

bestemmingsplan
Tankstation N207
Gemeente Kaag en Braassem



Planstatus: ontwerp

Plan identificatie: NL.IMRO.1884.BPTANKSTATIONN207-ONT1

Datum: 21 december 2022

Contactpersoon Buro SRO: dhr. R. van den Heuvel | Dhr. H. J. M. van Arendonk

Kenmerk Buro SRO: SR170190

Opdrachtgever: Gebr. Van Eijk

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	NL44.RABO.0142.1540.24
	t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	7
2 Het initiatief	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Toekomstige situatie	9
3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	18
4 Milieu- en omgevingsaspecten	20
4.1 Milieueffectrapportage	20
4.2 Bodem	22
4.3 Geluid	22
4.4 Luchtkwaliteit	23
4.5 Bedrijven & milieuzonering	24
4.6 Externe veiligheid	26
4.7 Ecologie	28
4.8 Water	29
4.9 Archeologie	32
4.10 Cultuurhistorie	33
4.11 Duurzaamheid	34
4.12 Verkeer en parkeren	34
5 Juridische planbeschrijving	36
5.1 Algemeen	36
5.2 Plansystematiek	36
5.3 Wijze van bestemmen	37
6 Economische uitvoerbaarheid	38
7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
7.1 Algemeen	39
7.2 Participatie	39
7.3 Vooroverleg	40
7.4 Zienswijzen	40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om nabij de rotonde N207/Vriezenweg, naast Vriezenweg 8, een onbemand verkooppunt voor brandstoffen te realiseren, met ook laadplaatsen voor elektrische auto's. Het voornemen is vergelijkbaar met het op 12 juli 2017 ingediende principeverzoek waar het college d.d. 29 augustus 2017 een positieve grondhouding over heeft ingenomen. Dat principeverzoek betrof een locatie direct ten zuiden van de nu beoogde locatie, wat werd gezien als een versterking van de wegvoorzieningen. Op 6 september 2022 heeft het college zich opnieuw over een principeverzoek uitgesproken voor de nu beoogde locatie naast Vriezenweg 8. Het college neemt hierbij een positieve grondhouding aan, met enkele voorwaarden ten aanzien van de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing. Tevens dient aandacht te worden besteed aan de (verkeers)ontsluiting, parkeren, water en milieutechnische aspecten, alsmede aan de participatie met omwonenden.

Het initiatief past niet binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Oost', vastgesteld op 9 april 2020. Op dit moment geldt ter plaatse hoofdzakelijk de bestemming 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden'. Om het beoogde plan juridisch-planologisch mogelijk te maken zal een partiële herziening van het bestemmingsplan (postzegelbestemmingsplan) opgesteld moeten worden, rekening houdend met de voorwaarden uit het besluit op het principeverzoek. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hier in.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich in de oksel van de Vriezenweg en de N207 (provinciale weg), nabij de rotonde van beide wegen. De locatie is ten noorden van Rijnsaterwoude en ten zuiden van Leimuiden gelegen. De locatie is kadastraal bekend als kadastrale gemeente Leimuiden, sectie C, perceel 2261 en 2260 (deels). De oppervlakte van het plangebied bedraagt totaal ca. 5.400 m².

Op de navolgende afbeeldingen is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.



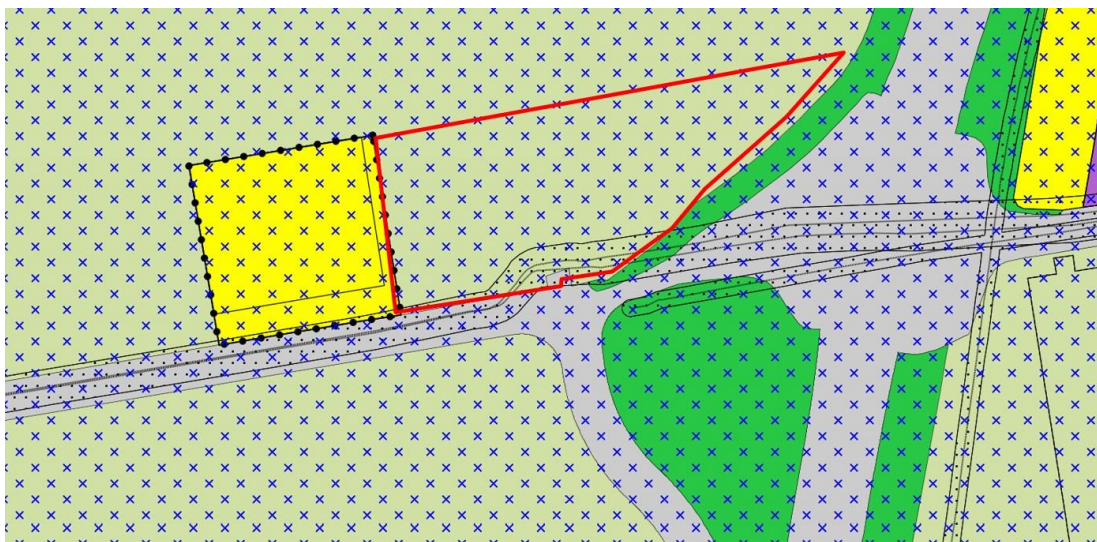
Globale ligging plangebied (rood omcirkeld, bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Globale begrenzing plangebied (rood omkaderd, bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor de gronden in het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Oost'. De gemeenteraad van de gemeente Kaag en Braassem heeft dit bestemmingsplan op 9 april 2020 vastgesteld. Deze gronden hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden' 'Verkeer' en 'Groen'. Navolgende afbeelding geeft een uitsnede van het geldende bestemmingsplan weer.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Buitengebied Oost' (plangebied rood omkaderd, bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De gronden in het plangebied zijn in het geldende bestemmingsplan voorzien van de bestemming 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden'. Deze gronden zijn bestemd voor het uitoefenen van een volwaardig agrarisch bedrijf en het hobbymatig houden van vee. Tevens gaat het hier om het behoud en herstel van het karakteristieke en cultuurhistorische open weidelandschap, dat gevormd wordt door het nagenoeg ontbreken van bebouwing in de polders.

Het zuidelijk deel van het plangebied is tevens voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning'. Deze gronden zijn mede bestemd voor een hoogspanningsleiding met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie en de gewenste ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante nationale, provinciale, en gemeentelijke beleid en de relevante wet- en regelgeving opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt het project inhoudelijk op haalbaarheid getoetst aan de hand van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens een juridische planbeschrijving gegeven. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische haalbaarheid van het plan. Tot slot bevat hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan, waarbij de uitkomsten van de participatie, het vooroverleg en de ter inzage legging zijn opgenomen.

2 Het initiatief

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik als landbouwgrond. Het betreft een weiland dat 2 keer per jaar wordt gemaaid, met in de zuidwesthoek een incidentele boom. Het plangebied wordt grotendeels begrensd door een watergang. Enkele jaren geleden zijn nabij het plangebied een nieuwe rotonde en een parallelweg in zuidelijke richting aangelegd. Het onderhavige perceel heeft een toerit die in het verlengde ligt van die nieuwe parallelweg.

Op onderstaande afbeeldingen is de huidige situatie in het plangebied weergegeven.



Luchtfoto bestaande situatie



Huidige situatie plangebied (bron: Google Streetview, juni 2022)

Omgeving

De planlocatie is gelegen in de Wassenaarsche Polder, een polder die dateert uit de zeventiende eeuw. Deze polder wordt begrensd door de Leidsche Vaart, Dijksloot (langs de Herenweg/Willem van der Veldenweg), Drecht, Geerpolder Plas en Langeraar Plassen. Het gebruik van de gronden betreft grotendeels weide en akkerbouw en wordt gekenmerkt door openheid.

De N207, waaraan de planlocatie is gelegen, doorkruist de Wassenaarsche Polder. Met name ten oosten van de planlocatie, voorbij de rotonde, bevinden zich enkele woningen en bedrijvigheid. Aan de westzijde, aan de Vriezenweg 8, wordt de huidige bebouwing gesloopt en worden nog twee nieuwe woningen gerealiseerd, op basis van het bestemmingsplan 'Vriezenweg 8, Leimuiden' (vastgesteld d.d. 23 november 2020). In verband hiermee maakt een aangrenzende tapstoelopende zone onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Het betreft gronden die horen bij het aangrenzende woonperceel, maar nog voorzien zijn van een agrarische bestemming. In het voorliggende bestemmingsplan wordt dat hersteld, door deze zone te voorzien van een woonbestemming (zonder bouwvlak).

2.2 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens om in het plangebied een onbemand verkooppunt voor brandstoffen (TinQ tankstation) zonder lpg te realiseren. In de huidige voorstellen wordt uitgegaan van vier opstelplaatsen en een luifel van circa 130 m². Wanneer er voldoende omzet is kan het tankstation uitgebreid worden naar acht opstelplaatsen en een grotere luifel. In het bestemmingsplan wordt daarom ook de mogelijkheid geboden voor een luifel van 260 m².

Daarnaast wordt voorgesteld om in eerste instantie zes snellaadplaatsen voor elektrische auto's te realiseren. Met het oog op de toekomst wordt rekening gehouden met een verdere uitbreiding van het aantal laadpunten, waarbij nu gedacht wordt aan in totaal 26 laadpunten.

