

Raadscommissie	2-2-2026
Zaaknummer	689347
Portefeuillehouder	Yvonne Peters-Adrian
Vorbereid door	Ruimte & Sociaal
Onderwerp	Vaststellen TAM-omgevingsplan 'Bedrijventerrein Drechthoek II'

Beslispunten

1. De Nota van beantwoording zienswijzen vast te stellen.
2. Het TAM-omgevingsplan 'Bedrijventerrein Drechthoek II' (NL.IMRO.1884.TAMDRECHTHOEKII-VAS1) vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan voor dit plangebied vast te stellen.

Wat willen we bereiken

Een passende en toekomstbestendige plek bieden aan (lokale) bedrijvigheid en in het verlengde daarvan extra werkgelegenheid creëren voor onze inwoners.

Samenvatting

Drechthoek II is de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Drechthoek nabij de kern Leimuiden. Met deze ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen die door het Economisch Ondernemers Platform in samenwerking met de gemeente Kaag en Braassem zijn verwoord in de Economische Visie 2025-2030. Deze doelstellingen zien toe op het zorgen voor en behouden van een passend ondernemersklimaat en voldoende werkgelegenheid.

Met dit raadsvoorstel wordt het omgevingsplan aangeboden aan de gemeenteraad ter vaststelling en ontstaat een actueel juridisch-planologisch kader waarbinnen het bedrijventerrein kan worden ontwikkeld. Daarmee faciliteert de gemeente deze ontwikkeling, die wenselijk is voor het versterken van de lokale economie. Ook wordt daarmee een (bescheiden) bijdrage geleverd aan het oplossen van het tekort aan bedrijventerreinen in de regio.

Inleiding

Drechthoek II is de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Drechthoek nabij de kern Leimuiden. Het uitgangspunt is een toekomstbestendig bedrijventerrein, dat ruimte biedt aan verschillende typen bedrijven en met aandacht voor duurzaamheid in brede zin. Aan de hand van voorliggend raadsvoorstel wordt het TAM-omgevingsplan inclusief de daarbij behorende bijlagen aangeboden aan de gemeenteraad ter vaststelling. Hiermee ontstaat een actueel juridisch-planologisch kader, dat de gewenste ontwikkeling mogelijk maakt.

Argumenten

Ruimtelijk beleid en wenselijkheid

Met deze ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen die door het Economisch Ondernemers Platform is samenwerking met de gemeente Kaag en Braassem zijn verwoord in de Economische Visie 2025-2030. Deze doelstellingen zien toe op het zorgen voor en behouden van een passend ondernemersklimaat en voldoende werkgelegenheid. Het initiatief is daarmee zeer wenselijk voor het versterken van de lokale economie. In het ruimtelijk beleid van zowel de provincie, de regio als de gemeente is er ruimte gereserveerd voor deze ontwikkeling. Zo is de locatie in het provinciaal Omgevingsbeleid opgenomen op de zogeheten '3 ha-kaart' als grote buitenstedelijke bouwlocatie voor een bedrijventerrein. In de regionale bedrijventerreinenstrategie en onderliggende behoefteeraming is de locatie eveneens meegenomen en ook in de gemeentelijke omgevingsvisie is de locatie aangemerkt als ontwikkellocatie voor een bedrijventerrein.

Bestuurlijk vooroverleg

Het bestuurlijk vooroverleg is in juni 2024 opgestart. Naar aanleiding hiervan zijn diverse reacties ontvangen en waar nodig meegenomen in de verdere planontwikkeling. Denk daarbij aan het Hoogheemraadschap, de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst. Het voeren van het vooroverleg met de provincie is op twee onderdelen uitdagend gebleken: mobiliteit en milieuzonering. Op beide onderwerpen is ook een zienswijze ontvangen van de provincie. In de periode daarna is het in meer of mindere mate gelukt nader tot elkaar te komen, dit wordt hieronder verder toegelicht.

Milieuzonering en omvang bedrijventerrein

Locaties waarop de zwaardere hinderactiviteiten kunnen landen, zijn schaars. Om die reden geldt op basis van de huidige provinciale omgevingsverordening de verplichting zoveel mogelijk milieugebruiksruimte in te nemen. In het kader van de ontwikkeling van Drechthoek II is in onderling overleg gezocht naar een passende regeling, die beantwoordt aan de regel van de provincie maar tegelijkertijd ook rekening houdt met de omstandigheden van het geval. Vooral de aanwezigheid van woonfuncties in de nabijheid van het plangebied maakt dat hier een balans in moest worden gezocht. Verwezen wordt naar de **onderdelen 5.1 tot en met 5.3 van de Nota van beantwoording zienswijzen**. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de kanttekening bij dit raadsvoorstel, hiermee samenhangt.

