

Opmerkingen en aanvulling naar aanleiding van de hoorzitting dd. 21-06-2023 Tankstation N207

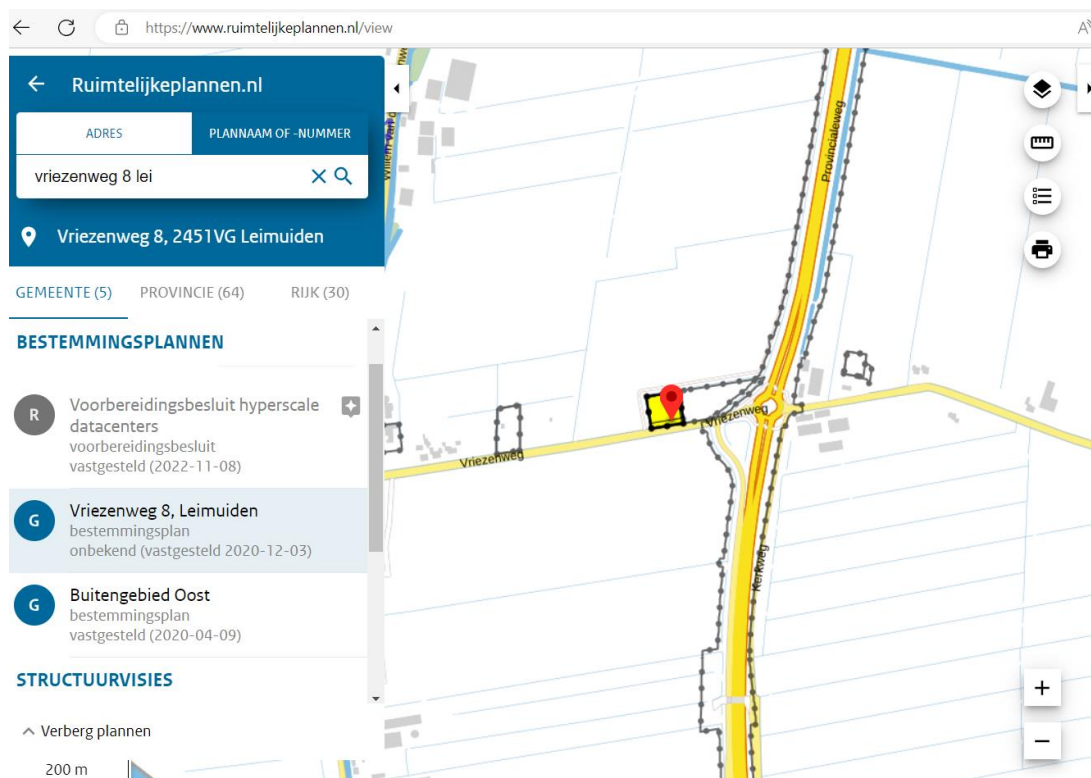
Geacht Raadslid

Tijdens de hoorzitting zijn er in mijn beleving enige onduidelijkheden ontstaan mbt tot de locatie, daarnaast vond ik een paar antwoorden van de wethouder onjuist of incompleet. Ik vertrouw er op dat u deze punten bij de aanstaande raadsvergadering ter sprake wilt brengen en wilt laten meewegen in uw besluitvorming.

De locatie en de huidige bestemming:

De locatie betreft een stuk grond naast Vriezenweg 8 met de “enkelbestemming Agrarisch met waarden- landschapswaarden”

Dit stuk grond hoorde bij Vriezenweg 8 waar een dubbel daggelders huisje op staat, omdat dit klein en heel oud is heeft de vorige eigenaar een wijziging gevraagd om, gebruik makend van de dubbele woonbestemming, het bouwblok te realiseren waar 2 vrijstaande woningen op kunnen worden gebouwd. Deze wijziging is door de Gemeenteraad in augustus 2020 vastgesteld. Het naastgelegen land behield hierbij de agrarische bestemming.



In het ontwerp bestemmingsplan wordt gesuggereerd dat de keuze van de gemeenteraad in 2020 om dit land agrarisch te houden een onjuiste beslissing is:

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).