Tevens zijn er ook ideeën voor een toekomstige uitbreiding met een waterstof-tankstation. Hiervoor wordt in het voorliggende bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid opgenomen, waarbij in dat kader aangetoond moet worden dat dat verantwoord is, met name ten aanzien van het aspect (externe) veiligheid.

Het is een onbemand tankstation, dus er wordt niet voorzien in een shop e.d. Er worden diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde voorgesteld, zoals voor de benodigde tankvoorzieningen en servicekasten. Verder wordt, naast de al genoemde luifel, aan de noordoostzijde van het perceel een reclamezuil geplaatst waarop de brandstofprijzen worden weergegeven. Voorts wordt ten behoeve van deze functie rekening gehouden met een gebouw voor beheer en onderhoud.

Woonbestemming

Een westelijke zone maakt onderdeel uit van het onderhavige plangebied, maar hoort bij het aangrenzende woonperceel aan de Vriezenweg. De betreffende zone wordt in het voorliggende bestemmingsplan voorzien van een woonbestemming (zonder bouwvlak).

Opzet en ontsluiting tankstation

Het perceel ligt in de oksel van de Vriezenweg en de N207 en is deels omgeven door een sloot. Het perceel biedt voldoende ruimte voor een toekomstgerichte opzet, waarbij nu reeds ruimte wordt geboden voor toekomstige aanpassingen met meer laadplekken en bijvoorbeeld met een waterstof-tankstation.

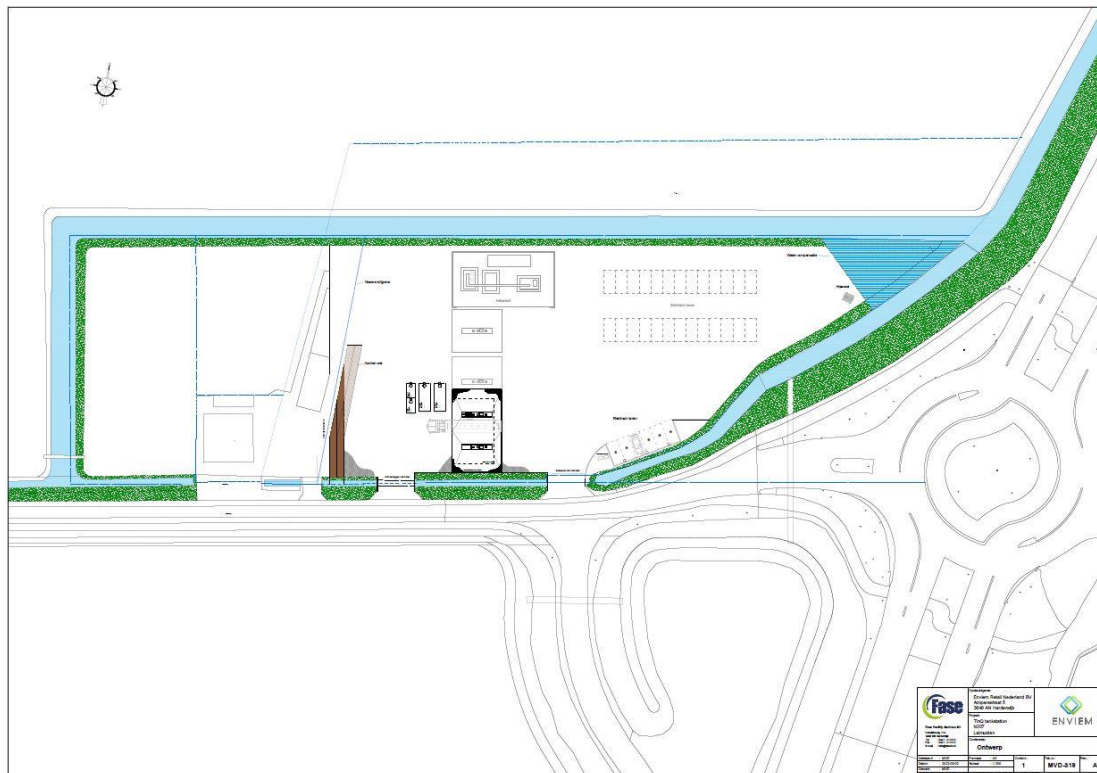
Het tankstation en de laadplekken worden ontsloten vanaf de Vriezenweg, met een tweetal aansluitingen waardoor er niet gekeerd hoeft te worden op het perceel. Er wordt gebruik gemaakt van een bestaande dam, in het verlengde van de aansluiting van de parallelweg aan de zuidzijde van de Vriezenweg. Deze bestaande aansluiting vormt de ingang van het tankstation. Ten westen hiervan wordt een nieuwe uitrit aangelegd. Door de logische aansluiting op de bestaande infrastructuur en het onbelemmerde zicht, is dit verkeerskundig een aanvaardbare opzet. Dat sluit aan bij de bevindingen in het kader van het eerdere initiatief direct ten zuiden van de nu voorliggende locatie. Daarover is destijds met de provincie gesproken waarbij toen bleek dat er op die locatie vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt geen belemmeringen hoeven te zijn voor de realisatie van het tankstation.

Inpassing

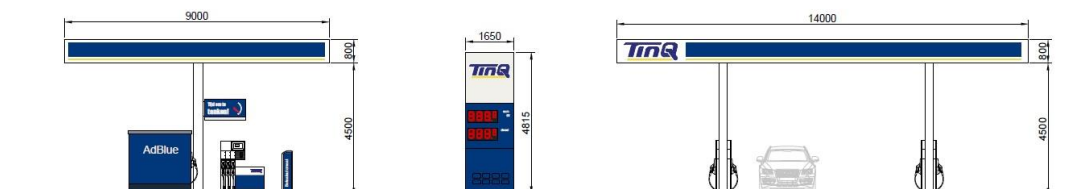
Voor wat betreft de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de kenmerkende openheid van dit gebied. Om het karakteristieke doorzicht te behouden, worden geen bomen, struiken of riet toegevoegd. Wel worden de sloten om het perceel gehandhaafd, met uitzondering van een beperkte demping in verband met een extra aansluiting op de Vriezenweg. Tevens wordt extra oppervlaktewater voorgesteld in de meest oostelijke punt van het plangebied.

Aan de westzijde, tussen de woningen en het tankstation, is een aarden wal van maximaal 2 meter hoog voorzien, zodat er geen zicht is vanuit de nog te bouwen woningen op het perceel Vriezenweg 8 op het tankstation en er geen hinder optreedt van inschijnende koplampen. Vanuit milieuzonering afscherming van geluid niet noodzakelijk maar wel een bijkomend voordeel.

De navolgende afbeeldingen geven de beoogde inrichting en een aanzicht voor het tankstation weer.



Beoogde inrichting (bron: Fase Facility Services BV, 2 september 2022)



Beoogde aanzicht tankstation (bron: Fase Facility Services BV, 7 december 2022)

Haalbaarheid

PostMenBalm, een adviesbureau in de tankstationbranche, heeft in 2018 een marktonderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat er voldoende potentieel is voor een onbemand tankstation. Gelet op de veranderende omstandigheden is een nieuw haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd door PostMenBalm: 'Haalbaarheidsonderzoek Vriezenweg 8', d.d. 6 oktober 2022: zie bijlagen bij toelichting, bijlage 1. Er is op basis van een analyse van omliggende tankstations en op basis van ervaringen elders in het land bij soortgelijke locaties, een potentieel schatting opgesteld. Op basis hiervan is de waarde van de locatie inzichtelijk gemaakt, bij eigen exploitatie en in verhuurde staat. In het haalbaarheidsonderzoek wordt geconcludeerd dat de uiteindelijke waarde van de onderhavige tanklocatie beduidend hoger is dan de grondwaarde, waarmee de haalbaarheid van dit investeringsproject voldoende is aangetoond.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI schrijft een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd. Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen dienen in de praktijk voortdurend op elkaar in te spelen. Bij de afweging van de belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de boven- als de ondergrond.

Planspecifiek

Gezien de aard en omvang is de NOVI verder niet specifiek van belang.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wet ruimtelijke ordening, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 14 nationale belangen opgenomen die in de NOVI zijn herbevestigd. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012, 1 juli 2014, 1 juli 2016 en 1 januari 2017 op onderdelen aangevuld.

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied raakt niet aan één van de nationale belangen en is dus ook niet specifiek van toepassing op het plangebied.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
3. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Planspecifiek

Stedelijke ontwikkeling

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'* Het voorgenomen plan om een tankstation te realiseren brengt een bestemmingswijziging van 'Agrarisch met waarden - Landschapswaarden' naar 'Bedrijf' en een verruiming van de bouw mogelijkheden met zich mee. Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling ten behoeve van stedelijke voorzieningen en daarmee van een stedelijke ontwikkeling. Derhalve dient de behoefte nader onderbouwd te worden.

Behoefte

In paragraaf 2.2 is uiteengezet dat er sprake is van een reële behoefte aan een tankstation op deze locatie. Dat blijkt ook uit het onlangs uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek van PostMenBalm: zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 1. Daarbij zijn er aan de westzijde van de N207 (lengte van 30 km) geen tankstations gevestigd. Omdat het tankstation onbemand is, is het 365 dagen per jaar en 24 uur per dag geopend en kan het zichzelf positioneren in het lage prijssegment. Tevens bieden de laadplaatsen voor elektrische auto's een aanvullende service. Daarmee is het een kwalitatieve aanvulling op de bestaande tankstations in de omgeving.

