van dat rekening is gehouden met de specifieke weginrichting van de Vriezenweg (tussenliggend fietspad, smal en tweerichtingen) en met de gebruikers (fietsers, landbouwvoertuigen, motorvoertuigen).

In de zienswijzennota wordt wel ingegaan op verkeersveiligheid (1.4). Daarin staat echter slechts:

“Overigens heeft de wijze waarop de aan- en afrijroute op het plangebied wordt ingericht tot gevolg dat er enkel met lage snelheid over het terrein gereden kan worden. Daarbij is er door de ruime afstand tussen de rotonde en het tankstation sprake van een overzichtelijke verkeerssituatie die daarmee verkeersonveilige situaties en overige bijkomende negatieve verkeersbewegingen voorkomt. Ook ten aanzien van landbouwverkeer en fietsers.

In dat verlengde kan in het kader van de verkeersveiligheid opgemerkt worden dat door de aanwezigheid van de rotonde tussen het plangebied en de N207 deze beide verkeersstromen niet in directe verbinding met elkaar staan en elkaar dan ook niet in verkeersonveilige zin kunnen versterken.”

Wij stellen vast dat er op het punt van verkeersveiligheid geen deskundigenonderzoek is verricht. De beweringen die in de zienswijzennota worden gedaan over verkeersveiligheid worden niet onderbouwd en zijn zodoende niet verifieerbaar. Wij zijn er daarom niet van overtuigd dat het plan niet zou leiden tot verkeersonveilige situaties.

Tussenconclusie

Het plan leidt tot een toename van verkeer op de rotonde Vriezenweg. Deze rotonde wordt nu al als een verkeerskundig knelpunt beschouwd. Wanneer congestie optreedt/toeneemt worden de inwoners van de Leimuiden en Rijnsaterwoude daardoor getroffen. Daarnaast is geen onderzoek gedaan naar de specifieke verkeerskundige omstandigheden op de rotonde en de Vriezenweg. De verkeersveiligheid is dan ook onvoldoende aangetoond. Wij vinden het plan op de aspecten verkeer en verkeersveiligheid dan ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

3. Belemmeringen toekomstige infrastructuur (doortrekken parallelweg)

Wij wensen de beoogde locatie van het tankstation beschikbaar te houden voor een gewenste toekomstige wijziging van de infrastructuur.

Kader

In het Raadsakkoord 2022-2026 is opgenomen dat wij ons als gemeente zullen blijven inzetten voor het omleiden van landbouwverkeer uit de kernen Leimuiden en Rijnsaterwoude via de N207 (p. 29).

Ook in de Omgevingsvisie is deze doelstelling opgenomen (p. 75):

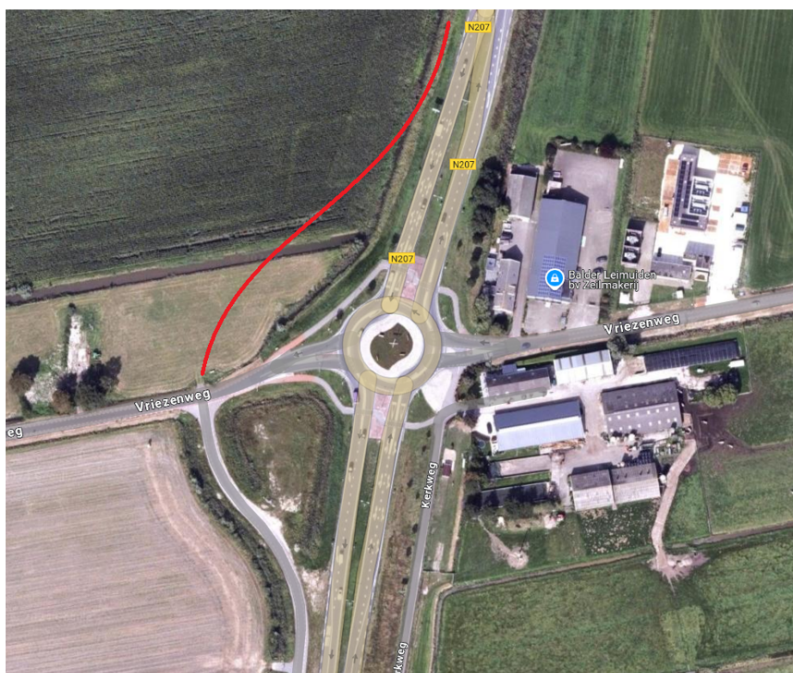
“Wat willen we bereiken?”

