

**TAM-omgevingsplan
'Hoofdstuk 22c Bedrijventerrein
Drechthoek II'**

Nota van beantwoording zienswijzen

December 2025

Het ontwerp TAM-omgevingsplan 'Hoofdstuk 22c 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 hieronder samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben geleid tot één wijziging van het TAM-omgevingsplan. De wijzigingen zijn opgenomen in de bij dit plan behorende Nota van Wijzigingen.

Zienswijze 1		
1.1	Reclamant verwijst naar eerdere conceptverzoeken en stelt dat gemeente heeft aangegeven in te stemmen met de omvorming van de voormalige agrarische bedrijfswoning naar een woonbestemming, inclusief behoud van bestaande bebouwing. Uit het huidige plan volgt volgens reclamant dat aanwezige bebouwing dient te worden beperkt, terwijl daar volgens hen nooit over is gesproken. Reclamant wil dan ook graag de mogelijkheid van herbouw of vervanging van bestaande bebouwing zodanig dat de bestaande oppervlakte van ca. 490 m² aan bijgebouwen mag worden teruggebouwd. Dit i.p.v. 400 m² die het plan nu mogelijk maakt.	Reclamant heeft de wensen ten aanzien van behoud van de bestaande bebouwing in diverse overleggen met de gemeente besproken. Allereerst merken wij op dat reclamant met de voorgestelde planregeling exact dezelfde rechten toegekend heeft gekregen als de rechten die zij heeft volgens de gebruiksmogelijkheden uit het huidige bestemmingsplan “Buitengebied Oost”. Hoewel dit gezien het lopende proces wellicht anders is overgekomen, is dus van belang te benadrukken dat hier een voortzetting van bestaande rechten wordt nagestreefd. Dat betekent ook dat de huidige bebouwing – in tegenstelling tot hetgeen reclamant stelt - niet hoeft te worden gesloopt. Uit de zienswijze maken wij op dat de indruk leeft dat de huidige bebouwing dient te worden gesaneerd. Dat is niet het geval, met uitzondering van de te slopen opstallen conform privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar. Behoud van de bestaande opstallen, is mogelijk op grond van het overgangsrecht zoals is opgenomen in art. 98 en 99 van de regels van dit plan. In het geval dat reclamant (of toekomstige gebruikers) ervoor kiezen de huidige opstallen te slopen en nieuw te bouwen, geldt wél een beperking ten opzichte van huidige oppervlakten. De huidige oppervlakten stroken immers niet met datgene dat wij acceptabel vinden op een regulier woonperceel. Hoewel er begrip is voor de mogelijke impact op de beleving van reclamant, gaat de gemeente niet mee in het verzoek de mogelijkheden voor aan-, uit- en bijgebouwen te verruimen, omdat sprake is van continuering van bestaande rechten en niet van verruiming daarvan. Er wordt vastgehouden aan de standaardregels die binnen Kaag en Braassem worden gehanteerd voor voormalige agrarische bedrijfswoningen. Dat betekent

		overigens ook dat in tegenstelling tot hetgeen reclamant stelt, een maximum van 200 m² voor aan-, uit- en bijgebouwen geldt (en dat die ten hoogste 50% mag bedragen van de oppervlakte van de bebouwing die wordt afgebroken); zie artikel 62. Naar aanleiding van de zienswijze is de regeling die is opgenomen voor reclamant nog eens kritisch bekeken. Daar is wel een ambtshalve wijziging uit voort gekomen, waarmee de mogelijkheden voor kleinschalig kamperen (camperplaatsen) binnen de ‘overige zone – wonen’ binnen de gehele zone worden toegestaan in plaats van enkel binnen het bouwvlak. Reden hiertoe is dat doorgaans het bouwvlak gelijk wordt gelegd met het perceel en/of de geldende bestemming, waardoor de mogelijkheden over het algemeen ruimer worden geïnterpreteerd dan nu het geval is. Wij constateren dat daarmee onbedoeld een inperking is ontstaan ten opzichte van de huidige gebruiksmogelijkheden. Gelet op het voorgaande vinden wij de genoemde aanpassing aanvaardbaar. Dit is aangepast in de regels die ter vaststelling worden aangeboden. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan. Het heeft wel aanleiding gegeven voor een ambtshalve wijziging van de gebruiksmogelijkheden binnen de ‘overige zone – wonen’: de mogelijkheden voor kleinschalig kamperen worden binnen deze gehele zone toegestaan in plaats van enkel binnen het bouwvlak.
1.2	Reclamant wil graag aan de achterzijde van het perceel een uitrit realiseren en deze aan laten sluiten op de nieuw aan te leggen openbare weg.	De aanleg van in-/uitritten vanuit een particulier perceel naar een openbare weg wordt niet geregeld door het omgevingsplan. Uitritvergunningen worden nu gereguleerd door de APV. Algemeen uitgangspunt is dat op een doorgaande weg, vanuit verkeersveiligheid en doorstroming, zo min mogelijk particuliere in-/uitritten gewenst zijn. Ook de ruimtelijke kwaliteit speelt een rol. Bij een aanvraag uitritvergunning op basis van de APV worden deze aspecten meegewogen. De verwachting is dat negatief zal worden geoordeeld over een nieuwe in-/uitrit aan de achterzijde van uw perceel. Vanwege