Bestaand stedelijk gebied

De stedelijke ontwikkeling vindt plaats buiten het bestaand stedelijk gebied. De eerste reden hiervoor is dat in de kernen in de omgeving geen gronden beschikbaar zijn voor een tankstation. Ten tweede is een tankstation, ruimtelijk en milieuhygiënisch gezien beter inpasbaar in het buitengebied. Tenslotte gaat het om een stedelijke ontwikkeling die voorziet in een behoefte die nadrukkelijk gekoppeld is aan de N207 en daarmee per definitie een relatie heeft met het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied. Daarbij betreft het een versterking van de wegvoorzieningen aan de N207.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De meeste recente versie van de Omgevingsvisie van de provincie Zuid-Holland is in werking getreden op 15 maart 2022. De Omgevingsvisie bestaat uit 4 onderdelen:

1. Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur toont de essentie en de samenhang van verschillende ruimtelijke beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie. Het integrale kaartbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur is opgebouwd uit de volgende kaartbeelden:

- het dagelijks stedelijk systeem, dat bestaat uit de stedelijke agglomeratie en de daarmee via hof (hoogwaardig openbaar vervoer) verbonden regiokernen;
- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht;
- het logistiek-industriële systeem van mainport, greenports langs vaarwegen en zware infrastructuur;
- de samenhang van grote landschappelijke eenheden met de stedelijke agglomeratie;
- de groene ruimte en de groenblauwe structuur;
- het bodem- en watersysteem;
- energie.

In aanvulling hierop toont de ruimtelijke hoofdstructuur van de ondergrond indicatief de ruimtelijke situatie van de ondergrond.

2. Ambities en sturing

De provincie wil meer vertrouwen geven aan maatschappelijke initiatieven. De provincie werkt daarom vanuit een aantal sturingsprincipes: opgavegericht, provinciaal belang en maatwerk.

De provincie heeft zes richtinggevend ambities in de fysieke leefomgeving. Deze ambities zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en zijn gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar de regio voor staat. De provincie heeft de volgende ambities:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;
- naar een levendig meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- best bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

3. Omgevingskwaliteit

Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. De volgende onderdelen vormen de basis van de omgevingskwaliteit:

- een beschrijving van de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland: de drie deltalandschappen, de Zuid-Hollandse steden en de strategische ligging in internationale netwerken;
- een beschrijving van de bestaande omgevingskwaliteit op basis van de leefomgevingstoets, met aandacht voor aspecten van milieukwaliteit. Hiertoe implementeert de provincie de beleidscyclus en monitor Omgevingskwaliteit;
- een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, op basis van de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

4. Beleidskeuzes

De provincie heeft in de Omgevingsvisie een overzicht gemaakt van samenhangende beleidskeuzes (zie Omgevingsvisie Zuid Holland).

Planspecifiek

1. Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur is voor het beoogde initiatief niet specifiek van belang gezien de aard en omvang van het initiatief.

2. Ambities en sturing

De ambities van de provincie zijn niet specifiek van toepassing voor het beoogde initiatief, maar vormen tevens geen belemmering voor de ontwikkeling.

3. Omgevingskwaliteit

Voor de beoogde ontwikkeling is de omgevingskwaliteit wel van belang. Hiervoor zullen de relevante kaartlagen van de kwaliteitskaart en de bijbehorende richtpunten nader worden omschreven.

Laag van de ondergrond

De kaartlaag 'laag van de ondergrond' toont dat het plangebied is gelegen in 'bijzonder reliëf - oude stroomgordels en geulafzettingen'. Zuid-Holland is met uitzondering van de duinen en de dijken relatief plat. Op dit platte land is nog een aantal bijzondere, natuurlijke hoogteverschillen te vinden. Dit betreft strandwallen in de kustzone, oude stroomruggen, kreken en geulafzettingen, rivierduinen met donken en oude bovenlanden met restveen.

Daarnaast is de planlocatie gelegen in een 'veencomplex - oude zeeklei'. Een groot deel van Zuid-Holland bestaat uit veengronden met een hoge waterstand. Het veen kent een geringe draagkracht. Daarnaast zijn hier een groot aantal bestaande en voormalige plassen gelegen. De voormalige plassen zijn drooggemalen en staan bekend als droogmakerijen. De ondergrond in deze droogmakerijen varieert van weinig tot (oude zee)klei. Bij deze droogmakerijen treedt (in de toekomst) mogelijk verzilting op en wordt het waterbeheer steeds lastiger.

De relevante richtpunten bij de 'laag van de ondergrond' zijn:

- Ontwikkelingen houden de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap herkenbaar en in stand.
- Waar mogelijk worden de archeologische waarden van deze structuren meer herkenbaar gemaakt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Ontwikkelingen in droogmakerijen leveren een bijdrage aan een duurzame waterhuishouding.

In en nabij het plangebied is geen sprake van onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap. Het enige hoogteverschil dat ervaren wordt is de N207, die ten opzichte van het landschap wat hoger is gelegen. Vanwege de aanleg van de N207 en de parallelweg is uitgesloten dat er structuren met archeologische waarden aanwezig zijn. Het is dan ook niet mogelijk hier rekening mee te houden. Bij de aanleg van de parallelweg is reeds rekening gehouden met een duurzame waterhuishouding. Daarmee zal de veenbodem geen hinder ondervinden van het plan.

Laag van de cultuur- en natuurlandschappen

De kaartlaag 'laag van de ondergrond' geeft weer dat het plangebied is gelegen in een 'droogmakerij (klei)'. Droogmakerijen zijn ontstaan uit natuurlijke meren en uit verveningen. Ze hebben een duidelijke begrenzing door een ringdijk, ringvaart of oude hoge oeverlanden. Het landschap is visueel open (tenzij het is verstedelijkt), grootschalig en ligt gemiddeld enkele meters lager dan de omgeving.

Een relevant richtpunt is dat nieuwe ontwikkelingen in de droogmakerij worden vormgegeven als eigentijdse objecten aan de ontginningslijnen, passend bij de schaal en het patroon van de rechthoekige verkaveling, met strakke groene omzoming en behoud van ruime doorzichten. Aangezien het tankstation

wordt ingepast op een bestaande kavel in de oksel tussen N207 en de Vriezenweg wordt het verkavelingspatroon van de polder niet verder aangetast. De rotonde N207/Vriezenweg met aanliggende bebouwing vormt een kleinschalig bebouwingscluster in het landschap, waar verder aan de Vriezenweg verspreid nog enkele boererven voorkomen. Omdat de sprake is van enige clustering van bebouwing rondom de rotonde blijven de doorzichten in de polder vrijwel intact.

Laag van de stedelijke occupatie

Op de kaartlaag 'laag van de stedelijke occupatie' is de N207 aangeduid als 'provinciale weg'. Buiten het stedelijk gebied worden rijks- en provinciale wegen niet als verstedelijkingsas benut. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen die een relatie hebben met de weg concentreren zich bij de op- en afritten van de weg. Ondanks dat het plangebied niet tot de provinciale weg behoort, heeft het er in functioneel opzicht wel een sterke relatie mee. Daar de ontwikkeling plaatsvindt nabij de rotonde en het bestaande bebouwingscluster, fungeert de N207 niet als verstedelijkingsas.

4. Beleidskeuzes

De ontwikkeling sluit aan bij de beleidskeuze 'behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit'. Het ruimtelijke kwaliteitsbeleid bestaat uit de voorgenoemde lagen van de kwaliteitskaart. Daarnaast zijn er gebiedsprofielen opgesteld, gezamenlijk met decentrale overheden en andere partijen in de regio. De gebiedsprofielen hebben de status van handreiking, maar nadrukkelijk niet de status van toetsingskader.

Het plangebied valt binnen het gebiedsprofiel 'Hollands Passengebied'. Voor elk gebiedsprofiel zijn meerdere kaarten beschikbaar. Hieronder worden alleen de voor het plangebied relevante kaarten besproken die een aanvulling vormen op de reeds genoemde aspecten van de kwaliteitskaart:

Droogmakerij als herkenbare eenheid

Het plangebied bevindt zich in een droogmakerij. De droogmakerij is ter plaatse van het plangebied reeds niet meer herkenbaar. De beoogde ontwikkeling verslechtert deze situatie niet.

Weg door stad en land

Op sommige delen van de snelwegen en N-wegen heeft men vanaf de weg een goed zicht op het landschap. Daar waar sprake is van grotere doorzichten spreekt men van een panorama: een plek waar sprake is van een hoogwaardige Zuid-Hollandse reis ervaring, een beleefbaar en zichtbaar landschap dat typisch is voor Zuid-Holland. De bijbehorende ambities richten zich op het in stand houden van de panorama's en waar mogelijk nieuwe zichten maken op het landschap. Bij wegontwerpen wordt rekening gehouden met landschappelijke oriëntatiepunten en hoogteverschillen. Met de voorgenomen ontwikkeling worden de panorama's zo min mogelijk aangetast. De bebouwing ten westen van het plangebied beperkt reeds het zicht. Ook de ligging nabij een rotonde en naast een woonperceel waar twee woningen zijn toegelaten, betekent dat het zicht op het landschap hier al beperkt is en minder aan de orde is.