- Het vergroten van het verkeersveiligheidsgevoel, door onder andere aan te sluiten bij de provinciale campagne en het strategische plan vanuit het Rijk.
- Behoud van veilige wegen voor de inwoners en gebruikers, onder andere door, **wanneer mogelijk, het scheiden van landbouwverkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers.**
- Jaarlijkse extra inzet op verkeersknelpunten
- Hogere mate bewustwording door structureel educatie en campagnes.”

Planspecifieke toetsing

Een tankstation op de voorliggende locatie vormt in de toekomst een belemmering voor de mogelijkheden voor aanpassing van de infrastructuur. Deze aanpassingsmogelijkheden dienen open gehouden te worden om de huidige verkeercongestie op termijn te verbeteren en om woningbouw in de Gnephoek te Alphen aan den Rijn (5.500 woningen) mogelijk te maken.

Specifiek voor de Vriezenweg en deze rotonde is het al lange tijd de bestuurlijke wens van de gemeente om een parallelweg aan te leggen aan de noordwestzijde van de rotonde. Vanuit de provincie wordt geen toestemming gegeven voor landbouwverkeer op de N207, zodat alleen de oplossing van een parallelweg resteert om het landbouwverkeer om te leiden. Aan de zuidzijde is al een parallelweg aangelegd en de gemeente wenst deze door te trekken in noordelijke richting. In de huidige situatie wordt het landbouwverkeer bij de rotonde gedwongen om verder te rijden via de Vriezenweg in de richting van Leimuiden. Dit heeft impact op de verkeersveiligheid op de Vriezenweg en het is onwenselijk dat landbouwverkeer door de kern van Leimuiden wordt geleid. Wij hebben in het Raadsakkoord onze inzet uitgesproken om het landbouwverkeer uit de kernen Leimuiden en Rijsaterwoude om te leiden. Het doortrekken van de parallelweg wordt met de komst van het tankstation welhaast onmogelijk gemaakt. Hierdoor wordt een belangrijke oplossing voor het landbouwverkeer richting en door Leimuiden in de toekomst belemmerd.



Voorbeeld ligging parallelweg (ter illustratie)

Tussenconclusie

Het tankstation zou de mogelijkheid belemmeren om in de toekomst de parallelweg voor landbouwverkeer door te trekken in noordelijke richting; zie ter illustratie de rode lijn in bovenstaande afbeelding. Wij hebben in het Raadsakkoord onze inzet uitgesproken om het landbouwverkeer uit de kernen Leimuiden en Rijsaterwoude om te leiden. Het tankstation staat in de weg aan deze ambitie.

4. Noodzaak/behoefte van het tankstation

Wij zijn als raad niet overtuigd van de noodzaak van en behoefte aan het tankstation, mede in het licht van de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente.

Kader

Vooropgesteld wordt dat in zowel het Raadsakkoord als de Omgevingsvisie Kaag en Braassem duurzaamheid en klimaat in nagenoeg elk onderdeel terugkomt. Het gaat dan over duurzame energie-opwek, duurzaam (agrarisch) ondernemen, duurzame mobiliteit, circulariteit, gasloos bouwen, klimaatadaptief inrichten van woonwijken, etc.

In het Raadsakkoord 2022-2026 staat over duurzaamheid in relatie tot mobiliteit het volgende (p. 25 en verder):

"Mobiliteit

We willen allemaal veilig en comfortabel kunnen reizen, nu en in de toekomst. Tegelijkertijd is ons verkeer en het transport van goederen verantwoordelijk voor bijna een kwart van de CO₂-uitstoot in Nederland. Het is dus zaak om onze mobiliteit minder schadelijk te maken. We zetten als gemeente in op het bevorderen van openbaar vervoer, de fiets en elektrisch rijden."

En:

"Mobiliteit

- o Als gemeente geven we het goede voorbeeld. Daarom zetten we in op het gebruik van dienstfietsen en vergroenen we het eigen wagenpark.*
- o We stellen een toekomstgericht plan op om te voorzien in voldoende laadpalen/snelladers voor elektrische auto's.*
- o We stimuleren met de provincie en regio het gebruik van OV en fiets.*
- o We stellen, in overleg met de fietsersbond, een Top 10 fietsknelpunten op en de quick wins lossen we op.*
- o We kijken bij aanleg van infrastructuur naar de landschappelijke inpassing en mogelijkheden voor duurzaamheid.*
- o We onderzoeken hoe we parkeren kunnen combineren met het opwekken van duurzame energie (afdekken met zonnepanelen) en hoe dit te combineren is met bufferen van water."*

