

Ruimtelijke onderbouwing

Verzorgingsgebied 'Smarpot', Akkrum

Gemeente Heerenveen

Fastned

Versie: 24-4-2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Vigerende bestemmingsplannen	5
2.2	Conclusie.....	8
2.3	Planproces	8
3	Beschrijving bestaande en toekomstige situatie.....	9
3.1	Bestaande situatie	9
3.2	Toekomstige situatie.....	10
4	Beleid en regelgeving	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Rijksbeleid	13
4.3	Provinciaal en regionaal beleid	18
5	Omgevingsaspecten.....	22
5.1	Bodem	22
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	23
5.3	Flora en Fauna	25
5.4	Geluid	27
5.5	Luchtkwaliteit	28
5.6	Trillingen	29
5.7	Bedrijven- en milieuzonering.....	29
5.8	Kabels en leidingen.....	30
5.9	Externe veiligheid	30
5.10	Water	31
5.11	Parkeren en verkeer	33
5.12	Duurzaamheid en energie.....	34
6	Uitvoerbaarheid.....	35
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	35
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6.3	Sociale veiligheid	35
7	Conclusie	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

Fastned (hierna: initiatiefnemer) is voornemens om nieuwe laadstations voor elektrische auto's te realiseren ter plaatse van het verzorgingsgebied plaatselijk bekend als 'Smarpot' langs de A32 nabij Akkrum in de gemeente Heerenveen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie van Fastned om de transitie naar elektrische mobiliteit te versnellen. Dit doet Fastned door een (inter)nationaal netwerk van laadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto in slechts een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie afkomstig van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Met inmiddels al meer dan 150 locaties van oplaadstations is Fastned hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren langs snelwegen. Dit maakt het makkelijk voor automobilisten om beschikbare laadinfrastructuur te vinden en te bereiken. Bovendien kan het opladen steeds sneller, al met 10 minuten laden per week is een gemiddelde rijder voldaan. Het doet dus niet meer onder voor tanken.

1.1.2 Doel

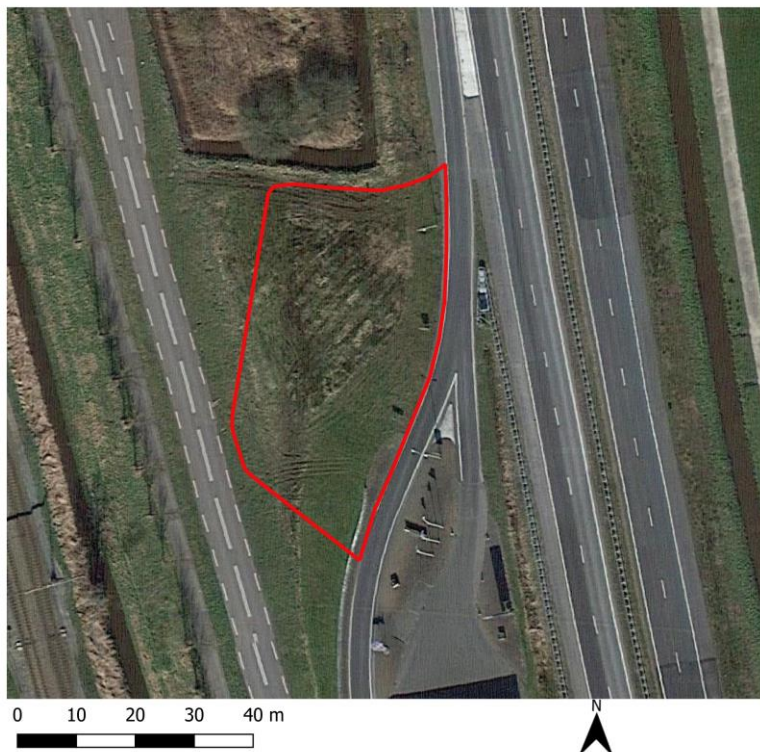
Eén van de locaties waar een dergelijk station beoogd wordt om het laadnetwerk uit te breiden, is de verzorgingsplaats 'Smarpot'. Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse is het bestemmingsplan 'Buitengebied 2008' (vastgesteld 22 december 2010), op gronden aangewezen met de bestemming 'Wegverkeer' (artikel 15) met de aanduiding 'Verkooppunt voor motorbrandstoffen'. Het realiseren van een overkapt oplaadstation voor elektrische auto's en het gebruik daarvan is op de gronden ter plaatse niet toegestaan. Er is daarom sprake van strijd met het vigerende bestemmingsplan. Er zal een afwijking mogelijk gemaakt moeten worden middels artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo om onderhavig project mogelijk te realiseren.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om aan te tonen dat de beoogde ontwikkeling van de initiatiefnemer op de gewenste locatie mogelijk, en ruimtelijk uitvoerbaar is. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunningaanvraag.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen langs de A32 nabij Akkrum in de gemeente Heerenveen. Het gebied staat kadastraal bekend als gemeente Akkrum, sectie B, nummers 3475 en 4103. Het plangebied omvat slecht een deel van beide perceelnummers. De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door de snelweg A32 en de andere naastgelegen weg 'Alde Rykswei' welke door agrarisch gebied snijden. Verder is er een industriehaven nabij gelegen. Het plangebied zelf is gelegen op een verzorgingsgebied waarin in de huidige situatie een tankstation van Tamoil met parkeergelegenheid aanwezig is. Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het plangebied weer.