Linten blijven linten

Het plangebied bevindt zich aan het boerenervenlint van de Vriezenweg en de N207. Het lint is hier door de ontwikkeling van de rotonde niet herkenbaar als lint maar er zijn nog wel doorzichten naar het ommeland. De manier waarop de bebouwing is georiënteerd zorgt ervoor dat de doorzichten zo min mogelijk worden aangetast. Daarnaast vindt de ontwikkeling dicht bij de rotonde plaats. Hiermee is de ontwikkeling passend binnen het lint.

Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling zijn er geen belemmeringen vanuit de Omgevingsvisie. De ruimtelijke kwaliteit verbetert en er wordt aangesloten bij de gebiedsprofielen. De beoogde herontwikkeling past binnen de Omgevingsvisie en is in lijn met de provinciale ambities.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Tegelijk met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening Zuid-Holland op 15 maart 2022 in werking getreden. In de verordening stelt de provincie regels aan ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsverordening draagt bij aan het realiseren van de provinciaal ruimtelijke beleid zoals dat benoemd is in de Omgevingsverordening. De verordening omvat in aanvulling op de Omgevingsvisie toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

Ruimtelijke kwaliteit

In artikel 6.9 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat een bestemmingsplan, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling:

- a. *de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);*
- b. *als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:*
 - i. *zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en*
 - ii. *het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid;*
- c. *als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:*
 - i. *een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart, en*
 - ii. *het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen zoals bedoeld in het derde lid.*

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit is sprake van een vorm van inpassen (sub a). De ontwikkeling van het tankstation brengt op structuurniveau geen wijzigingen aan. Het bestemmingsplan 'N207' en de aanleg van de parallelweg hebben reeds geresulteerd in wijzigingen op structuurniveau. De realisatie van een tankstation nabij deze infrastructurele ontwikkelingen en naast een locatie waar twee woningen mogen worden gerealiseerd, leidt op zichzelf nauwelijks tot een verandering van bestaande structuren en kwaliteiten. Daarmee past de ontwikkeling bij de aard en schaal van het gebied. De relevante richtpunten van de kwaliteitskaart en gebiedsprofielen zijn in toelichting paragraaf 3.2.1 toegelicht. Hieruit blijkt dat het beoogde plan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart en gebiedsprofielen voldoet. Er wordt daarmee voldaan aan artikel 6.9 van de Omgevingsverordening.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 6.10 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan de volgende eisen:

- a. *de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;*
- b. *indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van grote buitenstedelijke bouwlocaties.*

Bij het voorgenomen plan is in toelichting paragraaf 3.1.3 ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieruit is gebleken dat de beoogde ontwikkeling wordt aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Omdat bij onderhavig initiatief sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is sub b van toepassing. De stedelijke ontwikkeling betreft een kleiner oppervlak dan 3 ha, waardoor het niet nodig is dat

het project is opgenomen in het Programma ruimte. Er wordt daarmee voldaan aan artikel 6.10 van de Omgevingsverordening.

Risico's van klimaatverandering

In artikel 6.35a van de Omgevingsverordening is opgenomen dat rekening gehouden moet worden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering, tenminste voor zover het betreft de risico's ten aanzien van:

- a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
- b. overstroming;
- c. hitte;
- d. droogte.

Gezien de aard van de voorgenomen ontwikkeling zijn niet alle risico's aan de orde. Uit de Klimaatatlas blijkt dat er in de huidige situatie kans is op wateroverlast door overvloedige neerslag. In de toekomstige situatie zal het plangebied voorzien worden van waterafvoer waardoor deze problemen waarschijnlijk zullen afnemen. Uit de Klimaatatlas blijkt dat er een kleine overstromingskans is ter plaatse van het plangebied. Vanwege de ligging in groen en open gebied zal hitte waarschijnlijk geen probleem vormen. De luifel van het tankstation zorgt tevens voor schaduw. Er zal voldoende gelegenheid zijn voor water om te infiltreren, al dan niet in de watergangen rondom het plangebied. Daarmee worden geen problemen met droogte voorzien.

Conclusie

Gezien het voorgaande dient er geconcludeerd te worden dat er geen belemmeringen zijn voor het voorgenomen plan vanuit de Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Kaag en Braassem

De gemeenteraad van de gemeente Kaag en Braassem heeft op 26 oktober 2020 de 'Omgevingsvisie Kaag en Braassem' vastgesteld. De omgevingsvisie betreft de strategische langetermijnvisie voor de fysieke leefomgeving van Kaag en Braassem. De toekomst van de fysieke leefomgeving wordt daarbij vanuit een integraal perspectief benaderd. Dat wil zeggen dat sociale, economische en fysieke vraagstukken in samenhang worden beschouwd en vervolgens vertaald naar de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie gaat in op verschillende thema's zoals recreatie, natuur, onderwijs, mobiliteit, gezondheid, wonen, landbouw, economie en duurzaamheid. Verder is de gemeente in vier gebiedstypen ingedeeld. Voor de verschillende gebieden zijn de kenmerken en waarden bepaald, zodat het duidelijk is hoe zo'n gebied eruit ziet en wat het beeld voor de toekomst is.

De gemeente Kaag en Braassem wil met de omgevingsvisie samenwerking verder uitdragen en stimuleren tussen organisaties, inwoners en de gemeente. Samenwerken vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid, maar ieder vanuit zijn eigen rol. Doordat de rol van de gemeente steeds verschillend is, wordt per opgave, per thema of per taak aangegeven welke rol de gemeente zal innemen.

In de omgevingsvisie staan de volgende thema's centraal:

- energie & grondstoffen in Kaag en Braassem;
- natuur, water en lucht in Kaag en Braassem;
- wonen in Kaag en Braassem;
- gezonde economische ontwikkeling in Kaag en Braassem;
- sociaal Kaag en Braassem;
- veilig Kaag en Braassem.

In de omgevingsvisie wordt per thema's aangegeven wat de gewenste beweging is en wat men wenst te bereiken. Dit resulteert vervolgens in specifieke uitgangspunten voor een bepaald thema.

Gebiedstypen

Naast de bovengenoemde thema's wordt in de omgevingsvisie de gemeente opgedeeld in vier verschillende soorten gebieden, namelijk het buitengebied, glastuinbouwgebieden, bedrijventerreinen en de kernen. Binnen ieder gebiedstype spelen verschillende belangen en thema's. In de omgevingsvisie wordt per gebiedstype een beschrijving van het gebied gegeven met de doelen en de specifieke uitgangspunten waarbinnen deze doelen bereikt moeten worden.

Planspecifiek

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.

3.3.2 Welstandsnota

Op 6 september 2010 heeft de gemeenteraad van Kaag en Braassem een nieuwe welstandsnota vastgesteld. De welstandsnota bevat de basisvoorwaarden, waaraan bouw aanvragen op welstandsaspecten getoetst zullen worden en het legt voor bepaalde gebieden beoordelingskaders vast. Dit is opgesteld vanuit een visie op de toekomst van het gebied en vanuit een beeld van aanwezige waarden. Er zijn criteria benoemd die waarborgen dat de toekomstige bebouwing past in de omgeving. De gemeentelijke welstandsnota richt zich daarmee op bestaande karakteristieken.

Op de welstandskaat staan de percelen aangeduid waarvoor een welstandstoets geldt. De rest van de gemeente is welstandsluw. Welstandsluw betekent dat een eventuele excessenregeling wel van toepassing is. De excessenregeling maakt het mogelijk een bouwwerk dat "in ernstige strijd is met redelijke eisen van welstand" alsnog aan een welstandstoets onderhevig kan zijn. Burgemeesters en wethouders kunnen de eigenaar van een bouwwerk aanschrijven om deze strijdigheid op te heffen.

Planspecifiek

Het plangebied is gelegen in welstandsluw gebied (niet opgenomen op de welstandskaat). Er zijn geen monumenten aanwezig binnen het plangebied en het plangebied maakt eveneens geen onderdeel uit van een beschermd dorpsgezicht. Aan de ontwikkeling worden vanuit het gemeentelijk welstandsbeleid geen nadere voorwaarden gesteld.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Sinds 16 mei 2017 geldt er een directe werking van het Europees recht. Daarom is per 7 juli 2017 het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden;
- De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

De artikelen 7.16 tot en met 7.20a Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing.

Planspecifiek

Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan valt onder mogelijkheid c. Het besluit bevat namelijk wel een activiteit uit kolom 1 en heeft betrekking op de volgende activiteiten:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Drempelwaarde: oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

- De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten. Drempelwaarde: opslagcapaciteit van 100.000 ton of meer.

Aan de eerdergenoemde drempelwaarden wordt niet voldaan. De voorgenomen ontwikkeling omvat namelijk circa 5.000 m² en heeft een beperkte opslagcapaciteit. Daarnaast kan gelet op de ligging in het buitengebied geen sprake zijn van een stedelijk ontwikkelingsproject. Er kan daarmee worden afgezien van een m.e.r.-beoordeling en volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- a. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- b. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet toch een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

Bij besluiten ten aanzien van waarvan moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt is artikel 7.16 van de Wet milieubeheer van toepassing. Met name lid 3, waarin wordt verwezen naar de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn, is hierbij relevant. Deze selectiecriteria zijn:

- kenmerken van het project;
- plaats van het project;
- kenmerken van de potentiële effecten.