		de verkeersveiligheid zijn wij terughoudend in het aanleggen van inritten op gebiedsontsluitingswegen. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
Zienswijze 2		
2.1	Reclamant geeft aan vraagtekens te hebben over de gang van zaken bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein en hoe er rekening wordt gehouden met direct omwonenden. De ontwikkelaar maakt winst, maar de overlast wordt neergelegd bij de omwonenden.	Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden verschillende belangen afgewogen. De balans tussen ‘beschermen’ en ‘benutten’ staat daarbij centraal. Er gelden veel regels en milieunormen waaraan de ontwikkeling moet voldoen. Ook gelden er regels voor kostenverhaal en leges. Bovendien is aan de hand van een uitgebreid participatietraject inclusief meerdere keukentafelgesprekken geïnventariseerd welke belangen en zorgen er spelen en welke maatregelen daartoe passend zijn om deze belangen zo goed mogelijk te beschermen. Wij zijn van mening dat de belangenafweging zorgvuldig is gemaakt. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
2.2	Reclamant geeft aan dat de omwonenden monddood gemaakt worden door te beloven dat de Burgemeester Bakhuizenlaan doodlopend en verkeersluw wordt gemaakt.	Dat omwonenden monddood zijn gemaakt door de gedane belofte volgen wij niet. Met het oog op een goede bereikbaarheid is de gebiedsontsluiting onderzocht en zijn keuzes gemaakt. Onder andere een bewonersvariant is in de studies betrokken. Tijdens een participatieavond zijn twee opties voorgelegd, één zijnde de bewonersvariant en de alternatieve variant die nu ter besluitvorming voorligt. Op basis daarvan is een keuze gemaakt en is dus gezocht naar een balans tussen de noodzaak voor het bedrijventerrein enerzijds en de wensen vanuit de direct omwonenden anderzijds. Deze keuze ligt hoe dan ook voor, door u daarin te betrekken zijn omwonenden niet monddood gemaakt, maar is gelegenheid geboden invloed uit te oefenen op de uiteindelijke herinrichting van de Burgemeester Bakhuizenlaan. Dit in plaats van de keuze voor hen te maken. Bovendien is daarmee niet gezegd dat omwonenden geen zienswijzen of op andere wijze hun bezwaren naar voren mogen brengen. Oók als gestemd wordt voor een bepaalde inrichting, hoeft dat niet te betekenen dat in het geheel geen bezwaren zouden

		zijn of kenbaar mogen worden gemaakt tegen het totaalplan. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
2.3	Ter hoogte van de woning van reclamant wordt de nieuwe aansluiting op de Burgemeester Bakhuizenlaan gecreëerd. Alle huizen daarvóór tot aan de kruising met de N207, hebben daardoor verkeersoverlast. Reclamant verzoekt om een betere aansluiting (bijvoorbeeld met een veel flauwere bocht) en refereert daartoe aan het oude plan Viaduct+, onder de N207. Reclamant vraagt zich af waarom de weg over het bedrijventerrein nu al naar beneden wordt gehaald – daar lijkt dezelfde visie achter te zitten; voorsorteren op het viaduct onder de N207. Dan worden de aansluitingen bij de huizen langs de Burgemeester Bakhuizenlaan op- en afritten. Reclamant vraagt aan de gemeente om te strijden voor een (voor de omwonenden) betere aansluiting.	De definitieve aansluiting op de Burgemeester Bakhuizenlaan wordt op dit moment nog uitgewerkt en in het kader van de participatie met u besproken. Deze uitwerking vindt plaats in het kader van de herinrichting van de betreffende straat. Deze herinrichting is weliswaar ten behoeve van Drechthoek II, maar vormt dus geen onderdeel van de lopende procedure om tot een omgevingsplanwijziging te komen. Dat gezegd hebbende, stelt reclamant terecht dat volgens de huidige ontwerpen inderdaad een aansluiting ongeveer ten hoogte van de woning wordt gecreëerd. De gemeente onderkent het belang van een veilige ontsluiting. In het voortraject van deze ontwikkeling zijn verschillende alternatieve scenario's in beeld gebracht en onderzocht. De resultaten vanuit dit mobiliteitsonderzoek worden waar nodig meegenomen bij de verdere uitwerking van het wegontwerp en de te nemen maatregelen in het kader van het benodigde verkeersbesluit. Niet alle scenario's bleken haalbaar of uitvoerbaar, bijvoorbeeld door hoogteverschillen, grondposities/-eigendom en de bestaande wegstructuren c.q. historische opbouw van de omgeving. Tijdens de bewonersparticipatieavond is een tweetal varianten voorgelegd, waaronder ook de bewonersvariant. Uiteindelijk is naar aanleiding van de algemene stemming ervoor gekozen de cul-de-sac en het verleggen van de doorgaande rijweg nader uit te werken. Het voordeel van de gekozen variant is dat de Burgemeester Bakhuizenlaan wordt afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Door deze alleen open te stellen voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer, wordt het aantal vervoersbewegingen dat de woningen van reclamanten passeert, fors omlaag gebracht. Het doorgaande verkeer rijdt na

		planrealisatie over de nieuwe weg op het bedrijventerrein. Het wegontwerp noodzaakt weggebruikers er toe af te remmen om de weg te volgen, terwijl in de huidige situatie sprake is van een doorgaande rechte weg van en naar Kudelstaart, waarover structureel te hard gereden wordt. In het verlengde daarvan wordt de maximale snelheid verlaagd, van 50 km/u naar 30 km/u. De nieuwe doorgaande weg over het bedrijventerrein wordt in de haakse bochten ingericht voor een snelheid van maximaal 30 km/u. Ten aanzien van de Viaduct Plus-variant, geldt dat medewerking van de provincie noodzakelijk is omdat het een provinciale weg betreft. Inspanningen vanuit de gemeente om deze variant als mogelijk scenario aan te houden hebben tot nu toe helaas niet tot het gewenste resultaat geleid. Wij zijn het met u eens dat een dergelijke variant een wezenlijk verschil zal maken op dit kruispunt en zijn ons ervan bewust dat het een ongelijkvloerse overgang een nadrukkelijke wens is van inwoners van Leimuiden. Wij blijven daarom met de provincie in gesprek om te komen tot weginfrastructuur die ook voor de middellange en lange termijn passend blijft. <i>Conclusie</i> Bij de nadere uitwerking van de aansluiting op de Burgemeester Bakhuizenlaan vindt nog een optimalisatieslag plaats op basis van aanbevelingen uit onderliggende mobiliteitsstudies. Dit punt van de zienswijze leidt echter niet tot een aanpassing van het plan.
Zienswijze 3		
3.1.	Reclamant heeft bezwaar tegen de nieuwe ontsluitingsweg. Deze wordt direct tegen de woning geprojecteerd. De ontsluiting van de oprit van reclamant komt bovendien in onmiddellijke nabijheid van de scherpe bocht in de nieuwe weg. Dit is verkeerskundig onaanvaardbaar in verband met beperkte zichtlijnen en een verhoogd risico op aanrijdingen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.3 van deze Nota van Beantwoording. Met het oog op de verkeerssituatie na planrealisatie is een mobiliteitsstudie uitgevoerd en zijn diverse scenario's en varianten besproken en onderzocht. De gemeente is van mening dat zij af mag gaan op de resultaten uit het onderzoek en dat het gebied aldus op veilige en doelmatige wijze kan worden ontsloten.