Verzorgingsgebied 'Smarpot' A32



LODEWIJCK
groep

Legenda

Plangebied



Afbeelding 1.1: Plangebied

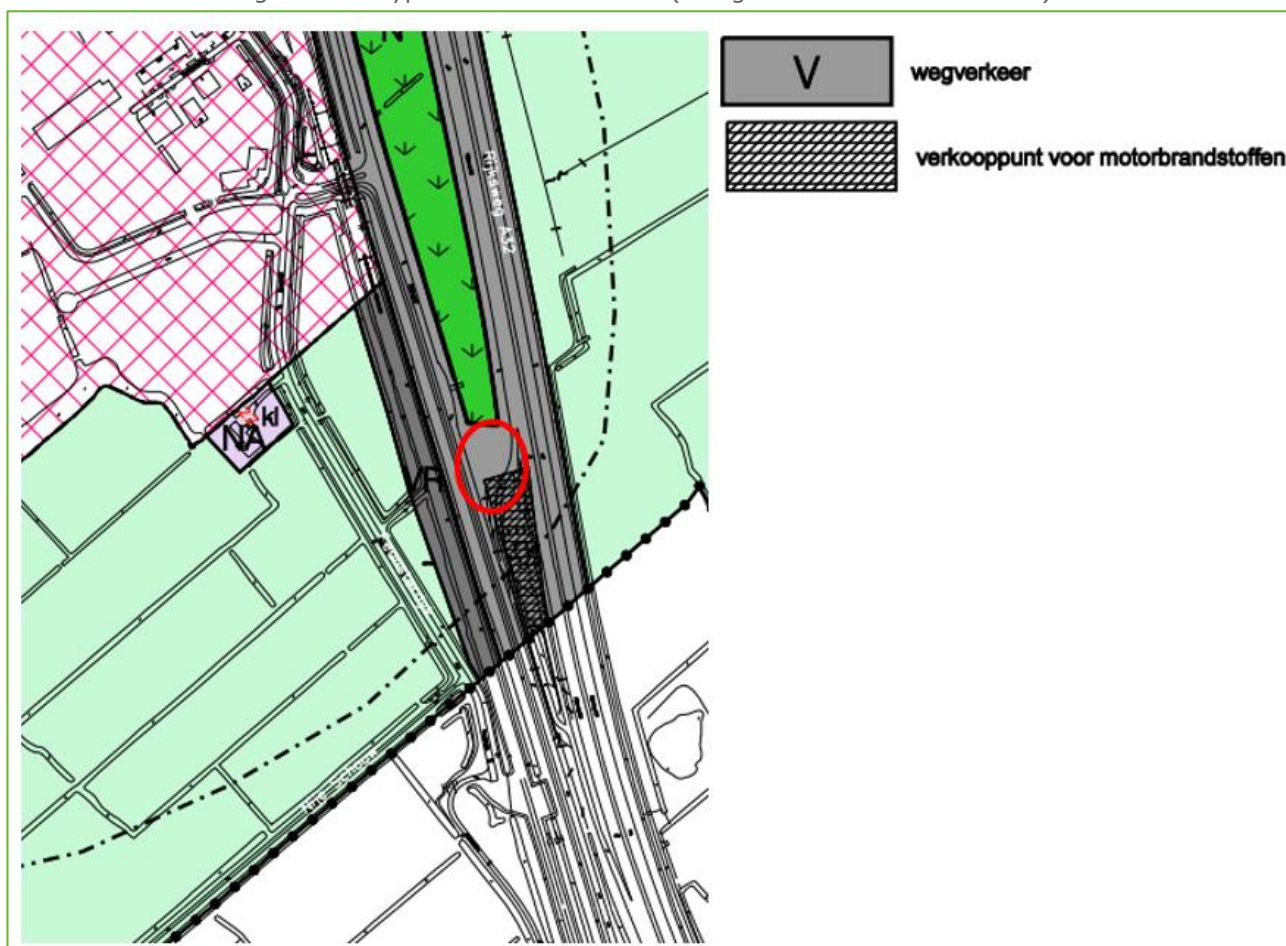
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige planologische situatie beschreven. Het hoofdstuk 3 van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande en toekomstige situatie in het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het relevante beleid en de regelgeving en de invloed hiervan op de te verlenen omgevingsvergunning. Hoofdstuk 5 gaat in op de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 6 komt de uitvoerbaarheid aan bod en in hoofdstuk 7 volgt in één integrale conclusie dat wordt voldaan aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening.

2 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen binnen de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan 'Buitengebied 2008' (vastgesteld 22 december 2010)
- Bestemmingsplan 'Buitengebied 2008 Tweede partiële herziening' (vastgesteld 21 mei 2013)
- Bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan parkeren' (vastgesteld 7 oktober 2021)
- Bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan kamerverhuur' (vastgesteld 16 december 2021)
- Voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters' (vastgesteld 8 november 2022)



Figuur 2.1: Bestemmingsplan 'Buitengebied 2008', plangebied ter plaatse van de rode cirkel (bron: ruimtelijkeplannen).

2.1.1 Bestemmingsplan 'Buitengebied 2008'

Enkelbestemming 'Wegverkeer' (artikel 15) met de aanduiding 'Verkooppunt voor motorbrandstoffen'

De gronden aangewezen als enkelbestemming 'Wegverkeer' zijn bestemd voor:

- Wegen, parkeerplaatsen, voet- en fietspaden en geluidwerende voorzieningen;
- Verlaadplaatsen voor landbouwproducten;
- Parkeer- en picknickplaatsen;
- Openbare nutsvoorzieningen;
- Het behoud en herstel van natuurlijke en landschappelijke waarden zoals op de landschapskaart opgenomen.