De kenmerken van het project worden in toelichting hoofdstuk 2 beschreven. Aangezien er een nieuw tankstation gebouwd wordt zijn er effecten van het plan op de omgeving te verwachten. De effecten hebben met name te maken met verkeer en geluidhinder die daardoor veroorzaakt worden. Deze effecten worden beperkt doordat er al veel verkeer rondom het plangebied aanwezig is als gevolg van de ligging. Het plangebied betreft een perceel direct nabij een kruising in een N-weg in het buitengebied. Van cumulatieve met andere projecten is geen sprake. Het gaat om op een op zichzelf staande ontwikkeling. De ligging in het buitengebied maakt niet aannemelijk dat er in de omgeving in de toekomst andere ontwikkelingen uitgevoerd zullen worden.

In aanvulling op het voorgaande zijn in het kader van de voorgenomen ontwikkeling de belangrijkste milieuaspecten waaronder bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en ecologie in beeld gebracht in toelichting hoofdstuk 4. Tezamen met de overige hoofdstukken vormen deze paragrafen de zogenaamde aanmeldingsnotitie in het kader van het Besluit m.e.r. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De huidige onderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent dit bestemmingsplan en een eventueel op te stellen m.e.r. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten.

Het bevoegd gezag kan op basis van deze plantoelichting een besluit nemen over de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling, of er al dan niet een m.e.r. nodig is en publiceert dit in een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Het besluit dat geen m.e.r. uitgevoerd hoeft te worden, hoeft niet gepubliceerd te worden in de Staatscourant. Dit besluit wordt opgenomen als bijlage bij de aanvraag omgevingsvergunning. Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure bij de beslissing over de m.e.r.-plicht. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan.

Op basis van deze plantoelichting welke gezien kan worden als aanmeldingsnotitie kan geconcludeerd worden dat een m.e.r.-beoordeling niet vereist is. Volstaan wordt met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

4.2 Bodem

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet bodembescherming. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Planspecifiek

Een tankstation is geen gevoelige functie waarvoor een bodemonderzoek noodzakelijk is. In het kader van het toenmalige bestemmingsplan 'N207' zijn middels de MER 'N207 Leimuiden-Alphen aan den Rijn' d.d. 2 oktober 2012 de mogelijke verontreinigingen rondom de N207 in kaart gebracht. Op enkele locaties langs het tracé komen verontreinigingen voor. Ter plaatse van het plangebied zijn echter geen verontreinigingen bekend die een belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor het onderhavige bestemmingsplan.

Wel kan het, bijvoorbeeld voor de benodigde graafwerkzaamheden, vereist zijn dat in een later stadium aangetoond wordt dat de bodem niet vervuild is, maar dat gebeurt buiten de context van dit bestemmingsplan.

4.3 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen terrein dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft);
- andere geluidsgevoelige gebouwen (bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw dat vanwege de bestemming of het gebruik daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft, niet zijnde een woning).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

Het initiatief voorziet in de realisatie van een tankstation. Dit betreft geen geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Vanuit de Wgh zijn er dan ook geen belemmeringen. Zolang geen fysieke wijzigingen plaatsvinden aan de verkeerswegen, zal ook dit punt van de Wet geluidhinder geen belemmering vormen. Er wordt weliswaar een uitrit/inrit gerealiseerd, maar dit valt niet onder een fysieke wijziging van de weg.

In het kader van de Wet geluidhinder vormt het aspect geluid geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

4.4 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Deze wet maakt onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 woningen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Vanaf 1 januari 2015 geldt er ook een grenswaarde voor een kleinere fractie van fijnstof, namelijk PM2,5. De grenswaarde voor PM2,5 bedraagt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Gezien het grote verschil tussen de grenswaarde en de achtergrondconcentratie zullen overschrijdingen van deze grenswaarde niet vaak voorkomen. Het blijkt dat als de grenswaarde voor PM10 niet wordt overschreden, er geen overschrijding van de grenswaarde voor PM2,5 zal zijn. Het is de verwachting dat door het schoner worden van de autotechniek de concentratie van met name stikstofdioxide in de toekomst nog verder afneemt.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 m aan weerszijden van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM10 of NO2 dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of als gevolg van het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in

betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Planspecifiek

Het betreft geen locatie waar mensen langdurig verblijven. Op grond van het 'toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium' uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit uit 2007 kan worden gemotiveerd dat hier geen personen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging ten gevolge van het tankstation.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van een onbemand tankstation. De verwachting is dat er als gevolg van dit plan een beperkte toename van de verkeersgeneratie optreedt. De doelgroep van het tankstation en de laadpalen zijn immers bestuurders van motorvoertuigen die al op de N207 rijden of onderweg zijn naar de N207 en daarmee deel uitmaken van het verkeer op de N207. Er wordt slechts in beperkte mate extra verkeer gegenereerd.

De overige verkeersgeneratie bestaat uit de persoon die incidenteel voor beheer en onderhoud werkzaam is bij het tankstation (maximaal 1 auto per 2 dagen, 1 voertuigbewegingen per dag) en uit het aanleveren van brandstoffen met vrachtwagens (2 vrachtwagens per week, 4 voertuigbewegingen per week, 0,57 gemiddeld per dag). Dit resulteert in een totaal van gemiddeld 1,57 verkeersbewegingen per dag en een aandeel van 36,3% vrachtverkeer.

Een tankstation komt niet voor in de regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'. Daarom is met behulp van de NIBM-tool (2021) bepaald of het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit de tabel (zie navolgende afbeelding) blijkt dat het een NIBM-project betreft. Daarmee zijn er geen belemmeringen voor het aspect luchtkwaliteit en is het plan uitvoerbaar.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1,57
Aandeel vrachtverkeer	36,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,01
PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

NIBM-tool (2021)

4.5 Bedrijven & milieuzonering

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucontour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie (editie 2009) is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Planspecifiek

Het voorgenomen plan maakt een milieubelastende activiteit mogelijk. Daarom dient beoordeeld te worden of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van milieugevoelige bestemmingen in de omgeving. In de VNG-publicatie behoren 'benzineservicestations zonder LPG' tot milieucategorie 2. De relevante richtafstand bedraagt daarbij 30 m.

Veehouderij Vriezenweg 1

De veehouderij aan de Vriezenweg 1 wordt niet belemmerd in de bedrijfsvoering, omdat een onbemand tankstation geen geurgevoelig object is volgens de Wet geurhinder en veehouderij.

Tankstation

Een tankstation voor motorbrandstoffen heeft een verkeersaantrekkende werking. Er zal sprake zijn van een toename van het verkeer in deze omgeving. Het tankstation zal circa 250 bezoekers en daarmee circa 250 verkeersbewegingen per dag krijgen. Dit is een relatief laag aantal verkeersbewegingen. Bovendien rijden de voertuigen met een lage snelheid op het terrein van het tankstation en van en naar de openbare weg, wat met relatief weinig geluidproductie gepaard zal gaan.

Ook zijn dit hoofdzakelijk voertuigen die al op de N207 rijden of onderweg zijn naar de N207 en daarmee deel uitmaken van het verkeer op de N207. Gelet op de al heersende verhoogde geluidbelasting in deze omgeving vanwege het wegverkeer op de provinciale weg N207 en op de Vriezenweg zal de verkeersaantrekkende werking van het tankstation niet leiden tot een significante toename van de geluidbelasting ter plaatse van de hierboven genoemde woningen. Een akoestisch onderzoek industrielawaai is daarom niet noodzakelijk.

Daarnaast kan het verkeer van en naar het tankstation en op het terrein van het tankstation, zorgen voor enige lichthinder als gevolg van koplampen. Gelet op de omgeving en het al aanwezige verkeer dat over de Vriezenweg en de N207 rijdt, zal dit naar verwachting niet tot een onaanvaardbare toename leiden. Tevens is een aarden wal met een hoogte van maximaal 2 m voorzien tussen de woningen op het perceel Vriezenweg 8 en het onderhavige tankstation om het effect van inschijnende koplampen te voorkomen. Gezien deze maatregelen en de afstand wordt hierdoor geen overlast verwacht. Overigens is de aarden wal niet noodzakelijk voor afscherming van geluid, maar heeft wel als bijkomend voordeel dat deze het geluid in beperkte mate zal afschermen.

Verder betreft het een bedrijf waarop de Wet milieubeheer (Wm) van toepassing is. Voor de oprichting van de inrichting moet een melding op grond van het Activiteitenbesluit worden gedaan. Dat zal hier geen belemmering vormen.

(Bedrijfs-)woningen Vriezenweg

Aan de hand van de bestemmingplannen 'Buitengebied Oost' en 'Vriezenweg 8, Leimuiden' is bepaald wat de afstand tot milieugevoelige bestemmingen in de omgeving is. Milieugevoelige bestemmingen in de omgeving zijn de (bedrijfs)woningen aan de Vriezenweg 1, 6 en 10. Deze woningen bevinden zich op minimaal 30 m afstand van het plangebied.

Van de nieuwe woningen op Vriezenweg 8 reikt het bouwvlak nagenoeg tot aan het onderhavige plangebied, waarmee in beginsel niet aan de afstandseis wordt voldaan. Het milieubelastende deel van het beoogde tankstation wordt echter op enige afstand tot dit woonperceel gesitueerd, zodanig dat op dat onderdeel voldaan zal worden aan de richtafstand. Ook de verkeersbewegingen vormen, zoals hiervoor onder het kopje 'Tankstation' aangegeven, geen belemmering.