		<i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
3.2.	Reclamant stelt dat sprake is van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van lichthinder door inschijnende koplampen.	De zorgen die hier worden geuit, zijn ook geuit tijdens het participatietraject. Naar aanleiding daarvan heeft initiatiefnemer middels simulaties in beeld gebracht welke hinder ondervonden kan worden door inschijnende koplampen. Op basis van de resultaten uit deze simulaties is gekozen het wegprofiel iets te verlagen en te voorzien in extra groen ter afscherming. Van belang om te vermelden is dat de maatregelen die nu worden benoemd niet direct terug te zien zijn in het TAM-omgevingsplan, omdat de te treffen maatregelen zich buiten het plangebied van bedrijventerrein Drechthoek II manifesteren. Ze worden ook niet noodzakelijk geacht voor het toelaten van de aanleg van de nieuwe weg. De nieuwe regels leiden redelijkerwijs niet tot een onevenwichtige situatie. Dit neemt niet weg dat met genoemde maatregelen eventuele lichthinder zo veel als mogelijk wordt beperkt. <i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
3.3.	Als alternatief wordt voorgesteld het handhaven van de huidige wegstructuur of het verleggen van het tracé in oostelijke richting.	Voor de beantwoording van dit punt uit de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.2 van deze Nota van Beantwoording. <i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
Zienswijze 4		
4.1.	Reclamant merkt op dat het ontwerp van het omgevingsplan vergezeld gaat van een motivering, waarin in de slotalinea is opgenomen dat één punt niet volledig opgelost kan worden. Reclamant geeft aan dat daarmee een onderscheid kan worden gemaakt tussen omwonenden die een zienswijze kunnen indienen en vindt dit ongepast. Bovendien blijkt naar de mening van reclamant vooringenomenheid uit deze slotalinea.	Door de indieners van deze zienswijze wordt gedoeld op het slot van paragraaf 6.2, onderdeel van de motivering bij het plan. Deze paragraaf gaat in op het gevoerde participatietraject en de manier waarop de belangen van participanten zijn meegenomen bij de vormgeving en meegewogen in de belangenafweging. Het gaat hier om de algemene verplichting om aan te tonen of en hoe de omgeving bij de voorbereiding op de plannen is betrokken. Allereerst wil de gemeente benadrukken het jammer te vinden dat de tekst als ongepast wordt ervaren door

		het onderscheid dat er volgens u uit blijkt. Het lijkt een onbedoeld gevolg te zijn van de omschrijving van de stappen die we met elkaar hebben doorlopen, en van het gegeven dat sprake is van een afweging van verschillende belangen, die niet geheel met elkaar te verenigen zijn. Tegelijkertijd zij opgemerkt dat een dergelijk onderscheid niet volledig kan worden voorkomen. Feit is dat het creëren van een ontsluiting impact heeft op de aanliggende percelen en dat de informatie over de locatie van de aan-/ontsluiting van het gebied openbare informatie betreft. Dat bezwaren bestaan tegen de voorgestelde ontsluiting is vanuit het oogpunt van omwonenden logisch en eveneens niet te voorkomen. Het niet benoemen van deze knelpunten had het onderscheid mogelijk voorkomen, maar van de gemeente wordt transparante informatievoorziening en besluitvorming verwacht. Daarnaast betreft het een wettelijke verplichting om in te gaan op deze belangenafweging. Het weglaten van informatie om eventuele gevoeligheden te voorkomen, is voor ons als overheidsorganisatie dan ook alleen bij hoge uitzondering een optie en kan alleen onder de classificatie 'vertrouwelijk', hetgeen hier niet aan de orde is. Bij het opstellen van de motivering is vanzelfsprekend aandacht besteed aan de manier waarop een en ander is verwoord. Wij zijn dan ook van mening dat de aangehaalde tekst vooral laat zien dat er oog is voor de tegengestelde belangen. En dat er begrip is voor de veranderde situatie van hen die het aangaat en zodoende zoveel mogelijk maatregelen worden getroffen om de gevolgen daarvan te beperken. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
4.2.	Reclamant heeft bezwaren tegen de aansluiting van de nieuwe weg op de Burgemeester Bakhuizenlaan. De gekozen oplossing geeft verkeersdruk en gevaarlijke situaties. Daarnaast is men bang voor de effecten van trillingen in relatie tot de draagkracht van de dijk, alwaar in de huidige	Met het oog op de voorbereidingen in het kader van de planontwikkeling is uitvoerig contact geweest met het Hoogheemraadschap van Rijnland. In eerste instantie is dit contact verlopen vanuit de initiatiefnemer, die daarmee de belangen van het Hoogheemraadschap heeft betrokken in de uitwerking van de plannen. Dit is ook terug te zien in de formele vooroverlegreactie die

	situatie al zwaar verkeer van en naar het aanwezige bedrijf voert. Daarnaast wordt gevreesd voor geluidsoverlast door toenemend verkeer en tot slot voor lichtoverlast door inschijnende koplampen.	door het Hoogheemraadschap is gegeven ten tijde van het bestuurlijk vooroverleg. Deze reactie heeft de gemeente ontvangen op 7 augustus 2024. Rijnland heeft aangegeven dat er diverse aandachtspunten zijn op het gebied van waterberging en toename verharding, klimaatadaptatie, oppervlaktewater en dergelijken. Ook wijzen zij op een vergunningplicht voor enkele onderdelen. Mits daar rekening mee wordt gehouden, geeft Rijnland aan geen bezwaren te hebben tegen het plan en dat de waterhuishoudkundige belangen, waaronder ook de werking van de dijk en de waterkering, niet in het geding zijn. Wij vertrouwen op het advies van Rijnland in het kader van het vooroverleg. Ten aanzien van de geluidsbelasting geven wij mee dat een akoestisch onderzoek deel uitmaakt van de onderzoeken die deze omgevingsplanwijziging dragen. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1 bij de toelichting op het TAM-omgevingsplan. In dat onderzoek is de geluidbelasting door toenemend verkeer berekend. Daaruit volgt dat een beperkte toename kan worden verwacht, maar dat dit voor het menselijk oor niet waarneembaar is. Voor lichtoverlast door inschijnende koplampen wordt tot slot verwezen naar de beantwoording onder 3.2 van deze Nota van Beantwoording. <i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
4.3.	Het plan bevat geen inhoudelijke motivering en zakelijke onderbouwing van de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein. De noodzaak is niet aangetoond, en ook de locatiekeuze is voor reclamant niet duidelijk.	Voor de inhoudelijke motivering en zakelijke onderbouwing van het beoogde bedrijventerrein, wordt verwezen naar de motivering die als bijlage bij het TAM-omgevingsplan 'Bedrijventerrein Drechthoek II' is gevoegd. Hierin staat een omschrijving van de noodzaak, de opzet van het plan en de keuzes die daarin zijn gemaakt. Ook bevat het een omschrijving van de wettelijke verplichtingen en bevoegdheden, waaronder ook de provinciale regels op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds en specifiek op het gebied van bedrijventerreinen anderzijds. Zo geldt dat de locatie waarop Drechthoek II voorzien wordt, in de provinciale omgevingsverordening is aangemerkt als