Mobiliteit

Het plangebied is gesitueerd nabij de provinciale weg N207. De verkeersafwikkeling verloopt grotendeels via het kruispunt van de Burgemeester Bakhuizenlaan met de N207. Het plan is dan ook uitvoerig besproken met de provincie. Parallel aan de planvorming en de vooroverlegfase is een participatietraject doorlopen. Met het oog op zowel het (bestuurlijk) vooroverleg met de provincie,

de participatie met omwonenden als op de verplichte motivering bij het TAM-omgevingsplan zijn diverse studies uitgevoerd. Voor een inhoudelijke uiteenzetting van de onderzoeksresultaten, wordt verwezen naar **paragraaf 5.14** van de motivering op het TAM-omgevingsplan.

Ondanks meerdere overleggen met de provincie voor de ter inzagelegging van het ontwerpplan is er tot begin augustus geen reactie gekomen van de provincie op de aangeleverde verkeersonderzoeken. Uiteindelijk is op 4 augustus de reactie gekomen dat de overschrijding van de 90 seconden cyclustijd ongewenst en daarom niet akkoord is. De ter inzagelegging van het ontwerpplan en de reactie van de provincie hebben elkaar gekruist. Gezien het voortraject en het langdurige bestuurlijke vooroverleg is ervoor gekozen het ontwerpplan ter inzage te leggen, met de insteek om in de periode tot het plan voor vaststelling aan uw raad werd aangeboden, tot overeenstemming te komen. Dat is helaas niet volledig gelukt.

Initiatiefnemer heeft aan bureau Goudappel gevraagd de worst-case berekening uit te voeren. Daarna heeft de provincie nog input geleverd met kruispunt-specifieke gegevens, die de initiatiefnemer vervolgens ook heeft laten doorrekenen. Initiatiefnemer toont daarmee het belang van een breed gedragen plan en de rol van de provincie hierin te (h)erkennen.

De herberekeningen en de uitwerking van de worst-case variant zijn verwerkt in het omgevingsplan dat nu ter vaststelling wordt aangeboden. Hoewel formeel niet noodzakelijk geeft het wel een compleet beeld. Een beeld dat uiteindelijk ook zinvol is geweest voor het beantwoorden van de zienswijze van de provincie en helpt bij het nemen van een weloverwogen besluit door uw raad. De berekening toont namelijk een minimaal verschil tussen de huidige, autonome situatie en de planvariant. Zonder te diep in te gaan op de technische details is voor het maken van die afweging het volgende van belang:

- Bij het toepassen van het regionaal verkeersmodel Holland Rijnland is voor concrete ruimtelijke initiatieven de 'plan2040min' variant leidend. In deze planvariant wordt rekening gehouden met de specifieke ontwikkeling en alle harde, vastgestelde plannen in de regio. Daarnaast kan een 'plan2040max' variant worden uitgevoerd, waarmee ook de zachte plancapaciteit in de berekening wordt betrokken. Hiermee wordt een worst-case situatie in beeld gebracht. Deze wordt over het algemeen gebruikt als drager voor overheidsbeleid en/of robuustheidsproeven.
- Op verzoek van de provincie is naast de gebruikelijke planvariant ook de worst-case variant voor Drechthoek II uitgevoerd. De planvariant blijft wel leidend. De worst-case variant helpt bij het maken van een weloverwogen keuze.
- De ochtend- en avondspits blijft niet onder de streefwaarde van 90 seconden. In de avondspits voldoet de huidige situatie met 95 seconden al niet. In de planvariant neemt de cyclustijd toe met drie seconden tot 98 seconden cyclustijd. In de ochtendspits leidt de planvariant tot 95 seconden cyclustijd. Het verschil is dus marginaal. Bovendien blijft het geheel wel ruimschoots onder de grens van 120 seconden cyclustijd. De effecten als gevolg van Drechthoek II leveren dan ook geen onevenredige toename op, zeker niet beschouwd vanuit de huidige cyclustijden en/of in relatie tot de relevante streef- en grenswaarde.