Zoals weergegeven wordt in toelichting paragraaf 4.6 is een tankstation zonder lpg geen risicovolle inrichting en zijn er in het kader van externe veiligheid geen risico's voor (bedrijfs)woningen in de omgeving. Derhalve kan gesteld worden dat een goed woon- en leefklimaat niet in het geding zal zijn.

Conclusie

Er dient geconcludeerd te worden dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect milieuzonering.

4.6 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen 'kwetsbaar' en 'beperkt kwetsbaar' en 'plaatsgebonden risico' en 'groepsrisico'.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Planspecifiek

De provinciale weg N207 is een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen mag plaatsvinden. Aan de overzijde van de weg zijn bedrijven aanwezig met propaantanks van meer dan 3.000 liter. De beoogde locatie ligt echter buiten de PR 10^{-6} contouren van deze propaantanks. Bovendien is een onbemand tankstation geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Een onbemand tankstation wordt, vanuit externe veiligheid, ook niet gezien als risicobron. De provinciale weg N207 en omliggende propaantanks vormen daarmee geen belemmering.

Het beoogde onbemande tankstation omvat geen verkooppunt voor lpg. Een tankstation zonder lpg is volgens het Bevi geen risicovolle inrichting. Er zijn daarom in het kader van externe veiligheid geen risico's voor (bedrijfs)woningen in de omgeving.

Advies Veiligheidsregio Hollands Midden

De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft advies uitgebracht over het bestemmingsplan voor dit tankstation. Indien noodzakelijk kan een bluswatervoorziening worden aangelegd.

Wat betreft het plasbrand scenario adviseert de veiligheidsregio dat de vloeistofplas niet richting de N207 en de bebouwing aan de overzijde stroomt. Het tankstation is vanuit de NRB reeds verplicht een verwaarloosbaar bodemrisico te realiseren. Het afleveren van motorbrandstoffen gebeurt boven een gecertificeerde (beton)vloer volgens BRL SIKB 7700. Hierin zijn diverse eisen beschreven waaraan de betonvloer moet voldoen, zoals een afschot naar de afvoergoot/kolk die is aangesloten op een olie-benzine afscheider. Eventueel uitstromende motorbrandstof zal door het verplichte afschot worden afgevoerd naar de (ondergrondse) olie-benzine afscheider en kan niet buiten de vloeistofdichte tankvloer komen. Ook is per tankbeurt is een limiet ingesteld van € 200. Dat is het maximale bedrag wat dan kan uitstromen. Deze hoeveelheid kan ruimschoots worden opgevangen door de olie-benzine afscheider die elk half jaar wordt gecontroleerd. De kans op een vloeistofplas die richting de N207 of de bebouwing aan de overzijde stroomt is door de diverse voorzieningen nihil.

De veiligheidsregio stelt dat het plangebied in een polder ligt waar door overstroming tot 3,5 meter water kan komen te staan. Het is echter een grote polder waardoor het water langzaam stijgt en er verblijven geen personen in het tankstation. Er wordt wel geadviseerd na te gaan of het tankstation aanvullend beveiligd moet worden om daarmee (grootschalige) brandstoflekkage te voorkomen (uitsluiten van escalatie / domino-effect bij een overstroming). De tankinstallatie is een (nagenoeg) gesloten systeem. Peilleidingen en vulpunten zijn voorzien van doppen die alleen worden geopend als dat op dat moment nodig is, bijv bij het vullen of peilen van tanks. Daarna worden deze weer afgesloten. De afleverzuil is voorzien van een voetklep die alleen geopend kan zijn als er getankt wordt. Na het tanken sluit deze automatisch en kunnen er geen vloeistoffen meer doorstromen. De enige open verbinding is de ontluchting. Voor benzines moet de hoogte van de opening echter verplicht minimaal 5 meter-maaiveld zijn. Voor diesel dient deze minimaal 3 meter-maaiveld te zijn. Indien noodzakelijk kan als extra voorziening de ontluchting van de diesel ook minimaal 5 meter-maaiveld gemaakt worden. Bij een overstroming met 3,5 meter water wordt daarmee een brandstoflekkage voorkomen.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt, via een afwijkingsprocedure, de mogelijkheid om hier ook een waterstoftankstation te vestigen. Er is naar verwachting op het terrein voldoende ruimte om het waterstoftankstation op voldoende afstand van bestaande woningen te positioneren. In het kader van de afwijkingsprocedure zal aangetoond moeten worden dat zich geen belemmeringen voordoen op het gebied van (externe) veiligheid.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het realiseren van het plan.

4.7 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is per 1 januari 2017 de huidige Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de huidige tabellen 1, 2 en 3 waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kan voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' een vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Planspecifiek

Ten behoeve van dit initiatief waarvoor diverse werkzaamheden zijn vereist, zoals graaf- en dempwerkzaamheden, is door Blom Ecologie een Quicksan Wet natuurbescherming uitgevoerd (rapport d.d. 14 oktober 2022). Dit rapport is als bijlagen bij toelichting, bijlage 2 bijgevoegd.

Soortenbescherming

De planlocatie heeft geen essentiële betekenis voor beschermde soorten. De planlocatie is mogelijk geschikt leefgebied voor soorten welke niet beschermd zijn (behoudens de algemene zorgplicht) en/of waarvoor een vrijstelling geldt. Voor broedvogels geldt dat de nesten van alle soorten beschermd zijn tijdens het broedseizoen (indicatief 15 maart – 15 juli).

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of provinciaal aangewezen beschermde gebieden. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake. Het plangebied ligt op een afstand van bijna 10 km van Natura 2000-gebied 'Nieuwkoopse Plassen & De Haack' en ruim 14 km vanaf Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid'. Een Aeriusberekening, Voortoets en/of 'nee, tenzij'-toets zijn volgens de uitgevoerde Quicksan niet noodzakelijk.

Stikstofdepositie

In principe moet bij elke ontwikkeling de mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt worden. Op verzoek van Omgevingsdienst West-Holland is een Aeriusberekening uitgevoerd (Buro SRO, 21 december 2022, zie bijlagen bij toelichting bijlage 3). Dit betreft de gebruiksfase, waarbij hier alleen de (beperkte) toename van het aantal verkeersbewegingen relevant is en de bouwfase. Bij de berekening is uitgegaan van een worst-case scenario waarbij een volledige verkeersgeneratie is berekend. Uit die AERIUS-berekening blijken voor verschillende rekenpunten rekenresultaten van 0,00 mol/ha/j. Met de ontwikkeling worden de kritische depositiewaarden op omliggende Natura 2000-gebieden niet overschreden. Gelet op de bevindingen uit de eerdere Aeriusberekening kan gesteld worden dat ook het onderhavige initiatief uitvoerbaar is voor wat betreft

stikstofdepositie. De beoogde ontwikkeling heeft geen significante gevolgen voor de omliggende Natura 2000-gebieden en er is geen vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming.

Houtopstanden

In het plangebied zijn geen kapwerkzaamheden voorzien.

Conclusie

De realisatie van een tankstation is uitvoerbaar zoals bepaald in de Wro (art. 3.1.6 Bro). De beoogde ruimtelijke ingreep leidt niet tot overtreding van verbodsbepalingen omtrent soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de (mogelijke) aanwezigheid van zoogdieren, kolonisatie door rugstreeppadden en algemene broedvogels (in het kader van algemene zorgplicht).

Voor deze soorten dienen maatregelen te worden getroffen om effecten te voorkomen. Dat betreft de volgende te treffen maatregelen:

- Tijdens de werkzaamheden moet voorzichtig worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (algemene zorgplicht).
- Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige.
- Er wordt gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.
- De planlocatie tijdens de werkzaamheden en in de nieuwe situatie bij voorkeur niet verlichten en in de periode april-oktober de werkzaamheden tussen zonsopgang en zonsondergang uitvoeren (buiten schemerperiodes). Mocht verlichting noodzakelijk zijn hierbij een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze toepassen (amberkleurig licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel).
- De beoogde dempwerkzaamheden leiden niet tot aantasting van functioneel leefgebied van beschermde vissoorten. Tijdens de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de Algemene zorgplicht. De dempwerkzaamheden dienen in één werkrichting worden uitgevoerd om aanwezige vissen voldoende uitwijk mogelijkheden te bieden.
- De werkzaamheden opstarten of uitvoeren buiten het broedseizoen van vogels (indicatief medio maart t/m medio juli). Als dit niet mogelijk is dienen de potentiële nestlocaties van algemene broedvogels ruim voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt of ontoegankelijk gemaakt te worden. E.e.a. op aanwijzing van deskundige. Als werkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd die mogelijk resulteren in het wegnemen of verstoren van broedgevallen dient voor aanvang door een ter zake deskundig gecontroleerd te worden of er broedvogels aanwezig zijn.