		zogenoemde 3-ha locatie. Dit houdt in dat de locatie specifiek is aangemerkt als ontwikkelgebied waarbinnen grote buitenstedelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Dit in tegenstelling tot de provinciale basisprincipes vanuit het bouwen binnen bestaand stads- en dorpsgebied en het voorkomen van verstedelijking van het landelijk gebied. Daarnaast is de locatie aangemeld als ontwikkellocatie op basis van de Bedrijventerreinenstrategie van Zuid-Holland, waarin wordt gewerkt naar meer balans tussen vraag en aanbod op het gebied van bedrijventerreinen van provinciaal belang. Tot slot heeft de provincie in de omgevingsverordening de verplichting opgenomen om bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen zorg te dragen voor juridische mogelijkheden om de zwaardere industrie te vestigen en beschikbare ruimte daartoe goed en efficiënt te benutten. Dit omdat al langer sprake is van disbalans tussen vraag en aanbod, vooral als het gaat om locaties voor bedrijvigheid waar grotere milieuhinder vanuit gaat. Bedrijvigheid met beperkte hinder kan immers ook goed in de gebouwde omgeving worden ingepast, voor de zwaardere industrie geldt deze mogelijkheid niet. De ligging van het plan direct aansluitend op Drechthoek I maakt dit overigens ook een logische locatiekeuze. Voor een uitgebreide motivering en zakelijke onderbouwing van het plan wordt verwezen naar de motivering die ten grondslag ligt aan dit plan. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
4.4.	Reclamant stelt dat wanneer exact het stedenbouwkundig plan uitgevoerd wordt, sprake zou moeten zijn van een projectbesluit met de daarbij behorende procedure.	Drechthoek II wordt een volledig nieuw bedrijventerrein waarvoor een nieuw juridisch-planologisch kader is opgesteld. Het klopt dat voor concrete ontwikkelingen ook andere procedures gevolgd kunnen worden, maar de projectbesluitprocedure als zodanig is daar geen onderdeel van. Het projectbesluit is een instrument voor waterschappen, provincies en het Rijk voor het mogelijk maken van vaak complexe projecten met een publiek belang. De gemeente kan er wel voor kiezen stappen uit de projectprocedure te doorlopen voor een

		complex en omvangrijk project van publiek belang. Deze keuze heeft de gemeente niet gemaakt. Het voorliggende TAM-omgevingsplan biedt het benodigde uitwerkingskader voor de totstandkoming van het bedrijventerrein Drechthoek II. Het geeft een set regels waarbinnen de ontwikkelende partijen de verdere uitwerking van de bebouwing en de inrichting van het perceel kunnen bewerkstelligen. Voor het TAM-omgevingsplan wordt de uitgebreide voorbereidingsprocedure op grond van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd. Daarbinnen is ruimte voor zienswijzen, maar ook is het participatietraject gevoerd en zijn alternatieve scenario's onderzocht en meegewogen. Het toepassen van de projectprocedure heeft net als de omgevingsplanprocedure een versnelde beroepsgang direct bij de Raad van State. Het heeft naar de mening van gemeente dan ook geen toegevoegde waarde om onderdelen uit de projectprocedure van toepassing te verklaren, omdat die direct of indirect al in dit omgevingsplantraject zijn geïntegreerd. Voor wat betreft het stedenbouwkundig plan, geldt dat deze is opgenomen in de bijlagen bij de motivering en bewust niet gekoppeld is aan de regels. Dit zodat zichtbaar wat wordt beoogd, zonder het ontwerp of stedenbouwkundig plan in een concrete planregel te vatten. Omdat gemeente Kaag en Braassem een welstandsluwe gemeente is, is ervoor gekozen dat niet te doen. Tegelijkertijd hecht initiatiefnemer er belang aan dat een kwalitatief hoogwaardig terrein wordt ontwikkeld, waardoor het toevoegen van een stedenbouwkundig plan wel meerwaarde heeft. In dit geval is er dus voor gekozen deze bij wijze van beeldvorming aan de motivering toe te voegen. De positie en hoogte van de bebouwing staat overigens wel vast en vormen de stedenbouwkundige basiskaders waarbinnen het plan verder ontwikkeld kan worden. <i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
--	--	---

4.5.	Als het plan ook andere stedenbouwkundige uitbreidingen mogelijk maakt, kan dit ook eenvoudiger, bijvoorbeeld zonder de belastende noordkavel en een minder ingrijpende wegontsluiting via de Oosterweg. Dit is verkeerskundig niet onderzocht. Reclamant heeft een dergelijk onderzoek niet zelf laten doen in de veronderstelling dat gemeente dat zou doen. Reclamant geeft aan het onderzoek zo nodig alsnog zelf te verzorgen.	De bebouwing op kavelgebied noord heeft een bufferende werking tussen de woningen aan de Burgemeester Bakhuizenlaan en de meer milieubelastende activiteiten op kavel zuid. Daarbij geldt dat de activiteiten die binnen kavelgebied noord zijn toegestaan, activiteiten zijn die als gevolg van de beperkte milieuhinder op relatief korte afstand van woningen kunnen worden uitgevoerd. De wegontsluiting is in zekere zin ingrijpend, omdat daarmee daadwerkelijk een wijziging in de verkeerssituatie ter plaatse ontstaat. Dat hoeft echter geen negatieve wijziging te zijn. In dit geval geldt tenslotte dat hiermee juist een doorgaande route door een woonstraat wordt afgesloten en wordt verlegd over een bedrijventerrein. Gelet op het intensievere gebruik een bedrijventerrein ten opzichte van een reguliere woonstraat, zijn wij als gemeente van mening dat de wegverlegging juist een heel passende oplossing is en bijdraagt aan verbetering van het woon- en leefgebied ter plaatse. Andere scenario's zijn wel degelijk onderzocht. Het alternatief van de ontsluiting via de Oosterweg is om diverse redenen echter geen haalbaar alternatief gebleken. In de eerste plaats wordt de wegverlegging als ingrijpend ervaren, ongeacht de locatie van de aansluiting. Hiermee worden bezwaren dus niet weggenomen, er vindt alleen een verschuiving plaats van potentiële bezwaarmakers aan de Burgemeester Bakhuizenlaan naar eenzelfde groep aan de Oosterweg. Daarnaast hebben ook andere factoren invloed gehad op het vervallen van dat scenario. Denk daarbij aan de hoogteligging en eigendomsposities. Wij vinden het positief dat een bewonersvariant is aangeleverd en onderzocht, maar zien ook dat die variant op onmogelijkheden stuit. Wij menen dan ook dat de afweging in dezen zorgvuldig is gemaakt en voldoende is onderzocht. <i>Conclusie</i> Dit punt uit de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
4.6.	Reclamant vraagt zich af waarom de hele locatie moet worden bebouwd. Gevraagd	Het plan voorziet reeds in een groene buffer aan de noordzijde van het gebied. De bebouwing op het