Ook de Omgevingsvisie gaat in op de duurzaamheidsdoelen van de gemeente. In het hoofdstuk Energie & Grondstoffen (p. 17 e.v.) staat:

"In Kaag en Braassem werken we samen aan een duurzame gemeente. Vrijwel iedereen uit het inwonerspanel van Kaag en Braassem (84%) vindt dat we aan de slag moeten met het thema duurzaamheid. Een grote meerderheid van hetzelfde panel (73%) geeft bovendien aan dat niet alleen de gemeente, niet alleen de inwoners en niet alleen de (agrarische) bedrijven aan de slag zouden moeten: We moeten allemaal onze schouders onder de verschillende duurzaamheidsopgaven zetten. Met duurzaam bedoelen we in dit hoofdstuk het besparen van energie, het zelf opwekken van groene stroom, het verminderen van afval en het recyclen en duurzaam gebruik van grondstoffen en materialen. We proberen hiermee samen de uitstoot van fossiele brandstoffen terug te dringen én zo min mogelijk niet-duurzame materialen te gebruiken. Om zo in de toekomst net zoveel schone energie duurzaam op te wekken als dat we zelf gebruiken. Om zo op den duur een circulaire economie te realiseren waardoor een begrip als afval uiteindelijk tot het verleden behoort."

Op p. 76 (Duurzame Mobiliteit) van de Omgevingsvisie staat:

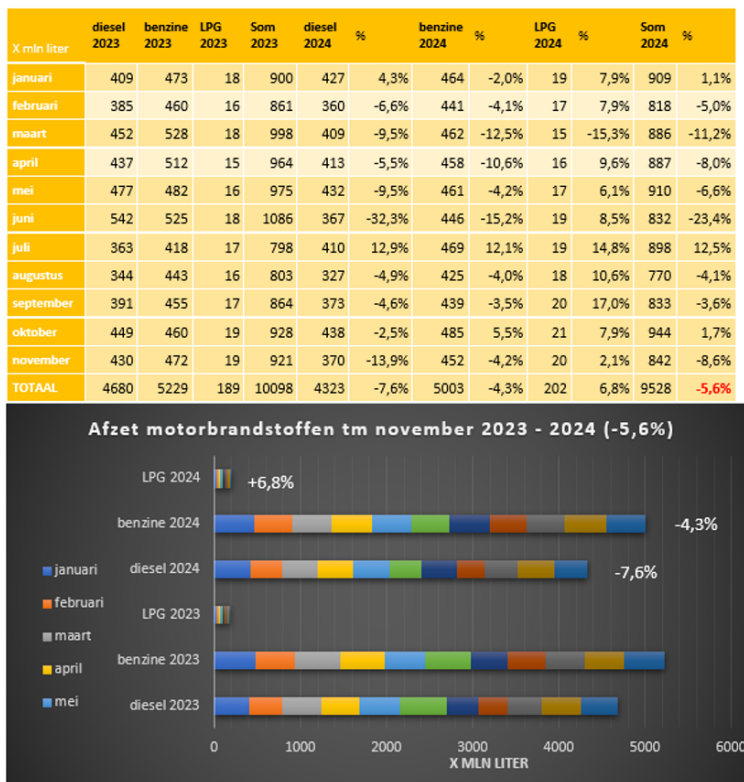
"We zien een toename van het aantal elektrisch oplaadbare voertuigen (e-rijders), die daarmee bijdragen aan de verduurzaming van Kaag en Braassem. Het brengt automatisch ook een extra vraag naar oplaadpunten met zich

mee. We groeien mee in deze behoefte door mogelijkheden tot laden te faciliteren en houden toekomstige ontwikkelingen in de gaten, samen met de betrokkenen, bij het aanleggen van laadpunten. We zijn als Kaag en Braassem aangesloten bij een concessie (vanuit Rotterdam/MRDH) voor het plaatsen van laadinfrastructuur (laadpalen) in de openbare ruimte. Hiermee faciliteert Kaag en Braassem e-rijders door gratis palen te laten plaatsen in de openbare ruimte, voor e-rijders die niet over parkeergelegenheid op eigen terrein beschikken. Dit betreft 'normaal laden'. Een nieuwe concessie, vanuit dezelfde samenwerking, zal zich naar verwachting ook meer richten op nieuwe laadmogelijkheden, zoals snelladen, inductieladen, laden vanuit lantaarnpalen, waterstof, enzovoort. Het is moeilijk inschatten hoe deze vorm van mobiliteit zich gaat ontwikkelen in de komende jaren en wat voor effect dit gaat hebben op de openbare ruimte. Door samenwerking te zoeken met huidige concessiepartners proberen wij op tijd in de trends en ontwikkelingen mee te gaan. Zo kan er een transitie plaatsvinden van fossiele brandstof naar elektrische aangestuurde voertuigen."