Daarnaast werd tijdens de hoorzitting gesteld dat het land 2x per jaar als onderhoud wordt gemaaid. Dit is niet het geval, tot eind 2022 werd dit land door de heer van Os 5x per jaar gemaaid en was het gras voor de koeien. Tevens is het land gewoon onderdeel van de mestboekhouding/gebruiksruimte. Toen omwonenden een protestbord in het naastgelegen land plaatsen werd hem dit vruchtgebruik door de initiatiefnemer van het benzinstation ontnomen. Maar ook in mei is er door een andere boer grasbouw gepleegd op dit perceel. 2x per jaar maaien als onderhoud is dus een onjuiste weergave van de feiten.

Behoefte:

Conform artikel 1.1.1. van Bro i dient behoefte aan het plan nader onderbouwd te worden. Dat is nergens gedaan. Het plan en de wethouder kijken hiervoor naar de haalbaarheidsstudie PostMenBalm en er is recent verkeersstudie van Goudappel toegevoegd dat volgens de wethouder de haalbaarheid onderschrijft. De behoefte eis echter nergens onderbouwd. Er is geen enquête gehouden of op een ander manier aangetoond dat er een behoefte is aan dit benzinstation. Daarmee is in mijn beleving niet voldaan aan het BRO.

Het feit dat er 17 visies zijn ingediend en dat er 273 mensen de petitie tegen het tankstation hebben ondertekend laat zien dat er in tegenstelling tot behoefte wel veel bezwaren zijn.

Veiligheid:

Tijdens de beantwoording gaf de wethouder aan dat: "veiligheid een gevoel is" Dit is het geval bij sociale veiligheid waar bij het gevoel van veiligheid niet overeenkomt feitelijke criminaliteitscijfers, bij dalende geweldcijfers neemt het gevoel van veiligheid niet automatisch toe.

Wij hebben het hier echter over iets heel anders namelijk Verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een wetenschap (SWOV) en daarbij hoort een passende inrichting van de weg. Alleen kijken of de weg zijn maximale verkeerscapaciteit wel of niet heeft bereikt is daarbij onvoldoende. Bij herinrichting van de Herenweg en de Willem van der velde weg is er ook gekozen voor een inrichting van de weg welke de gebruiker "dwingt" tot het gewenste gedrag en de gewenste snelheid. Hiervoor is in het voorliggende plan helemaal geen aandacht en de wethouder noemt het "een gevoel"

Ook wordt er niet eenduidig naar de Vriezenweg gekeken, in het actuele principe verzoek Willem van der Veldeweg 24a zijn 4 aansluitingen op de Vriezenweg gewenst en dat is in dit plan een mogelijke belemmering.

	Geen belemmering ☒ Kan een belemmering vormen ☒ Vormt een belemmering ☒	
Verkeersveiligheid en bereikbaarheid	Door deze woningen via de Vriezenweg te ontsluiten wordt de brug aan de Willem van der Veldenweg ontzien van autoverkeer. Gevolg daarvan is wel dat er vier extra ontsluitingen beoogd worden aan de Vriezenweg. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en strategisch beheer geldt: "hoe minder inritten hoe beter". Er gelden hier verschillende uitdagingen (steile helling, hoge snelheid van verkeer, smalle rijbaan, kabels en leidingen, etc.), dus het definitieve ontwerp moet in overleg met de gemeente opgesteld worden.	☒

Alles wat bij de principe verzoek wordt genoemd behalve de “steile helling”. is ook van toepassing op het plan van het Tankstation 500 meter verderop aan dezelfde Vriezenweg. In veel zienswijzen wordt de bezorgdheid over de verkeersveiligheid uitgesproken maar in de Nota van beantwoording worden alle bezwaren weggewuifd.

Ter verduidelijking nog een keer een toelichting op de locatie. Er is wel gesproken over de op en afrit maar ik vind geen rijrichtingen terug in het plan. Wat wel duidelijk zichtbaar is in het onderstaande kaartje is dat 1 op of afrit recht tegen over de parallelweg ligt en de andere op of afrit ligt verder naar het westen.

Bij de eerste afrit draait het landbouwverkeer meestal richting Leimuiden de Vriezenweg op en kruist vervolgens ook de tweede afrit. Daarnaast kruist elke bezoeker van het pompstation 2x de fietssuggestiestrook.