wordt om maatregelen in de vorm van (bijvoorbeeld) een groene buffer aan te brengen. Nu wordt gevreesd voor forse impact, zoals geluidhinder. Die bovendien nog hoger zal kunnen uitvallen als gevolg van andere verkeersgegevens.	bedrijventerrein wordt niet tot de randen uitgevuld maar wordt ontwikkeld op basis van een goed doordacht stedenbouwkundig plan, waarin groen, water, ruimtelijke uitstraling e.d. een plek hebben gekregen. Daarbij is de groene buffer mede in het plan gebracht naar aanleiding van het gevoerde participatietraject. Daarnaast wordt met het oog op de afschermende werking gekeken naar de aanleg van haagstructuren om eventueel inschijnend licht door koplampen te blokkeren. Dat de groene buffer niet direct zichtbaar is op de verbeelding bij het TAM-omgevingsplan, komt omdat dit niet het detailniveau is waarin de verschillende gebruiksmogelijkheden worden ingetekend. De groene buffer is mogelijk binnen de opgenomen en ingetekende werkingsgebieden. Overigens dient ook te worden opgemerkt dat op basis van provinciale instructieregels op nieuwe bedrijventerreinen juist zoveel mogelijk ruimte dient te worden geboden voor de zwaardere industrie die niet in de bebouwde omgeving kunnen vestigen. Hiertoe wordt verwezen naar de behandeling van zienswijze 5, onderdeel 5.1 tot en met 5.3 van deze Nota van Beantwoording. Als gemeente zoeken wij een balans tussen het belang van het nieuwe bedrijventerrein enerzijds en de belangen van omwonenden anderzijds. Met de inrichting zoals nu voorgesteld hopen wij juist de impact op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van geluidhinder wordt verwezen naar de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het TAM-omgevingsplan. Onderdeel daarvan is het akoestisch onderzoek, waarvoor het extra verkeer als gevolg van het bedrijventerrein als belangrijke input heeft gediend voor de berekeningen. Geconcludeerd wordt dat ook na planrealisatie sprake is van een acceptabel akoestisch klimaat. Mocht de situatie zich in de toekomst onverhoopt toch voordoen dat hinder wordt ervaren, moet op dat moment in onderling overleg worden bepaald of, en zo ja welke, maatregelen nog mogelijk zouden zijn om die hinder omlaag te brengen. Vooralsnog vertrouwen wij echter op de uitkomsten van het onderzoek.
---	---

		<i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
4.7.	In het kader van de participatie is een rapport gedeeld van bureau Goudappel, waarin de draaicurven zijn onderzocht. Reclamant geeft aan niet gereageerd te hebben op het rapport, om niet de indruk te wekken dat de plannen worden toegejuicht.	De gemeente vindt het spijtig om te horen dat om die reden geen inbreng is geleverd op de studies. Benadrukt wordt dat het nooit onverstandig is om inbreng te leveren op het moment dat u daartoe de gelegenheid krijgt en die behoefte voelt. Ook staat het u altijd vrij om een contraexpertise voor te leggen indien u daar noodzaak toe ziet. Het gaat tenslotte om het zorgdragen voor een zorgvuldige afweging van uw belangen en niet om het verkrijgen van een geforceerd akkoord op een initiatief. Ook zonder het met de totaalontwikkeling eens te zijn, is er ruimte om inbreng te leveren. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
Zienswijze 5		
5.1	Het plan maakt teveel gebruik van inwaartse zonering VNG-handreiking Milieuzonering 2024, terwijl de provinciale instructieregels zien op uitwaartse zonering. Er is nu te veel ruimte voor lagere milieucategorie-bedrijvigheid. Zie ook instructieregel 7.52 lid 1. Provincie ziet kansen om de zonering vorm te geven met attentiegebieden (o.a. aan oost- en zuidkant). De gekozen zones 'geur en geluid-basis' en 'geur en geluid-verruimd' kunnen beperkend zijn voor het mogelijk maken van de grootst mogelijke gebruiksruimte.	De keuzen ten aanzien van de inrichting van het terrein, waarbij ook ruimte wordt geboden aan lagere hindercategorieën, zijn onder andere gestoeld op de aanwezige gebruikers in de omgeving. De Burgemeester Bakhuizenlaan en de Oosterweg zijn als het ware woonstraten, met gevoelige functies waar zware hinderactiviteiten niet gewenst zijn. Aan de zuidkant ligt Drechthoek I, waar in beperkte mate ruimte is geboden aan logies voor (seizoens)arbeiders. Bovendien zijn er bedrijfswoningen aanwezig en kunnen deze planologisch gezien langs de gehele grens met Drechthoek II worden gerealiseerd. Ook dit zijn gevoelige functies, al dient wel te worden opgemerkt dat wonen op een bedrijventerrein ook betekent dat een hogere mate van hinder acceptabel wordt gevonden. In overleg met de provincie is er daarom voor gekozen gebruik te maken van de mogelijkheid uit het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarmee een hogere grenswaarde geldt op gevels van gevoelige functies aan die zijde van het bedrijventerrein.