En voor zover de gronden op de plankaart zijn aangegeven met 'verkooppunt voor motorbrandstoffen':

- Een verkooppunt voor motorbrandstoffen en horecavoorzieningen in de vorm van een wegrestaurant.

Daarbij geldt voor het bouwen van gebouwen dat de inhoudt per gebouw niet meer mag bedragen dan 50 m³.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouw zijnde geldt dat de bouwhoogte van overkappingen op gronden aangewezen met de aanduiding 'verkooppunt voor motorbrandstoffen' niet meer mag bedragen dan 7 meter.

Ook geldt dat de bouwhoogte voor overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, niet meer mag bedragen dan 3 meter.

Toetsing van het project aan het bestemmingsplan

Het gebruik van de gronden als oplaadpunt voor elektrische auto's is niet opgenomen in de planregels van de enkelbestemming 'Wegverkeer'. Het planinitiatief is daarom in strijd met het bestemmingsplan onder artikel 15.1.

Daarnaast zal de beoogde overkapping voor het laadstation voor een deel buiten de aanduiding 'verkooppunt voor motorbrandstoffen' gerealiseerd worden waardoor er een maximale bouwhoogte van 3 meter geldt voor bouwwerken, geen gebouw zijnde. De overkapping zal een overschrijding van deze toegestane maximale bouwhoogte betekenen waardoor het project in strijd is met het bestemmingsplan onder artikel 5.2, onder c, onder 2.

2.1.2 Bestemmingsplan 'Buitengebied 2008 Tweede partiële herziening'

Dit bestemmingsplan is een herziening op het moederplan 'Buitengebied 2008'. De herziening is echter partieel en heeft slechts betrekking op paar aspecten. Namelijk de volgende:

- Het aanpassen van de begripsbepalingen (d) 'aan-huis-verbonden bedrijf', (e) 'aan-huis-verbonden beroep' en 'bestaand';
- Het toevoegen van de begripsbepaling 'hobbymatig houden van vee';
- Enkele aanpassingen in de planregels voor de bestemmingsbepaling 'Natuurgebied';
- Enkele aanpassingen in de planregels voor de bestemmingsbepaling 'Woonboerderij';
- Enkele aanpassingen in de planregels voor de bestemmingsbepaling 'Wonen'.

Toetsen van het project aan het bestemmingsplan

Onderhavig project zal gerealiseerd worden op gronden die de bestemming 'Wegverkeer' kennen met een aanduiding 'Verkooppunt voor motorbrandstoffen'. Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2008 Tweede partiële herziening' heeft daarom geen betrekking tot het plangebied.

2.1.3 Bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan parkeren'

Deze partiële herziening heeft betrekking op alle geldende bestemmingsplannen (inclusief uitwerkings- en wijzigingsplannen) binnen de gemeente. Bepalingen over parkeren in die plannen komen te vervallen en worden vervangen door de regels van artikel 4 uit deze herziening. De parkeerregels (artikel 4) stellen het volgende:

- Een omgevingsvergunning, voor het bouwen van een bouwwerk en/of voor het gebruik van bouwwerken of gronden wordt geweigerd, indien dit bouwwerk en/of gebruik behoefte aan parkeergelegenheid oproept, en wanneer op het bouwperceel onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig is of zal worden voorzien;

- Een bouwplan en/of een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het wijzigen van gebruik, dient te voorzien in voldoende parkeermogelijkheden, op de bij het bouwplan of de aanvraag behorende gronden. De vraag of er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in de "Nota parkeernormen gemeente Heerenveen 2020". Indien dit parkeerbeleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, wordt rekening gehouden met deze wijziging.

Van het in bovenstaande regels bepaalde kan worden afgeweken middels een omgevingsvergunning indien er op andere wijze in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien en er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan van de bestaande parkeergelegenheid in openbaar gebied, de verkeersveiligheid en de woonsituatie.

Toetsen van het project aan het bestemmingsplan

Onderhavig project wordt gerealiseerd op een bestaand verzorgingsgebied, waar in de huidige situatie sprake is van ruime parkeermogelijkheid. Er zal daarom voor het laadstation geen nieuwe parkeergelegenheid gerealiseerd worden. Op het laadterrein zal voldoende ruimte zijn voor gebruikers om eventueel te wachten tot er plek is om op te laden.

Het aspect 'parkeren' zal nader behandeld worden in paragraaf 5.11. Hier zal onderbouwd worden dat de parkeersituatie geen belemmering zal vormen voor onderhavig project en dat voldaan kan worden aan de gestelde eisen voor parkeren.

2.1.4 Bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan kamerverhuur'

Dit bestemmingsplan is thematisch van aard en heeft een aanvullende werking op andere vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente. Dit bestemmingsplan voorziet vigerende bestemmingplannen in de gemeente Heerenveen op het gebied van kamerverhuur. De aanvulling, geformuleerd onder artikel 3, is namelijk:

- Tot een gebruik in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval begrepen het gebruik van woningen en bedrijfswoningen als kamergewijs bewoond pand.

Toetsen van het project aan het bestemmingsplan

Onderhavig project ziet niet op kamerverhuur. Daarom is het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan kamerverhuur' niet relevant voor onderhavig project.

2.1.5 Voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters'

Gezien de aard van onderhavig project is het voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters' niet relevant.