4.8 Water

De waterhuishouding is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

Op rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterprogramma.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21e eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

Nationaal Water Programma

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Water Programma vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Water Programma geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2022-2027 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Water Programma richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2022-2027 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Waterbeheerprogramma 2022 - 2028

Voor de planperiode 2022 - 2028 is het waterbeheerprogramma (WBP6) van het hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. Met het programma WBP6 maakt Rijnland duidelijk hoe het, in samenwerking met de omgeving, invulling geeft aan zijn wettelijke taken en zijn eigen ambities voor de periode 2022 - 2028. In het WBP zijn voor een aantal onderdelen verschillende doelen geformuleerd. Het gaat daarbij in hoofdlijnen om het volgende:

1. Waterveiligheid: Rijnland beschermt het beheergebied, de inwoners en bedrijven tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem.
2. Voldoende water: Samen met de omgeving zorgt Rijnland voor voldoende water. Niet te veel, niet te weinig, maar precies genoeg voor inwoners, bedrijven en natuur.
3. Schoon water: Rijnland zorgt voor een goede ecologische en chemische waterkwaliteit, afgestemd op de verschillende functies en versterkt de biodiversiteit.
4. Waterketen: Rijnland zuivert afvalwater van huishoudens en bedrijven. Hiermee draagt het waterschap bij aan een goede volksgezondheid, een goede waterkwaliteit en een gezonde leefomgeving.
5. Rijnland duurzaam: Samen met de omgeving zet Rijnland in op duurzaam werken door de kringloop van water, energie en grondstoffen zoveel mogelijk te sluiten
6. Rijnland klimaatadaptief: Rijnland maakt het beheergebied klimaatadaptief door de inrichting van de omgeving aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering.
7. Financiën: Rijnland voert een financieel beleid dat betaalbaar en volhoudbaar is, maar ook uitvoerbaar en uitlegbaar.

Het watersysteem is niet de verantwoordelijkheid van Rijnland alleen. Ook inwoners, bedrijven, overheden en andere organisaties hebben er invloed op en zijn dus medeverantwoordelijk. Denk bijvoorbeeld aan woningbouw, dempen of graven van watergangen of activiteiten waarbij stoffen vrijkomen die de waterkwaliteit beïnvloeden. Rijnland zorgt ervoor dat ook anderen doen waar ze verantwoordelijk voor zijn. Daarvoor geven ze voorlichting en advies, verlenen we vergunningen en controleren we of iedereen zich aan de afspraken houdt.

Rijnland staat initiatieven zoveel mogelijk toe, vanuit het principe 'ja, tenzij' dat ze sinds 2015 hanteren. Door minder regels en meer ruimte voor initiatieven voldoet Rijnland aan één van de belangrijkste uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet.

Keur 2020 en Uitvoeringsregels

Op grond van de Waterwet is het hoogheemraadschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen);
- de bodem van kwelgevoelige gebieden.

Maar ook aan:

- het onttrekken en lozen van grondwater;
- het aanbrengen van verhard oppervlak.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningsplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen is dit nader uitgewerkt.

Hemelwater

Indien een toename van het verhard oppervlak plaatsvindt, dient de initiatiefnemer een verhard oppervlak ter grootte van minimaal 15 % van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water (bij een toename aan verhard oppervlak: vanaf 500 m² tot 5.000 m²). Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem. Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem.

In overleg met het hoogheemraadschap is het mogelijk om de compensatie-eis voor verhard oppervlak te verminderen door alternatieve maatregelen toe te passen.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met het hoogheemraadschap afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat het hoogheemraadschap uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor hemelwater

Voor de verwerking van hemelwater wijst het hoogheemraadschap op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven 'end-of-pipe' maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- het toepassen berm- of bodempassage;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra zand- slibvang of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- het toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- de bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de riolering en een juist gebruik hiervan;
- het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en repareren en chemische onkruidbestrijding.

Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - aansluiten op het gemengde stelsel. Ook kan de gemeente in overleg met het hoogheemraadschap kiezen voor een generieke 'end-of-pipe' aanpak. Deze keuze moet dan expliciet gemaakt worden in het Gemeentelijk rioleringsplan.

Planspecifiek

Volgens de Keur geldt bij een verhardingstoename van meer dan 500 m² een verplichting tot het treffen van compenserende maatregelen. Deze maatregelen betreffen de aanleg van 15% van het aan te leggen verhard oppervlak in de vorm van extra open water. Voorliggend bestemmingsplan maakt een tankstation en bijhorende terreinverhardingen mogelijk. Dit resulteert in een verhardingstoename van circa 1.600 m². Volgens de Keur dient hiervan 15% gecompenseerd te worden, wat neer komt op 240 m². Daarnaast moet voor de nieuwe uitrit een dam gemaakt worden, waardoor maximaal zo'n 15 m² van de bestaande sloot gedempt zal worden. Dit dient 1-op-1 te worden gecompenseerd.

In totaal dient derhalve voorzien te worden in (240 + 15 =) 255 m² nieuw open water. In de oostelijke punt van het plangebied wordt een waterpartij met die benodigde omvang toegevoegd. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden vanuit het hoogheemraadschap.

Het hemelwater zal worden afgevoerd naar de bestaande watergangen. De olie-benzine afscheider wordt bij voorkeur aangesloten op het vuilwaterriool. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn zal deze op de sloot worden aangesloten met een speciaal filter. Dit geldt voor de waterafvoer de tankplaatsen.

Rondom het plangebied zijn enkele watergangen gelegen. In en nabij het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. De ontwikkeling brengt wijzigingen aan ten aanzien van de watergangen. Ingrepen waardoor het waterstaatsbelang wordt geschaad zijn daarom niet uitgesloten. Bij de nieuwe uitrit zal een dam worden aangelegd welke van een duiker wordt voorzien. Dit wordt tijdig afgestemd met het hoogheemraadschap van Rijnland. De inrit is op de bestaande dam voorzien, deze zal verbreed worden zonder dat daar demping voor nodig is.

Het aspect water vormt geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

4.9 Archeologie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het

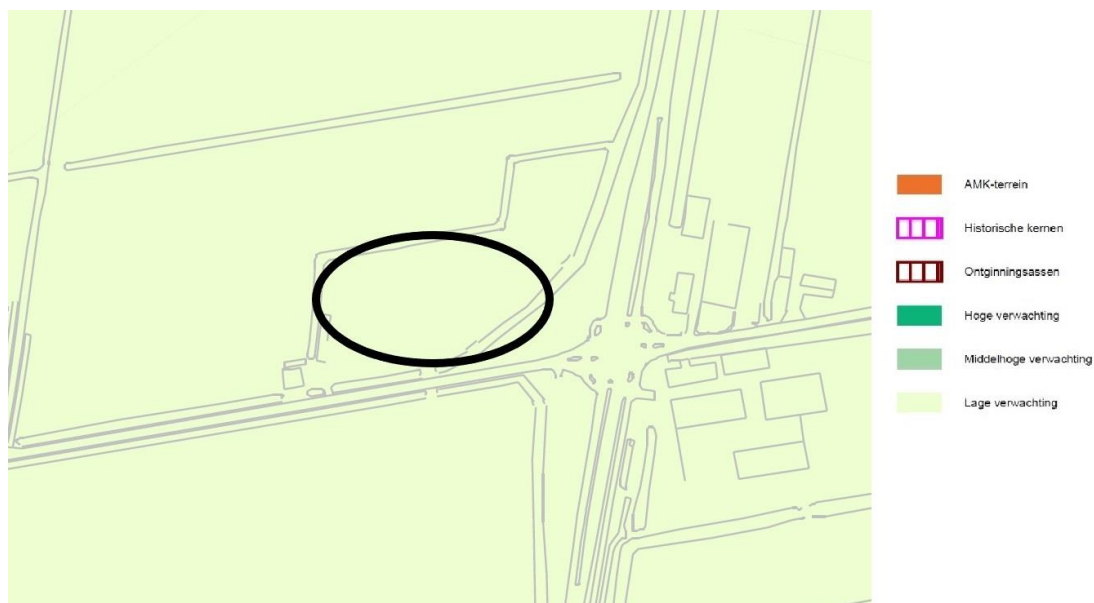
verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

Gemeentelijk archeologiebeleid

De gemeenteraad van Kaag en Braassem heeft op 23 mei 2011 het gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld, dat in 2013 geactualiseerd is. In dit beleid is de verwachting en archeologische bescherming in kaart gebracht en onderbouwd.

Planspecifiek

De volgende afbeelding toont een fragment van de archeologische beleidskaart van de gemeente Kaag en Braassem:



Uitsnede archeologische beleidsadvieskaart (plangebied: zwart omcirkeld)

Uit de archeologische beleidskaart blijkt dat het plangebied is gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachting. In gebieden met een lage archeologische verwachting is in geen geval een archeologisch onderzoek vereist. In het geldende bestemmingsplan N207 worden tevens geen beperkingen gesteld aan bodemingrepen die archeologische waarden zou kunnen aantasten. Wanneer er tijdens de werkzaamheden toch archeologische vondsten worden aangetroffen geldt hiervoor de zorgplicht.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Cultuurhistorie

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen.

Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Planspecifiek

Binnen het plangebied zijn geen monumenten of cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig. Zoals blijkt uit de gemeentelijke Welstandsnota ([toelichting paragraaf 3.3.2](#)) zijn er in de directe omgeving eveneens geen monumenten aanwezig. Daarmee is uitgesloten dat de ontwikkeling eventuele monumentale waarden aantast.

4.11 Duurzaamheid

Zoals aangegeven in de nieuwe Omgevingsvisie Kaag en Braasem wordt gewerkt aan een duurzame gemeente. Dat gebeurt in de vorm van het besparen van energie, het zelf opwekken van groene stroom, het verminderen van afval en het recyclen en duurzaam gebruik van grondstoffen en materialen. Het doel is om zo op den duur een kringlooeconomie te realiseren, waardoor een begrip als afval uiteindelijk tot het verleden behoort.