	Aan de oostkant van het bedrijventerrein is landelijk gebied gelegen. Dit is in theorie het enige gebied waarbinnen in een zone van 300 meter nog gevoelige functies kunnen worden opgericht. Met de komst van Drechthoek II is dit niet gewenst. Er wordt belang aan gehecht te borgen dat de bedrijven die zich zullen vestigen niet nu of in de toekomst alsnog worden beperkt in de bedrijfsvoering als gevolg van nieuwe gevoelige functies. In de basis kan worden gesteld dat een dergelijke ontwikkeling aan de oostzijde op dit moment niet evident is. Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol, het huidige planologisch kader en ook andere onderwerpen en belangen die in dit gebied spelen, maakt een woningbouwontwikkeling of gevoelige functie niet of nauwelijks uitvoerbaar. Desondanks is niet ondenkbaar dat (beleids)wijzigingen of verandering in grondeigendom in de toekomst alsnog zou leiden tot een verzoek. De provincie heeft momenteel de Herziening 2025 in voorbereiding, waarin ook instructieregels worden opgenomen met betrekking tot dit onderwerp. Vanaf het moment dat de omgevingsverordening in gewijzigde vorm in werking treedt, moeten wij als gemeente voldoen aan de provinciale instructieregels. Dat betekent dat vanaf het moment van inwerkingtreding, sowieso geen ontwikkelingen met gevoelige functies meer kunnen worden toegestaan. Voor de tussenliggende periode is met de provincie afgesproken dat wij als gemeente geen medewerking verlenen aan een dergelijk verzoek, mochten we die ontvangen. Wij zijn daarmee van mening dat we hiermee op goede wijze rekening houden met het belang een zo hoog mogelijke hindercategorie toe te staan op Drechthoek II. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt tot een aanpassing van het plan, in zoverre dat is bepaald dat op de gevel van gevoelige functies binnen bedrijventerrein Drechthoek I, een geluidbelasting van 55 dB(A) acceptabel is. Daarnaast zijn aanvullende afspraken gemaakt over de inzetbaarheid van de gronden ten oosten van
--	---

		Drechthoek II voor gevoelige functies. Deze afspraken hebben betrekking op gronden buiten het plangebied en vormen daarom geen wijziging op voorliggend TAM-omgevingsplan.
5.2	Er is wel een goede invulling gegeven aan instructieregel 7.52 lid 2 (in artikelen 39-43). Wel wordt nog een suggestie gedaan voor een juiste formulering van de voorwaarden gekoppeld aan de beoordelingsregels uit artikel 43. Overleg tussen gemeente en provincie hierover is reeds ingepland.	Wij zijn blij te vernemen dat op goede wijze invulling is gegeven aan de instructieregel. Het afstemmingsoverleg heeft inmiddels plaatsgevonden en naar aanleiding daarvan zijn enkele aanpassingen gedaan en verdere afspraken gemaakt. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
5.3	Er zijn zorgen over de omvang van het gebied. De vraag naar bedrijventerreinen is groter dan het aanbod. In de geldende Bedrijventerreinenstrategie is Drechthoek II aangemeld als locatie met een oppervlak van 8 ha netto uit te geven. Het plangebied bedraagt nu bruto 6,9 ha. De daadwerkelijk uit te geven oppervlakte voor bedrijvigheid is daarmee nog lager. Het plangebied moet dus zo optimaal mogelijk worden gebruikt.	Naast het zo optimaal mogelijk benutten van de gronden, gaat het bij dit plan – net als bij elk ander initiatief – ook om een goede stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing. Daarbij is oog voor zowel de inpassing van het plan ingeklemd tussen reeds aanwezige (bebouwings)structuren alsmede voor de stedenbouwkundige uitwerking van het geheel op kavelniveau. Daarnaast is het een toekomstbestendig bedrijventerrein. Dit betekent dat het vooruitstrevend is in oplossingen ten aanzien van onder meer duurzaamheid. Dit wordt hieronder nader toegelicht. Er gelden diverse ontwerptechnische eisen om de effecten van klimaatverandering op te kunnen vangen. Het gaat daarbij om ambities van de initiatiefnemer, maar ook om eisen vanuit de verschillende bestuurslagen. Zo geldt voor dit plan onder meer dat de nodige inspanningen zijn verricht om klimaatadaptief en natuurinclusief te ontwikkelen, met voldoende ruimte voor groen, water en duurzame energie. Tegelijkertijd dient zorg gedragen te worden voor een goede bereikbaarheid, niet alleen van en naar het bedrijventerrein maar ook op het bedrijventerrein zelf. Fiets- en voetpaden, alsook voldoende parkeergelegenheid, zijn daarbij essentieel. De doorgaande route die verplaatst wordt naar over het bedrijventerrein, heeft eveneens invloed op de beschikbare ruimte binnen het plangebied. Een alternatieve ontsluiting is noodzakelijk om het plan überhaupt mogelijk te maken, maar scenario's zonder ontsluitingsroute door het plangebied zijn vanwege de inpassing in de woonomgeving niet haalbaar of

		aanvaardbaar gebleken. Al deze aspecten tezamen leiden tot een stedenbouwkundig plan dat rekening houdt met de economische waarde van het terrein en de noodzaak tot voldoende uitgeefbaar oppervlak. Daarbij moet niet vergeten worden dat het initiatiefnemers immers ook alles aan gelegen is om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Hoe Drechthoek II als locatie voor 8 ha netto in de Bedrijventerreinenstrategie is beland, is voor ons onduidelijk. Wel is duidelijk dat een bedrijventerrein van 8 ha netto ook zonder alle genoemde ontwerputdagingen niet mogelijk is, omdat het plan wordt ingepast tussen de bestaande weginfrastructuur, gevormd door de Burgemeester Bakhuizenlaan, de Overloop, de Waaier en de Oosterweg. Gemeten op de as van deze omliggende wegen is het gebied 8 ha groot, vermoedelijk had Drechthoek II dus als 8 ha bruto moeten worden opgenomen. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan. De gemeente is van mening dat met het plan sprake is van een goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing in de omgeving en dat tegelijkertijd maximale inspanningen zijn verricht om het gebied zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Dit met oog voor de uitdagingen die spelen, nu en in de toekomst.
5.4.	In het verkeersonderzoek dat aan het plan ten grondslag ligt, is enkel een laag scenario toegepast met alleen de harde plannen. Provincie stelt dat het gebruikelijk is ook een hoog scenario mee te nemen. Ook zijn standaard tijdsinstellingen en standaard afrijcapaciteiten gebruikt, terwijl kruispuntspecifieke gegevens opgevraagd kunnen worden bij de provincie.	In tegenstelling tot hetgeen de provincie in de zienswijze stelt, geldt voor concrete ruimtelijke plannen dat het gebruikelijk is uit te gaan van het scenario waarin alleen de harde planvoorraad is opgenomen; hier 'laag scenario' genoemd. Naar aanleiding van dit punt in de zienswijze is hier zekerheidshalve nog navraag over gedaan bij de ontwikkelaars van het verkeersmodel (RHDHV). Een hoog scenario is inderdaad beschikbaar, maar wordt doorgaans ingezet voor andere doeleinden zoals robuustheidsbeoordelingen of voor een doorkijk naar een worst-case scenario. Zo is te begrijpen dat vanuit beleidsontwikkeling wordt geredeneerd vanuit een hoog scenario, waarin ook toekomstige plannen of beleidsvoornemens zijn verwerkt. Voor concrete ruimtelijke plannen, zoals bij de voorliggende