Aanpassing kruispuntontwerp

Het omlaag brengen van de cyclustijden tot onder de 90 seconden is nagenoeg onmogelijk op dit kruispunt. Bovendien is het streven in de huidige situatie al niet haalbaar, langere cyclustijden en

wachtrijen spelen nu namelijk ook als gevolg van korte opstelstroken, een hoog verkeersaanbod en inefficiënt voorsorteren door weggebruikers. Met de toevoeging van Drechthoek II is weliswaar toename te verwachten, maar het effect daarvan is zeer minimaal en acceptabel. Als de wens van de provincie is om op of onder de streefwaarde van 90 seconden te blijven, dient het kruispunt dus te worden aangepast. Dit is echter geen noodzakelijk vereiste. Met cyclustijden die ruim onder de grens van 120 seconden liggen, is het voor de provincie als wegbeheerder tenslotte ook mogelijk om de berekende cyclustijden te accepteren.

Bureau Goudappel heeft op verzoek van initiatiefnemer een voorschot genomen op onderzoek naar het kruispuntontwerp. Daartoe is gekeken naar de wachtrijlengte, de beschikbare opstelstroken en in hoeverre ruimte gevonden kan worden om die stroken waar nodig te verlengen. Met name aan de oost- en westkant van de kruising zijn knelpunten geconstateerd. Ruimte om de opstelstroken te verlengen lijkt er niet te zijn.

Mede op basis van het voorgaande opteert de gemeente al jaren voor een ongelijkvloerse kruising. Ook de inwoners van Leimuiden hebben deze wens meermaals uitgesproken. In de zienswijzen op Drechthoek II is dat wederom naar voren gekomen. De gemeente heeft een overeenkomst met de provincie over de Viaduct Plus-variant in het kader van de corridorstudie, maar de effectuering daarvan staat momenteel ter discussie. Hiertoe loopt inmiddels een traject om te komen tot een wijzigingsovereenkomst (N207 T5). Het is van belang met een passende, blijvende oplossing te komen voor de lange termijn. Dit valt echter buiten de kaders van voorliggend TAM-omgevingsplan.

Conclusie en advies

Er is door partijen hard gewerkt om de input die is geleverd door de provincie mee te nemen in de studies en een passende plek te geven in het omgevingsplan. Voor de lokale economie, werkgelegenheid en binding van ondernemers aan onze gemeente is de komst van Drechthoek II zeer belangrijk. Door gebrek aan ruimte zijn lokale ondernemers in de afgelopen jaren vertrokken naar andere plekken waar deze ruimte wel was. Het vaststellen van voorliggend TAM-omgevingsplan kan dit doorbreken en de lokale economie versterken. Behoeft aan extra bedrijventerreinen speelt bovendien niet alleen lokaal maar geldt ook voor de regio Holland Rijnland én voor de provincie Zuid-Holland. Door het plan vast te stellen komt daarnaast de lang gekoesterde wens om de Burgermeester Bakhuizenlaan als autoluwe straat in te richten ook een stapje dichterbij.

Het college is van oordeel dat de zienswijze van de provincie voldoende in het omgevingsplan is verwerkt.

Op het gebied van mobiliteit is de conclusie dat de toegenomen cyclustijd zeer marginaal is. Afgewogen tegen de huidige cyclustijden op het kruispunt met de N207 en het economisch belang van de komst van dit bedrijventerrein, is deze toename niet onevenredig. Het oplossen van benoemde knelpunten is, gezien het voorgaande, niet af te wentelen op de ontwikkelaar. Als het de bedoeling is dat de cyclustijd op of rond de 90 seconden blijft, nopen de studies ertoe ook zonder planvariant het kruispuntontwerp aan te passen. Dit is echter primair de verantwoordelijkheid van de provincie en bovendien geen noodzakelijk vereiste voor de komst van Drechthoek II.

Gelet op het bovenstaande, wordt de gemeenteraad geadviseerd het voorliggende TAM-omgevingsplan vast te stellen. Daartoe wordt tevens geadviseerd kennis te nemen van de effecten zoals hier omschreven en nader uitgewerkt in **paragraaf 5.14** van de motivering en de onderliggende studies, en dit mee te wegen in de besluitvorming.