Planspecifiek

Het tankstation wordt volledig voorzien van LED-verlichting, energiezuinige pompen en zonnepanelen op de luifel. Daarnaast worden er laadplekken gecreëerd en wordt voldoende tankcapaciteit aangehouden om op den duur ook duurzame alternatieven aan te kunnen bieden (bio- of synthetische brandstoffen). Het tankstation gebruikt geen gas en klanten krijgen geen bonnetje tenzij de klant daar specifiek om vraagt. Er wordt daarmee dus geen extra afval gegenereerd.

De ontwikkelingen/innovaties in de mobiliteitstransitie worden op de voet gevolgd en de initiatiefnemer is flexibel ingesteld zodat er alternatieven kunnen worden geboden zodra de markt daar om vraagt. Zo kunnen meer laadplekken aangelegd worden en wordt gedacht aan een waterstof-tankstation.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegbijdt.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 van 10 december 2018 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiekenmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

Planspecifiek

Zoals beargumenteerd in [toelichting paragraaf 4.4](#) voorziet de beoogde ontwikkeling in de realisatie van een onbemand tankstation, waarbij naar verwachting een zeer beperkte toename van de verkeersgeneratie optreedt. De bestaande wegen beschikken over voldoende capaciteit om deze beperkte toename aan verkeersbewegingen te kunnen verwerken.

Het aspect verkeer zal geen belemmering vormen voor het initiatief.

4.12.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste

parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven.

Planspecifiek

Het onbemande tankstation zonder voorzieningen zoals vrachtwagenparkeerplaatsen of een winkel, heeft geen parkeerbehoefte, behoudens een enkele parkeerplaats voor de beheerder. Er is voldoende ruimte voor de realisatie van deze parkeerplaatsen binnen het plangebied. De opstelplaatsen voor motorvoertuigen om te kunnen tanken of te laden en de losplaats voor een vrachtwagen worden voldoende geacht om motorvoertuigen tijdelijk op te stellen (geen parkeren).

Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor het initiatief.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012).

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Ook is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Tot slot maakt een eventuele bijlage onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

5.2 Plansystematiek

Verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangewezen en begrensd. De bestemming is een beschrijving van de functies waarvoor de grond mag worden gebruikt. Op de verbeelding zijn tevens aanduidingen opgenomen met het oog op het aanwijzen van gebieden waarop een specifieke regeling binnen de regels van toepassing is. Deze aanduidingen krijgen in de regels een juridische betekenis.

Regels

Inleidende regels

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technische begrippen, waarbij een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert. Begrippen die zijn voorgeschreven in de SVBP2012 worden ook conform de SVBP2012 overgenomen.

Wijze van meten

Met het oog op het kunnen bepalen van de in de regels aangegeven oppervlakte, goot- en bouwhoogten en inhoud van bouwwerken is aangegeven waar en hoe deze worden gemeten. Tevens is aangegeven welke onderdelen van gebouwen buiten beschouwing blijven bij het toepassen van de regels. Dit betreft onder meer het in geringe mate mogen overschrijden van bouw- en bestemmingsgrenzen met erkers, luifels en dergelijke. In de SVBP2012 zijn standaarden beschreven waaraan deze regels moeten voldoen. Indien van toepassing, worden deze één op één overgenomen.

Bestemmingsregels

Per bestemming zijn, voor zover noodzakelijk, de volgende onderdelen te onderscheiden:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;

- afwijken van de specifieke gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheden.

5.3 Wijze van bestemmen

Het voorliggende bestemmingsplan omvat de volgende (dubbel-)bestemmingen:

Bedrijf

Het grootste deel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Bedrijf', met de functieaanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG'. Hiertoe behoren ook de ontsluitingen van het tankstation. Binnen de bestemming 'Bedrijf' zijn tevens een laadpunt voor elektrische voertuigen, alsmede ontsluitingswegen, paden en bermen, parkeervoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en groenvoorzieningen toegestaan.

Er is een gebouw voor beheer en onderhoud toegelaten, waarvan de oppervlakte maximaal 25 m² mag bedragen en de bouwhoogte maximaal 3 m. Tevens zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegelaten waaronder een luifel. Hiervoor is een maximum bouwhoogte van 5,5 m en een maximum oppervlakte van 130 m² opgenomen. Middels een binnenplanse afwijkmogelijkheid kan de maximum oppervlakte van de luifel vergroot worden tot 260 m². Tevens zijn er mogelijkheden voor de realisering van een aarden wal, erfafscheidingen, lichtmasten en voor één reclamezuil. De bouwhoogte van de reclamezuil mag maximaal 5 m bedragen.

Via een omgevingsvergunning kan een waterstoftankstation worden toegestaan met de bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde en bijbehorende gebouwen en voorzieningen. Voorwaarde hierbij is dat aangetoond moet worden dat het op het gebied van (externe) veiligheid geen belemmering vormt voor de omgeving en er voldoende watercompensatie plaats vindt.

Water

De oostelijke punt van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Water'. Dit betreft het open water dat nodig is voor de benodigde watercompensatie.

In navolging van het onderliggende geldende bestemmingsplan en de andere bestemmingsplannen in dit deel van de gemeente Kaag en Braassem, zijnde bestaande watergangen niet als zodanig bestemd.

Wonen

Het noordwestelijk deel van het plangebied is voorzien van de bestemming 'Wonen'. Wat betreft het gebruik horen deze gronden bij de woningen ten westen van het plangebied. Het betreffende deel is niet voorzien van een bouwvlak. Er zijn hier uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Leiding - Hoogspanning

Een zuidelijk deel van het plangebied is voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning'. Deze gronden zijn mede bestemd voor een hoogspanningsleiding met de daarbij behorende belemmeringstrook.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van een ruimtelijk plan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

De gemeente heeft ten behoeve van het project met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst afgesloten. In deze overeenkomst wordt de betaling van de eventuele tegemoetkoming in de planschade, die het nieuwe planologisch kader kan veroorzaken, geregeld.

De overige kosten worden door middel van leges op de initiatiefnemer verhaald. Het ruimtelijke plan is hierdoor financieel uitvoerbaar.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.2 Participatie

Participatie tot en met 2021

De initiatiefnemer heeft in periode tot en met eind 2021 de omgeving geïnformeerd over een vergelijkbaar plan voor een onbemand tankstation, dat toen op de locatie direct ten zuiden van de onderhavige locatie was geprojecteerd. Er is toen contact geweest met de provincie Zuid-Holland, Dorpsraad Rijnsaterwoude, Ondernemersvereniging Kaag en Braassem Oost en omwonenden:

- De provincie Zuid-Holland gaf te kennen dat vanuit verkeerstechnisch en stedenbouwkundig oogpunt geen belemmeringen hoeven te zijn voor de realisatie van het tankstation.
- De Dorpsraad Rijnsaterwoude heeft aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de locatie.
- De Ondernemersvereniging Kaag en Braassem Oost heeft niet gereageerd op het initiatief.
- Gesprekken met omwonenden hebben geleid tot uiteenlopende reacties. Een omwonende heeft aangegeven tegen de plannen te zijn. Deze negatieve houding komt voort uit de eerdere uitbreiding van de N207 en de negatieve ervaringen die daar voor deze omwonende mee samen hingen. Een omwonende vreest voor waardevermindering van hun bezittingen door de komst van het tankstation. De eigenaar van een nabijgelegen bedrijf heeft geen bewaren tegen het plan.

Participatie 2022

Het project heeft een lange geschiedenis maar tussentijds is de gemeenteraad op de hoogte gehouden. Zo is er een raadsbrief geweest met een schets over de stand van zaken.

Initiatiefnemer heeft in september 2022 de direct omwonenden opnieuw geïnformeerd. Een omwonende is niet enthousiast over de plannen en is van mening dat iets wat agrarisch is ook agrarisch moet blijven. Twee andere omwonenden hebben geen problemen met het onderhavige initiatief. Het aangrenzende perceel Vriezenweg 8 is inmiddels eigendom van de initiatiefnemer, waarbij de toekomstige bewoners door de initiatiefnemer zullen worden gewezen op het onderhavige initiatief.

7.3 Vooroverleg

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zal het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden worden aan diverse instanties, in dit geval de Veiligheidsregio Hollands Midden en het hoogheemraadschap van Rijnland. De instanties zijn in de gelegenheid gesteld om binnen vier weken een reactie in te dienen tegen het plan.

1. Veiligheidsregio Hollands Midden (26 oktober 2022)

De veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) heeft over het plan geadviseerd. Naar aanleiding van het advies van de VRHM zijn enkele aanvullingen toegevoegd in paragraaf 4.6 externe veiligheid.

2. Hoogheemraadschap van Rijnland

Vanuit het hoogheemraadschap is geen vooroverlegreactie ontvangen.

3. Provincie Zuid-Holland

Ten tijde van de ter inzage legging van onderhavig ontwerpbestemmingsplan wordt de provincie Zuid-Holland in de gelegenheid gesteld op het plan te reageren.

7.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan zal gedurende 6 weken ter visie worden gelegd. Te zijner tijd zullen eventueel ingediende zienswijzen hier, of in een separate bijlage, van een gemeentelijke reactie worden voorzien.