Het uitgangspunt van de wethouder en de planschrijver dat het wel mee valt met de verkeersveiligheid is in mijn beleving op zijn minst naïef. Er is alleen gekeken naar de verkeerintensiteit en niet naar de inrichting van de weg en dat is in mijn beleving een tekortkoming van de plannen.

In de Nota van beantwoording wordt gesteld dat er 250 extra verkeersbewegingen worden verwacht. Dit klopt echter niet met de cijfers uit de haalbaarheidsstudie na wat rekenwerk blijkt dat voor de haalbaarheid wordt uitgegaan gemiddeld 337 tankbeurten per dag, elke auto komt het terrein op en moet er ook weer af dat zijn dus 674 verkeersbewegingen. In de Nota van beantwoording wordt uitgegaan van het aantal van 250 uit het bestemmingsplan. In mijn zienswijze had ik ook al laten zien dat het haalbaarheidsonderzoek andere getallen laat zien. Hierop is niet op gereageerd in de nota van beantwoording.

Stikstof

Op de vraag van de heer Mooren of de stikstofberekening klopt gaf de wethouder aan dat zij geen berekeningen maakt maar vertrouwd op de berekening omdat deze door een gerenommeerd bureau is gemaakt. Ik begrijp dit antwoord van de wethouder ik ben ook niet in staat deze berekening te maken. De uitgangspunten ten behoeve van de berekeningen kunnen we echter wel zien en als we de diverse beschikbare cijfers naast elkaar leggen zien we dat de gehanteerde uitgangspunten niet eenduidig zijn.

In de Aerius berekening wordt uitgegaan van 252 personenauto's



Projectberekening

Gebruiksfase, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 1		Links	Rechts	NO _x	2,4 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	-	NO ₂	0,6 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	0,3 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse		Voertuigen		In file	
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer		126 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer		0 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer		0.145 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Busverkeer		0 p/etmaal		0,0 %	

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Bron 2		Links	Rechts	NO _x	2,4 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Type scherm	-	-	NO ₂	0,6 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	0,3 kg/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse		Voertuigen		In file	
Voorgeschreven factoren	Licht verkeer		126 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer		0 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Zwaar vrachtverkeer		0.145 p/etmaal		0,0 %	
Voorgeschreven factoren	Busverkeer		0 p/etmaal		0,0 %	

Naast het aantal van **252** zagen we eerder al dat op basis van de berekende brandstofverkoop dit aantal personenauto's **337** is. De verkeersstudie van Goudappel heeft het over ca. 1% van de passerende auto's. In PostMenBalm lezen we dat dit in 2020 42.500 personenauto's waren, 1% is dus **425** stuks.

Dit zijn natuurlijk geen exacte getallen maar we zien wel een patroon: als het om stikstof en verkeersveiligheid gaat wordt een laag aantal auto's gehanteerd en als het gaat om haalbaarheid juist een hoog aantal. Ook worden vrachtauto's niet tot potentiële klanten gerekend terwijl deze niet actief zullen worden geweerd. De ambtenaar antwoorde op deze vraag dat een pomp niet wordt voorzien van een grote vulslang en dat deze daardoor voor vrachtwagens niet handig is om te tanken. Ik heb hierover navraag gedaan bij diverse vrachtwagenchauffeurs en zij geven aan dat zijn regelmatig ook bij een klein pompstation tanken. De keuze om helemaal vrachtwagens op te nemen in de berekening is dus op zijn minst ook discutabel. Alleen een luifel met een doorrijhoogte lager dan 3 meter zou dit kunnen rechtvaardigen.

Conclusie:

De bovenstaande punten laten zien dat het bestemmingsplan en nota van beantwoording niet volledig en niet eenduidig zijn en dat verklaart het gevoel van de bezwaarmakers dat de wethouder het plan wil doordrukken. De wethouder gaf aan dat ze de kritiek onterecht vond “we hebben er echt heel hard aan gewerkt” was haar reactie maar wij kunnen alleen maar constateren dat zij hiermee onterecht een beroep doet op uw gevoel, en net als bij de verkeersveiligheid zijn het de concrete gegevens die doorslaggevend zouden moeten zijn.

Omdat het bestemmingsplan en de nota van beantwoording delen bevat die niet kloppen en suggestief zijn. Vragen wij u, de politiek, om hier niet mee in te stemmen.

Vriendelijke groeten

Ronald Mourits

Opgesteld in samenwerking met Martijn van Os