2.2 Conclusie

Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse, 'Buitengebied 2008', laat het gebruik van de gronden als oplaadstation voor elektrische auto's en de bijbehorende bouwwerken niet toe op onderhavige locatie. Ook dient volgens het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan parkeren' het aspect parkeren voldoende onderbouwd te worden, dit zal gedaan worden in paragraaf 5.11.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet een afwijking van het bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden.

2.3 Planproces

Om de gewenste ontwikkeling te realiseren, is een omgevingsvergunning vereist in het kader van artikel 2.1, lid 1 onder a en c juncto artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° Wabo. Onderhavige aanvraag betreft een uitgebreide procedure op grond van artikel 3.10, lid 1 Wabo.

Afwijking van het bestemmingsplan kan door het college van burgemeester en wethouders (hierna: college) worden mogelijk gemaakt indien er geen sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

3 Beschrijving bestaande en toekomstige situatie

3.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen langs de snelweg A32 op een verzorgingsgebied plaatselijk bekend als Smarpot. Het is gelegen nabij Akkrum in de gemeente Heerenveen. Op dit verzorgingsgebied is in de huidige situatie een tankstation van Tarmoil met shop aanwezig. Daarnaast kent het verzorgingsgebied parkeergelegenheid voor zowel auto's als vrachtauto's, en is de weg Alde Rykswei direct aangrenzend. Het gebied wordt voornamelijk gebruikt door automobilisten of vrachtwagenbestuurders die gebruik maken van de A32 en een tussenstop nodig hebben om te tanken of uit te rusten. Verder kenmerkt de omgeving zich met de snelweg A32 en de weg Alde Rykswei die door groen/agrarische gronden snijden en de nabij gelegen industriehaven.

Onderstaande afbeeldingen zijn een weergave van de huidige situatie.



Figuur 3.1: Bestaande situatie van het plangebied (gemaaid grasstrook rechts) gezien vanaf de inrit naar het verzorgingsgebied (bron: google maps)



Afbeelding 3.2: Bestaande situatie van het Tarmoil tankstation gelegen op het verzorgingsgebied (bron: google maps)



Afbeelding 3.3 De parkeergelegenheid op het verzorgingsgebied Smarpot (bron: google maps)

3.2 Toekomstige situatie

Fastned is voornemens om ter plaatse van het plangebied een snellaadstation te realiseren om elektrische auto's te voorzien van een oplaadpunt. Dit station zal gerealiseerd worden aan de westzijde van de A32, na de inrit tot het verzorgingsgebied maar voordat het tankstation bereikt wordt. Het snellaadstation maakt daarmee gebruik van de al aanwezige in- en uitrit van het gebied, evenals het verharde terrein rondom het plangebied.

Het snellaadstation betreft een overkapping van circa 7,15 meter hoog, die een oppervlakte kent van 10 meter breed en 12 meter lang. Onder deze overkapping wordt een laadeiland geplaatst die plaats biedt voor maximaal 4 auto's die tegelijk op kunnen laden. Om dit te realiseren zal het terrein omgevormd worden, en wordt er terreinverharding aan het gebied toegevoegd. De toevoeging van het verharde terrein, ten behoeve van de fundering en het aan te leggen voetpad, betreft circa 715 m². Bovendien worden er 2 verkeersborden en de nodige verlichting ten behoeve van de (verkeers)veiligheid aangebracht in het gebied. Tevens is Fastned voornemens een totem, een herkenbare paal waaraan men direct kan zien dat er een laadstation van Fastned aanwezig is op het verzorgingsgebied, te realiseren bij de entree van het laadstation.

Daarnaast zal een gedeelte van het naastgelegen oppervlaktewater aangepast worden. Namelijk, een deel van de naastgelegen watergang dient verlegd te worden. Over de eventueel nodige compensatie en inrichting van het gebied worden echter afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat, welke daar ook verantwoordelijk voor is.

Ook wordt er op het laadterrein een technische zone gerealiseerd ten behoeve van een nutsvoorziening, meterkast en technische installatie. Deze zal op zo een wijze worden ingepast dat het niet als storend zal worden ervaren in het gebied, maar wel goed toegankelijk is.

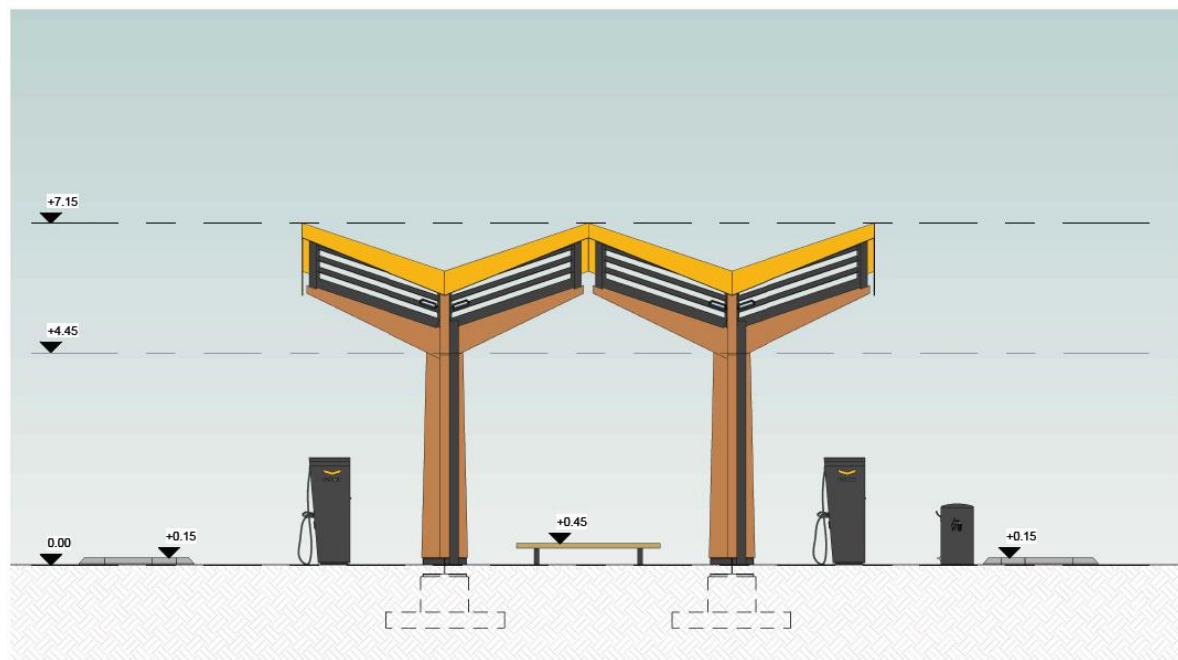
Het laadstation zal gebruik maken van het bestaande eenrichtingsverkeer ter plaatse van het verzorgingsgebied. Zo wordt de verkeersveiligheid geborgd en is het gebied eenvoudig bereikbaar.