Kanttekeningen

Bij de provincie en de regio is Drechthoek II opgenomen als locatie waarbinnen 8 ha netto wordt gerealiseerd, maar dit is fysiek niet mogelijk. Om die reden moet het terrein zo optimaal mogelijk worden benut. Met deze omgevingsplanwijziging is hier zoveel als mogelijk invulling aan gegeven. Hier wordt in de onderdelen **5.1 tot en met 5.3 van de Nota van beantwoording zienswijzen** nader op ingegaan. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Risico's

Er bestaat een risico dat de provincie een provinciaal interventiebesluit neemt of beroep aantekent bij de Raad van State. Geadviseerd wordt de stukken ten aanzien van mobiliteit mee te nemen in de belangenafweging en de conclusies ten aanzien van de verkeersafwikkeling acceptabel te achten.

Duurzaamheid

Bedrijventerrein Drechthoek II wordt een toekomstbestendig bedrijventerrein. Bij voorgenomen ontwikkeling ligt de nadruk op klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit, circulariteit, energietransitie en gezondheid en welzijn. Deze onderwerpen zijn opgenomen in **paragraaf 5.13 van de motivering** van het omgevingsplan.

Participatie en inspraak

Tijdens de planvorming en in voorbereiding op deze omgevingsplanwijziging zijn op verschillende momenten omwonenden en andere belanghebbenden betrokken. Daartoe heeft de initiatiefnemer een breed participatietraject georganiseerd. Naast plenaire bijeenkomsten hebben diverse (keukentafel)gesprekken met omwonenden gevoerd. Met dit participatietraject heeft het projectteam gewerkt aan het ophalen van alle belangen die geraakt worden door de komst van Drechthoek II. De input vanuit de belanghebbenden is zoveel mogelijk verwerkt in de plannen. Met de inpassing van een bedrijventerrein en het vormgeven van een nieuwe ontsluiting is er sprake van een veranderende situatie in de directe leefomgeving van omwonenden. Tijdens de planvorming is een ingebrachte bewonersvariant voor ontsluiting op de Oosterweg onderzocht. Deze variant is mede door de hoogteligging en eigendomsposities niet haalbaar gebleken, dus is gekozen voor de variant die nu voorligt: ontsluiting op de Burgemeester Bakhuizenlaan met in de fase na planrealisatie de afsluiting van de Burgemeester Bakhuizenlaan middels een *cul-de-sac*, oftewel een keerlus.

De reacties vanuit het participatietraject zijn overwegend positief, maar een goed doorlopen participatietraject is geen garantie voor het wegnemen van alle bezwaren en/of zorgen. Met name de plek waar de nieuwe doorgaande weg zal aansluiten op de Burgemeester Bakhuizenlaan dient in dat verband zorgvuldig te worden vormgegeven. Daarom worden aanvullende maatregelen genomen om de nieuwe aansluiting zo goed mogelijk in te passen. Het gaat dan om aanleggen van extra groenstructuren en het verlagen van het wegprofiel, zodat mogelijke hinder door inschijnende

koplampen zoveel mogelijk wordt beperkt. Zo wordt een balans gezocht tussen benutten van beschikbare maar schaarse gronden en het beschermen van het woongenot van omwonenden. Een uitgebreid verslag van het participatietraject is opgenomen in **bijlage 15** van de motivering.

Formele procedure

Het ontwerp TAM-omgevingsplan 'Bedrijventerrein Drechthoek II' heeft van 28 augustus 2025 t/m 8 oktober 2025 ter inzage gelegen. In deze periode zijn in totaal 5 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen, opgenomen als **bijlage 13** bij de motivering.

Financiële consequenties

De financiële gevolgen worden gedekt door middel van een anterieure overeenkomst. Daarnaast worden leges geheven volgens de legesverordening.

Regio

De locatie is als ontwikkellocatie meegenomen in de regionale bedrijventerreinenstrategie. Na vaststelling dient het plan te worden opgenomen in de balans voor Holland Rijnland.

Evaluatie

N.v.t.

Roelofarendsveen, 16-12-2025

Burgemeester en wethouders van Kaag en Braassem,

de gemeentesecretaris,

J.J. Démoed

de burgemeester,

A. Heijstee-Bolt

Bijlagen behorend bij het voorstel

- Nota van beantwoording van zienswijzen
- Nota van wijzigingen
- TAM-omgevingsplan: toelichting, regels, verbeelding en bijlagen