		omgevingsplanwijziging, sluit de gemeente aan bij de huidige praktijk. Dat betekent dat de gemeente zich in de besluitvorming baseert op de onderzoeksresultaten die volgen op basis van het regionale verkeersmodel en wel voor het laag scenario. Overigens geldt dat in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan Drechthoek II, wel rekening is gehouden met ontwikkelingen waarvan wij weten dat die in de nabije toekomst een rol kunnen gaan spelen. Een ontwikkeling die voldoende concreet is en bekend is bij de gemeente en die bovendien gebruik maakt van dezelfde ontsluiting over de N207 bij Leimuiden, is bijvoorbeeld de Grietpolderontwikkeling. Dat dus gerekend is met het laag scenario betekent niet dat in het geheel geen rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen in de omgeving. Het is echter naar de mening van de gemeente niet redelijk om van initiatiefnemers te vragen rekening te houden met alle mogelijke ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat voldoende zeker is of ze daadwerkelijk plaatsvinden. Dat sprake zou zijn van kruispuntspecifieke gegevens die opgevraagd hadden moeten worden vindt de gemeente opmerkelijk, nu het vooroverleg met de provincie reeds sinds juli 2024 plaats heeft gehad en pas in september 2025 – na de terinzagelegging van het ontwerp-omgevingsplan – is meegegeven dat die gegevens bij de berekening moeten worden betrokken. Het had in de lijn der verwachting gelegen deze informatie aan de start van het project of gedurende het vooroverleg met gemeente en initiatiefnemer te delen. In het afstemmingsoverleg van september 2025, heeft u aangegeven de betreffende gegevens alsnog te delen, tezamen met nog enkele aanvullende opmerkingen dan wel vragen aan het bureau dat de studie heeft uitgevoerd. Ondanks meerdere verzoeken en herinneringen hebben wij deze aanvullende informatie tot op heden nog niet van u mogen ontvangen. Desondanks is een aanvullende berekening uitgevoerd, waarbij vanuit de worst-case benadering nog is gerekend met het hoog scenario voor 2040.
--	--	--

		<i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan. Wel is naar aanleiding van het afstemmingsoverleg een aanvullende berekening uitgevoerd, waarmee ook de worst-case variant in beeld is gebracht. De resultaten van deze aanvullende berekening zijn verwerkt in de motivering van het TAM-omgevingsplan en als bijlage toegevoegd.
5.5.	De cyclustijden van 90 seconden worden niet gehaald. Binnen de provincie Zuid-Holland geldt een maximum van 90 seconden bij een VRI met gelijkvloers langzaam overstekend verkeer. In de huidige situatie wordt daar in de avondspits al niet aan voldaan, met toevoeging Drechthoek II voldoet ook de ochtendspits niet meer. De conclusie dat de VRI de intensiteiten goed kan verwerken wordt dan ook niet gedeeld.	Uit de studies blijkt dat de cyclustijden in de huidige situatie, dus zonder Drechthoek II, in de maatgevende avondspits (AS) al niet onder de beoogde 90 seconden blijven. De autonome situatie is berekend op 95 seconden. In de planvariant is de berekende cyclustijd 98 seconden en is dus sprake van een klein negatief effect Alleen in de ochtendspits (OS) voldoet de huidige situatie aan de provinciale streefwaarde. Met de toevoeging van Drechthoek II verhoogt dit naar 95 seconden, waarmee de streefwaarde met 5 seconden wordt overschreden. In de basis begrijpen wij de ambitie om de cyclustijden zo laag mogelijk te houden en daarom de 90 seconden als maximum aan te houden. Echter, in een situatie waarin belangen botsen, moet er een afweging gemaakt worden. In dit geval is dat een afweging tussen enerzijds de korte cyclustijd i.r.t. de veiligheid van het langzaam verkeer en anderzijds de aanhoudende noodzaak (gebieds)ontwikkelingen te faciliteren voor de toenemende opgaven in het algemeen en voldoende bedrijventerreinen in het bijzonder. Daarbij geldt dat Drechthoek II een bedrijventerrein betreft dat niet enkel vanuit onze lokale belangen gewenst is, maar ook beantwoord aan het provinciaal belang van voldoende werkgelegenheid en beschikbaarheid van bedrijventerreinen met meer milieugebruiksruimte. Bij het maken van die afweging is het volgende van belang: - De vermelde 90 seconden is een gebruikelijke streefwaarde. De grenswaarde ligt op 120 seconden. Het is ons niet bekend op grond waarvan de 90 seconden als harde grens zou gelden.