[illegible]

Afbeelding 3.4: Beoogde indeling van het plangebied na afronding (bron: initiatiefnemer)



Afbeelding 3.5: Impressie van het beoogde eindproduct (bron: initiatiefnemer)



1 Side
1 : 100

Afbeelding 3.6: Zijaanzicht beoogde eindproduct (bron: initiatiefnemer)

4 Beleid en regelgeving

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het voor onderhavig planinitiatief relevante ruimtelijke beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk schaalniveau. Dit beleidskader vormt de formele basis voor ontwikkelingen in het plangebied en is daarnaast een onderbouwing voor de beleidskeuze die in het plan zijn gemaakt.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de Nederlandse leefomgeving. De NOVI moet Nederland voorbereiden op de grote uitdagingen die de komende jaren opgepakt moeten worden. Internationale tot lokale ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering zijn voorbeelden van deze opgaven. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed.

Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. De verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid ligt voor een groot deel bij de provincies, gemeenten en waterschappen. Inhoudelijke keuzes kunnen in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. De NOVI moet Nederland houvast bieden om keuzes voor de leefomgeving sneller en beter te kunnen maken.

De NOVI wordt opgesteld als voorbereiding op de Omgevingswet, die op 1 januari 2024 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. In de NOVI zijn vier landelijke prioriteiten vastgesteld, aan de hand van deze prioriteiten is een toekomstperspectief voor 2050 vastgesteld en brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. De vier prioriteiten zijn:

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.

Beoordeling planinitiatief

Onderhavig planinitiatief sluit aan op de 1^e prioriteit zoals gesteld in de NOVI, namelijk 'Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie'. Binnen deze prioriteit zijn verschillende beleidskeuzes opgesteld. Het project heeft betrekking op beleidskeuze 1.3:

- *We maken de energie-infrastructuur geschikt voor duurzame energiebronnen en reserveren daarvoor ruimte*

Binnen deze beleidskeuze wordt de laadinfrastructuur toegelicht. De ambitie is om volledig duurzame mobiliteit te voorzien van een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk en energiesysteem. De Rijksoverheid stuurt hierbij aan op de uitrol van nieuwe (snel)laadinfrastructuur. Ondanks dat het plan kleinschalig is, zal het met het realiseren van nieuwe (snel)laadinfrastructuur een bijdrage leveren aan deze grote ambitie.

Ook heeft onderhavig planinitiatief betrekking op beleidskeuze 1.4:

- *We realiseren de opgave van duurzame energie met ook voor de kwaliteit van de omgeving en combineren deze zo veel mogelijk met andere functies*

Binnen deze beleidskeuze wordt de mobiliteit toegelicht. De ambitie is om voor 2030 veel vervoer batterij-elektrisch wordt aangedreven. Onderdeel hiervan is de behoefte aan (lokale) laadinfrastructuur. Het realiseren van nieuwe (snel)laadinfrastructuur zal batterij-elektrisch vervoer stimuleren en sluit daarmee aan op de ambities voor deze beleidskeuze. Bovendien wordt efficiënt gebruik gemaakt van de bestaande omgeving en vindt het plan aansluiting op een huidige functie.

4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (inmiddels overgegaan in de NOVI) is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvat alle ruimtelijke Rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het besluit kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijk besluit. De 14 nationale belangen in het Barro zijn:

1. Rijkswaagen;
2. Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Het Barro omvat alle ruimtelijke Rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen, voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Het merendeel van de regels in het Barro legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Beoordeling planinitiatief

Onderhavig planinitiatief raakt geen van bovengenoemde nationale belangen. Het Barro geeft hierdoor geen uitgangspunten of belemmeringen voor onderhavig planinitiatief.

4.2.3 Besluit Ruimtelijke Ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de Ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Het doel van de Ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in bestaand of nieuwe stedelijke gebieden. Met de Ladder wordt er een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd, waarbij zorgvuldig ruimtegebruik voorop staat.

De Ladder voor duurzame verstedelijking bestaat nu uit twee onderdelen. Het tweede lid van artikel 3.1.6. Bro omvat de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze luidt:

"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."

Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is nader gespecificeerd in de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 23 april 2014. De Afdeling noemt in de uitspraak de uitgangspunten, die zij hanteert voor de beoordeling of een voorziene ontwikkeling voldoende substantieel is om als stedelijke ontwikkeling te kunnen gelden. Op 28 juni 2017 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een overzichtsuitspraak gedaan over de Ladder voor duurzame verstedelijking. Ook hier is het begrip 'stedelijke ontwikkeling' nader gespecificeerd. Indien het gaat om een bedrijfsuitbreiding, gelden de volgende uitgangspunten vanuit bestaande jurisprudentie:

"Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², dient deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt."

Beoordeling planinitiatief

Gezien de toevoeging van verhard oppervlak in het buitengebied dat een ruimtebeslag van circa 700 m² betekent, kan er wellicht gesproken worden van een stedelijke ontwikkeling. Echter, kan er gesteld worden dat er behoefte is om onderhavig project mogelijk te maken. Het betreft namelijk een ontwikkeling die aansluit op de nationale ambities van de Rijksoverheid om laadinfrastructuur te plaatsen en zo elektrisch vervoer te faciliteren en te stimuleren. Daarmee is er sprake van nut en behoefte om onderhavig project mogelijk te maken. Het Bro zal daarom geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

4.2.4 Nationale agenda Laadinfrastructuur

Nederland staat voor een grote transitieopgave op het gebied van mobiliteit. Er is een trend van toename in het gebruik van elektrische voertuigen, die op zijn beurt een toename van laadinfrastructuur vraagt. Er is daarmee een vraag ontwikkeld voor een slim, dekkend en betrouwbaar laadnetwerk en energiesysteem. Om een emissie-loos wagenpark te onderhouden is het daarom zaak om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt voor de uitrol van elektrisch vervoer. De Nationale Agenda voor Laadinfrastructuur stelt daarom dat er activiteiten opgesteld moeten worden die zorg zullen dragen voor:

- Een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- Een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur alvorens de vraag ontstaat;
- Toegankelijke informatie zoals de locatie en de beschikbaarheid van de laadpunten en laadtarieven;
- Toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op smart charging om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen.

Dit alles wordt nodig geacht om er voor te zorgen dat het voor de consument nu en in de toekomst aantrekkelijk is om elektrisch te rijden, en daarbij overal in Nederland op een eenvoudige manier gebruik kan maken van laadinfrastructuur.

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan ziet op een ontwikkeling die onderdeel is van het (inter)nationale laadnetwerk van Fastned. Het plan draagt hiermee dus bij aan het realiseren en uitbreiden van een voldoende dekkende laadinfrastructuur. Mede door deze ontwikkeling zal het gebruik van elektrische voertuigen worden gestimuleerd en mogelijk gemaakt. Het plan sluit daarom goed aan op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

4.2.5 Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen (2019)

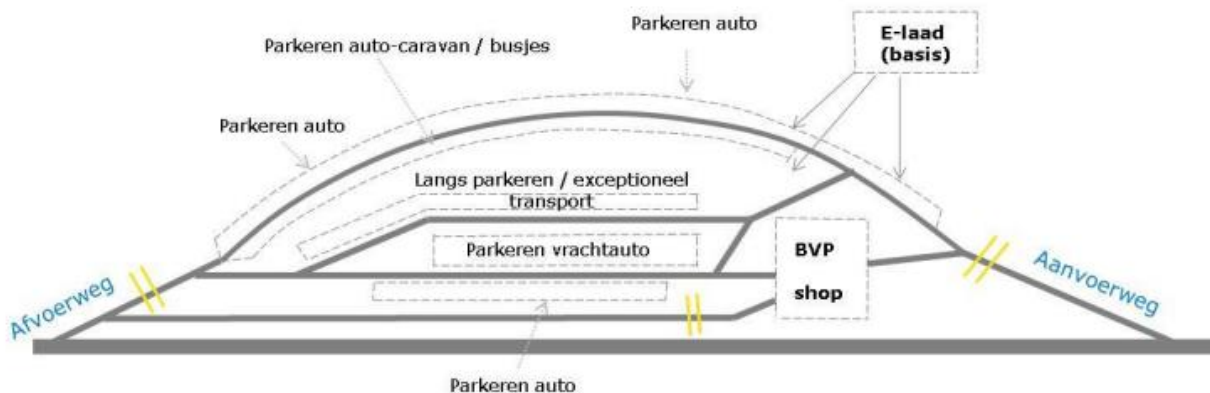
Het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen vervangt de 'Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010' en de 'handreiking e-laadpunten verzorgingsplaatsen'. Dit kader is een beschrijving van hoe functies op verzorgingsplaatsen gerealiseerd moeten worden, en hoe de aanwezige services eruit dienen te zien. Het is daarmee een vertaling van het beleid naar de inrichting. Het kader is vastgesteld als kaderdocument en dient daarom gebruikt te worden bij het ontwerpen en het inrichten van verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen.

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan wordt gerealiseerd op een verzorgingsplaats langs de Rijksweg A32. Het plan dient zich daarom te houden aan het beleid en de inrichting zoals opgesteld in het kader.

Locatie van het laadpunt

Een energielaadpunt voor voertuigen is toegestaan als basisvoorziening ter plaatse van verzorgingsplaatsen. Het dient daarbij wel te voldoen aan zekere voorwaarden. Zo moet het laadstation geplaatst worden op een van de in onderstaande afbeelding aangegeven locaties ("E-laad (basis)").