Planspecifieke toetsing

Het plan voorziet in een onbemand verkooppunt voor brandstoffen (geëxploiteerd door TinQ tankstation) zonder lpg. Er wordt de mogelijkheid geboden van tankpunten voor fossiele brandstoffen en voor laadpunten voor elektrische voertuigen. Horeca is uitgesloten, zodat er geen shop en dergelijke kan worden gerealiseerd.

Wij achten het in strijd met de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente, verwoord in het Raadsakkoord en de Omgevingsvisie, dat er wordt voorzien in een nieuw verkooppunt voor fossiele brandstoffen. De behoefte aan een extra verkooppunt voor fossiele brandstoffen is niet aangetoond en wij zijn er niet van overtuigd dat die behoefte bestaat. Uit gegevens van het CBS blijkt dat de verkoop van fossiele brandstoffen in zijn algemeenheid een dalende trend vertoont:



©NOVE 2024, bewerking (voorlopige) cijfers CBS, vanaf april 2021 nieuwe tabel met andere definitie diesel; getallen zijn afgerond tov rekentabel, waardoor kleine verschillen kunnen ontstaan. Ook worden tussentijdse aanpassingen van CBS verwerkt.

Daarnaast blijkt uit het haalbaarheidsonderzoek bij het plan (Postmenbalm, 6 oktober 2022) dat in de omgeving (onder andere Roelofarendsveen, Ter Aar en Alphen aan den Rijn) nu al zeven bestaande tankstations voor fossiele brandstoffen aanwezig zijn. Aangezien de aanname is dat alleen passanten het nieuwe tankstation zouden bezoeken, komt het tankstation in feite slechts neer op een herverdeling van het huidige volume van afnemers.

Weliswaar voorziet het tankstation ook in de mogelijkheid van laadpalen, maar dit doet niet af aan het feit dat er ook tankpunten voor fossiele brandstof zouden komen. Zonder tankpunten voor fossiele brandstoffen is het tankstation namelijk financieel niet rendabel. Dit wordt ook door de initiatiefnemer zelf bevestigd.

In het haalbaarheidsonderzoek staat bovendien dat laadpalen wegens grote onzekerheden en haalbaarheid voor onbemande tankstations niet zijn meegenomen in de schatting van de opbrengsten van het tankstation. Een belangrijke voorwaarde voor elektrisch laden is de service van een shop voor koffie of een broodje, dit in verband met de oplaadtijd van de auto die al gauw 15 minuten bedraagt. Op een onbemand tankstation is deze service niet aanwezig. Daarnaast speelt dat dit station zich zal gaan ontwikkelen als station langs een typische verbindingsweg voor woon-werkverkeer, waarbij de auto thuis of op het werk al opgeladen is.

Uit dit onderzoek leiden wij af dat de daadwerkelijke benutting van de laadpalen twijfelachtig is. De laadpalen zullen naar verwachting dus niet voorzien in de behoefte aan elektrisch laden. Elektrisch laden vindt bij voorkeur plaats nabij huis of werk (parkeren op eigen terrein of in de openbare ruimte in de wijk of bij het werk). Hoewel wij als gemeente duurzaamheid een belangrijk thema vinden en blijkens de Omgevingsvisie in willen zetten op het versterken van de infrastructuur voor elektrisch laden, is deze locatie daarvoor niet geschikt.

Wij zijn dan ook van mening dat het tankstation niet voorziet in enige (dringende) behoefte, zowel wat betreft de tankpunten voor fossiele brandstoffen als wat de laadpalen betreft. Bovendien wensen wij, zelfs al zou er nog een behoefte bestaan aan tankpunten voor fossiele brandstoffen, daaraan gelet op de duurzaamheidsdoelstellingen in het gemeentelijke beleid, geen medewerking te verlenen. Verder voorziet het tankstation ook niet in een behoefte aan werkgelegenheid, omdat het een onbemand tankstation betreft.