	- Voor concrete ruimtelijke plannen wordt de plan2040 min gehanteerd. Toepassing van de plan2040 max wordt gebruikt om een worst-case scenario in beeld te brengen. Besluitvorming vindt echter plaats op de 'minvariant'. - De huidige situatie voldoet met 95 seconden cyclustijd in de avondspits al niet aan de streefwaarde. Met Drechthoek II neemt de cyclustijd met 3 seconden toe naar 98 seconden (planvariant). Het betreft weliswaar een verhoging ten opzichte van de huidige situatie, maar het gaat om enkele seconden en bovendien blijft de afwijking onder de grenswaarde van 120 seconden. - In de ochtendspits wordt de streefwaarde van 90 seconden overschreden. Het gaat om 95 seconden in de planvariant en 96 seconden in de worst-case variant. Hiervoor wordt opgemerkt dat het OV (busvervoer) in de berekening is betrokken, hetgeen een wezenlijk verschil maakt als het gaat om de benadering van de streefwaarde. De meeste cycli bevatten geen bussen, waarmee de cyclustijd rond de 85 seconden zou bedragen in de planvariant en op de 90 seconden uitkomt in de worst-casebenadering. De conclusies van de afwikkelingsberekening(en) leiden tot de conclusie dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarde van 120 seconden. In het verlengde daarvan geldt dat op enkele opstelstroken blokkades ontstaan door wachtrijen. Ook daarvan is in de huidige situatie echter al sprake. Als men de cyclustijd dus op de 90 seconden wil houden, nopen de conclusies er dan ook toe het kruispuntontwerp aan te passen en zo de doorstroming te bevorderen, maar dit is aan de wegbeheerder om te beslissen. De provincie heeft ook de mogelijkheid de marginale toename acceptabel te achten. De verkeersdrukke en de uitgesproken wens van inwoners van Leimuiden om een ongelijkvloerse kruising te realiseren, is dan ook al geruime tijd onderwerp van gesprek tussen de gemeente en de provincie. Diverse redenen leiden ertoe dat deze gesprekken nog lopen. Wij zijn dan ook van mening dat
--	--

		het oplossen van de benoemde knelpunten niet kan worden afgewenteld op de ontwikkelaar en geen belemmering mag vormen voor de vaststelling van onderhavig TAM-omgevingsplan. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan. Wel is aanvullend de worst-case berekening uitgevoerd en toegevoegd.
5.6	Uit recente verkeerstelling blijkt dat de huidige intensiteiten al een stuk hoger liggen dan nu meegenomen op basis van het verkeersmodel.	Voor plan Drechthoek II is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel. Dit verkeersmodel is een algemeen gebruikte en ook door de Raad van State geaccepteerde methode om de effecten op het verkeer als gevolg van een ontwikkeling te berekenen bij ruimtelijke plan- en besluitvorming. De gemeente constateert dat met deze opmerking de validiteit van het verkeersmodel in twijfel wordt getrokken. Uiteraard kan het zo zijn dat gegevens niet volledig overeen komen met de ervaringen uit de praktijk. Feit is wel dat initiatiefnemers en gemeenten bij het uitvoeren van verkeersstudies de onderzoeken op navolgbare, betrouwbare en valide gegevens moeten baseren en dat daar de verkeersmodellen voor worden gehanteerd. Ook voor dit project is het verkeersmodel als uitgangspunt gebruikt. Dat de onderzoeksresultaten voor Drechthoek II nu vergeleken worden met een enkele telling uit juli 2025 vinden wij dan ook moeilijk te vatten. De vergelijking zou bovendien aanleiding geven de onderzoeksresultaten te vergelijken met tellingen over een langere periode, om uit te sluiten dat de telling in juli 2025 een uitschieter betreft. Het ligt voor de hand hier eerst duidelijkheid over te hebben voordat een negatief advies wordt uitgedaan. Tijdens het overleg van 8 september jl. is dit ook zo aangegeven. Helaas is hier niets over terug te lezen in uw zienswijze. Gezien het bovenstaande blijven wij staan achter de toepassing van de verkeersgegevens uit het regionaal verkeersmodel Holland Rijnland. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.

5.7.	De mobiliteitsstudie geeft aan dat mogelijk een knelpunt op het kruispunt met de N207 ontstaat als gevolg van onvoldoende opstelruimte. Verzocht wordt om te verduidelijken of en zo ja, hoe het kruispuntontwerp is aangepast om het knelpunt te voorkomen.	Vooralsnog zijn er geen aanpassingen aan het kruispuntontwerp gedaan. Dit kruispunt is vrij recent, in 2021, heringericht door de provincie. Daarnaast volgt uit de afwikkelingsberekening voor de planvariant dat eventuele knelpunten niet per definitie het gevolg zijn van de toevoeging van Drechthoek II. Het tekort aan opstelruimte speelt ook in de huidige situatie al een rol en is niet het gevolg van de ontwikkeling waar voorliggend TAM-omgevingsplan op toeziet. Voor zover relevant is tijdens het ambtelijk overleg van 8 september jl. aangegeven dat het kruispunt naar mening van de provincie op dit moment vlot en soepel loopt en dat geconstateerde knelpunten vooral zouden ontstaan omdat weggebruikers niet optimaal gebruik maken van de opstelruimte die er is. Dit ligt naar onze mening buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer. Wel heeft de initiatiefnemer naar aanleiding van deze zienswijze bij de uitvraag voor de worst-case berekening (zie beantwoording onder 5.6) aanvullend gevraagd te beoordelen of en, zo ja, hoe het kruispunt kan worden aangepast. De resultaten hiervan worden tezamen met de aanvullende berekening met u gedeeld. Bekend is dat buiten de kaders van dit omgevingsplanproces diverse overleggen worden gevoerd met de provincie over de mogelijke herinrichting van dit kruispunt in de toekomst. De resultaten uit de afwikkelingsberekening kunnen daarvoor als input dienen. Het vasthouden aan de streefwaarde van 90 seconden is nu al een nagenoeg onmogelijke opgave. Niet voor niets 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. Als het dus de wens is om de streefwaarde van 90 seconden aan te houden als maximum, is het primair de verantwoordelijkheid van de provincie om het kruispuntontwerp aan te passen. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
------	---	---

5.8.	De provincie concludeert op basis van de plannen dat een provinciaal fietspad wordt verlegd. Verzocht wordt om hier meer duiding aan te geven, nu hier nog geen formeel verzoek voor is ingediend bij de provincie.	Het klopt dat een fietspad wordt verlegd. Het gaat om de provinciale fietsroute die nu via de Burgemeester Bakhuizenlaan – Herenweg loopt. Voor deze fietsroute is de logische doorgaande route straks over het bedrijventerrein. Dat nog geen verzoek is ingediend bij de provincie ligt voornamelijk aan de fase waarin het plan zich bevindt. Wanneer het TAM-omgevingsplan wordt vastgesteld, wordt ook een formeel verzoek tot aanpassing gedaan bij de provincie. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
------	---	--