Afbeelding 4.1: Indeling verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen (bron: Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen)

Op deze locaties kan namelijk versnippering van voorzieningen voorkomen worden. Bovendien worden er op de aangegeven locaties geen laadstations op het voorterrein (vóór een tankstation) of direct aan de aanvoerweg gerealiseerd. Dit komt de verkeersveiligheid ter plaatse ten goede. Daarnaast wordt er op deze wijze een verwachtingspatroon voor verzorgingsgebieden gecreëerd wat opnieuw de veiligheid ten goede komt.

Onderhavig plan zal een laadstation realiseren op een locatie vergelijkbaar met de aangegeven toegestane locaties voor E-laad punten (basis) op bovenstaande afbeelding. Daarmee wordt er in ieder geval geen laadstation op het voorterrein van het aanwezige tankstation gerealiseerd. Hiermee kan geconcludeerd worden dat de locatie van het beoogde station overeenkomt met het kader en dat daarbij de veiligheid voldoende gewaarborgd wordt.

Snelladen

Daarnaast stelt het kader dat de voorkeur ligt bij een netwerk van medium tot snelladen. Langzaam laden kan namelijk tot gevolg hebben dat gebruikers te lang geparkeerd zullen staan op de verzorgingsplaats, dit is niet wenselijk. Onderhavig plan ziet op de realisatie van een snellaadstation. Hiermee sluit het plan aan op de voorkeur zoals gesteld in het kader.

Geconcludeerd kan worden dat onderhavig plan sluit aan op het beleid zoals geformuleerd in het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Fryslân 2020 'De romte Diele'

De omgevingsvisie 'De romte Diele' omvat de provinciale belangen voor het landschap en de cultuurhistorie. Daarnaast stelt de visie dat de hoofambitie een brede welvaart in een vitaal, veerkrachtig, karakteristiek en gezond Fryslân is. Met brede welvaart wordt heur bedoeld alles wat de kwaliteit van leven in het hier en nu beïnvloed. Om dit te bereiken zijn de provinciale ambities, opgaven, doelen en werkwijze voor de komende jaren uitgewerkt. Hiervoor moet de basis op orde zijn, maar komen ook urgente opgaven aan bod voor de volgende thema's:

- Leefbaarheid, vitaliteit en bereikbaarheid;
- Energietransitie;
- Klimaatadaptatie;
- Versterken biodiversiteit.

Doorwerking plangebied

Onderhavig project heeft voornamelijk betrekking op de opgaven binnen het thema 'energietransitie'. De opgaven die de omgevingsvisie binnen dit thema stelt zijn namelijk het reduceren van broeikasgassen en het afstappen van fossiele brandstoffen, maar ook het vinden van een balans tussen duurzaamheidsdoelstellingen en ruimtegebruik. De doelstellingen bij deze opgaven zijn daarom het fossielvrij worden van de provincie in 2050 en het reduceren van CO2 uitstoot met 49% voor 2030. Om dit te bereiken dient het verkeer en vervoer te verduurzamen.

Een nieuw laadstation binnen de omgeving, welke het gebruik van elektrische auto's stimuleert en faciliteert, is een goede manier om het reduceren van CO2 uitstoot het en fossielvrij rijden op langere termijn in de juiste richting te helpen. Onderhavig project draagt daarom bij aan de gestelde opgaven en het bereiken van de ambitieuze doelstellingen. Het planinitiatief sluit daarmee goed aan op de omgevingsvisie.

4.3.2 Structuurvisie Fryslân 2014 'Grutsk op 'e Romte'

De structuurvisie 'Grutsk op 'e Romte' is een thematische visie over het Friese landschap en erfgoed die het samen met de Friese taal de identiteit van de provincie bepalen. In deze visie zijn verschillende kernkwaliteiten van het erfgoed en de landschap beschreven. De kernkwaliteiten zijn de ruimtelijke eigenschappen die zo typisch zijn voor het Friese landschap dat het onderdeel van de identiteit is geworden. Ondanks dat er in de toekomst ruimte is voor ontwikkeling, dienen deze kernkwaliteiten niet aangetast te worden.

Doorwerking plangebied

De visie heeft voornamelijk betrekking op erfgoed en landschappelijke kenmerken binnen de provincie. Onderhavig project wordt gerealiseerd op een bestaand verzorgingsgebied langs de snelweg A32 waar in de huidige situatie al een tankstation aanwezig is. Hiermee vindt het laadstation aansluiting op de omgeving waarin het geplaatst wordt, en kan er gesteld worden dat het project geen afbreuk zal doen aan eventueel waardevol landschap of erfgoed. De structuurvisie zal derhalve geen belemmering vormen voor het planinitiatief.

4.3.3 Regionaal mobiliteitsprogramma Fryslân 2022 'Underweis nei moarn'

Het regionale mobiliteitsprogramma omvat de plannen van de provincie op het gebied van mobiliteit en infrastructuur voor de komende jaren. Het uitgangspunt is dat iedereen zich veilig in, van en naar Fryslân kan verplaatsen. Dit dient uiteindelijk op een schone, duurzame en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving te gebeuren. Om deze ambitie te bereiken is het programma opgedeeld in vijf programmalijnen:

- Goede bereikbaarheid en betrouwbare, efficiënte en toekomstbestendige netwerken;
- Duurzame verplaatsing;
- Inzetten op mobiliteit voor iedereen;
- Veilige verplaatsing;
- Inzetten op slimme technieken en gedrag.

Vervolgens zijn per programmalijn doelen een maatregelen opgeteld, om zo de ambitie in de periode tot 2040 te bereiken.