Tussenconclusie

Het plan beantwoordt niet aan een behoefte aan extra tankpunten voor fossiele brandstoffen in de omgeving. Bovendien achten wij het toevoegen van een extra tankpunt voor fossiele brandstoffen in strijd met de duurzaamheidsdoelstellingen als verwoord in het Raadsakkoord en de Omgevingsvisie. De locatie en het ontbreken van een shop maakt het tankstation bovendien ongeschikt voor elektrisch laden. Tot slot voorziet het plan ook niet in werkgelegenheid.

5. Belangenafweging

Gelet op alle argumenten hiervoor wensen wij geen medewerking te verlenen aan dit plan voor een tankstation langs de N207 nabij de rotonde Vriezenweg.

Wij onderkennen dat het belang van initiatiefnemer hierdoor wordt getroffen. Initiatiefnemer is al lange tijd bezig met de ontwikkeling van een tankstation in de gemeente waarbij verschillende locaties overwogen zijn. In september 2022 heeft het college een positieve grondhouding op een

principeverzoek van initiatiefnemer ingenomen en is de initiatiefnemer begonnen met de planontwikkeling voor deze locatie. Initiatiefnemer heeft daartoe ook een anterieure overeenkomst met het college gesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over onder meer kostenverhaal en de ontwikkeling van het plangebied. In de overeenkomst heeft het college zich gecommitteerd aan de inspanningsverplichting om een ontwerpbestemmingsplan aan de raad voor te leggen voor vaststelling. Daarmee is echter niet gezegd dat de raad het plan ook daadwerkelijk zou vaststellen. De anterieure overeenkomst bevat immers geen resultaatsverplichting voor de raad om het plan vast te stellen. De definitieve beslissing over de vaststelling van het bestemmingsplan kan, mede afhankelijk van alle in de loop van de procedure naar voren gekomen feiten en belangen – ook de mogelijke belangen van derden –, anders uitvallen dan bij het sluiten van de overeenkomst is ingeschat. Bij het besluit over de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsruimte en moet hij de betrokken belangen afwegen. Wij maken die afweging als volgt.

Initiatiefnemer zal de locatie verhuren aan de landelijke keten Tinq. De belangen die zijn gediend bij het tankstation bestaan dus uit de financiële belangen van initiatiefnemer als verhuurder en van Tinq als exploitant/huurder. De belangen van autobestuurders om te kunnen tanken of laden worden niet of nauwelijks gediend met het tankstation, aangezien al in de behoefte aan tankstations voor fossiele brandstoffen in de omgeving wordt voorzien, en bestuurders van elektrische auto's naar verwachting juist niet op deze locatie zullen laden.

Tegenover de financiële belangen van de initiatiefnemer en de exploitant, staan het belang van behoud van openheid van het landschap, de belangen van omwonenden bij behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, het belang om de verkeersintensiteit op en rondom de rotonde niet te doen toenemen en de verkeersveiligheid te behouden, het belang om te voldoen aan de (gemeentelijke) duurzaamheidsdoelstellingen en het belang bij het behouden van de mogelijkheid van een parallelweg aan de noordwestzijde van de rotonde. Deze belangen zouden, gelet op de argumenten hiervoor, met de komst van het tankstation ernstig worden aangetast. Aan deze belangen kennen wij dan ook een zwaarder gewicht toe dan aan de financiële belangen van initiatiefnemer en Tinq.

6. Conclusie

Gelet op al het voorgaande achten wij het plan voor een tankstation langs de N207 nabij de Rotonde Vriezenweg in strijd met het gemeentelijke beleid als verwoord in het Raadsakkoord en de Omgevingsvisie met betrekking tot bescherming van het open landschap en de landschapswaarden en in strijd met een goede ruimtelijke ordening wat betreft verkeer en verkeersveiligheid. Daarnaast draagt het plan niet bij aan enige behoefte en beantwoordt het plan niet aan de duurzaamheidsdoelstellingen van gemeente. Verder doorkruist het plan de mogelijkheid om in de toekomst de parallelweg voor landbouwverkeer langs de N207 door te trekken. Wij zien in de financiële belangen van de initiatiefnemer en de beoogde exploitant onvoldoende grond om het plan, wat wij als ruimtelijk onaanvaardbaar beschouwen, desalniettemin vast te stellen. Daarom hebben wij tegen het bestemmingsplan gestemd.

Bijlage (2):

- Bijlage 1 GS-brief aan het college van burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem
Voortgang project N207 Passage Leimuiden Versie voor PS;
- Bijlage 2 N207 Leimuiden – Quicksan Plus SWECO.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Kaag en Braassem
gehouden op 14 april 2025.

de griffier,

T.P. Scherpenzeel

de voorzitter,

A. Heijstee-Bolt