Doorwerking plangebied

Onderhavig project heeft betrekking tot de programmalijn 'duurzame verplaatsing'. Eén van de voornaamste doelen binnen deze programmalijn is het verschonen van (gemotoriseerde) verplaatsingen, om op deze wijze de CO2 uitstoot als gevolg van mobiliteit terug te dringen.

Hierbij past maatregel 2.7 uit het programma : *stimuleren elektrisch vervoer (betere laadpaleninfructuur)*. Zoals het programma stelt hangt de aanschaf en het gebruik van elektrisch vervoer sterk af van de aanwezigheid van laadpunten. Het aandeel elektrische en hybride auto's in de provincie Friesland is relatief laag ten opzichte van andere regio's. Het aantal beschikbare laadpunten mag hier echter geen beperkende factor in zijn. De provincie vindt dat het beschikbaar stellen van voldoende laadpunten om het op deze manier aantrekkelijker te maken een elektrisch voertuig aan te schaffen daarom een belangrijk aspect is.

Het realiseren van een nieuw laadstation om elektrische voertuigen te faciliteren en stimuleren, zoals het geval is in onderhavig project, sluit goed aan op het mobiliteitsprogramma. Fastned voorziet de provincie met onderhavig project dus met een laadpunt die het, naar eigen zeggen van de provincie, aantrekkelijker maakt om elektrische voertuigen aan te schaffen. Wat uiteindelijk zal bijdragen aan het reduceren van CO2 uitstoot uit mobiliteit.

4.3.4 Regionale Energie Strategie (RES) Fryslân

Fryslân is één van de dertig regio's die een RES heeft opgesteld. Binnen de regio is er sprake van een samenwerking tussen overheden, inwoners, bedrijfsleven, netbeheerders, energiecoöperaties en maatschappelijke organisaties om de overgang naar meer schone energie en minder CO2 uitstoot mogelijk te maken. De afspraken zijn vervolgens vastgelegd in de RES.

Doorwerking plangebied

De afspraken die in het RES geformuleerd zijn hebben betrekking op het opwekken van duurzame energie. Ondanks de raakvlakken tussen de RES en het project met betrekking tot reductie van CO2 uitstoot en duurzaamheid, betreft de RES geen visie op het gebied van mobiliteit. De RES zal derhalve geen belemmering vormen voor onderhavig project.

4.3.5 Omgevingsverordening 'Romte Fryslân 2014' (geconsolideerd 23 maart 2021)

Voor de formulering van het provinciale ruimtelijke beleid is de provinciale structuurvisie opgesteld. Om echter juridisch bindende elementen ter uitvoering van het beleid te geven zijn, onder meer, verordeningen opgesteld. Binnen dat kader is zo ook de Verordening Romte Fryslân opgesteld. De omgevingsverordening is daarmee een manier om uitvoering te geven aan het beleid waar de omgevingsvisie over spreekt.

De verordening bevat regels, bevoegdheden en verboden die gelden voor bedrijven, burgers, initiatiefnemers en overheden. Deze zijn ingedeeld in een aantal thema's. Deze verordening kent de volgende thema's:

- Bundeling algemeen;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Wonen;
- Werken;
- Recreatie en toerisme;
- Landbouw;
- Natuur;
- Kustverdediging;
- Duurzame energie;

Doorwerking plangebied

Het plangebied is gelegen binnen meerdere themakaarten waarvoor verschillende regels gelden. Deze zullen echter niet allen relevant zijn gezien de aard van onderhavig project.

Bundeling algemeen

Ter plaatse van het plangebied gelden meerdere regels met betrekking tot dit thema, namelijk regels met betrekking tot:

- Schuilstallen;
- Bebouwingslinten en bebouwingsclusters in landelijk gebied;
- Hergebruik vrijkomende (niet-)agrarische bebouwing;
- Ruimte-voor-ruimte voor sloop beeldverstorende bebouwing;
- Bouw- en gebruiksmogelijkheden landelijk gebied;
- Saldoregeling woningen.

Gezien de aard van de ontwikkeling zijn enkel de regels met betrekking tot bouw- en gebruiksmogelijkheden in landelijk gebied en de regels met betrekking tot bebouwingslinten en bebouwingsclusters in landelijk gebied relevant. De regels voor bouw- en gebruiksmogelijkheden stellen namelijk dat een nieuwe stedelijk ontwikkeling in het landelijk gebied niet mogelijk gemaakt dienen te worden. Dit is tenzij de nieuwe stedelijke functie leidt tot een landschappelijk aanvaardbare afronding, geen afbreuk wordt gedaan aan landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten en aangetoond kan worden dat het bedrijf wat betreft aard, schaal, milieuhinder en fysieke uitstraling passend is in de omgeving. Dit is toegelicht in de regels voor bebouwingslinten en bebouwingsclusters in landelijk gebied. Voor onderhavig project geldt dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de genoemde kernkwaliteiten, en dat het bedrijf wat betreft aard, schaal, milieuhinder en fysieke uitstraling passend is in de omgeving. Bovendien is het plangebied gelegen nabij bestaand bebouwd gebied. Niettemin wordt elk van de bovenstaande aspecten nader toegelicht in hoofdstuk 5 om aan te tonen dat de ontwikkeling passend is.

Ruimtelijke kwaliteit

Ter plaatse van het plangebied gelden binnen dit thema regels met betrekking tot Reclame-uitingen, Archeologie, Ruimtelijke kwaliteit en Zorgvuldig ruimtegebruik.

Voor onderhavig project geldt dat er geen reclame-uitingen in de vorm van een mast met een hoogte van meer dan 6 meter wordt gerealiseerd, waardoor de regels met betrekking tot 'reclame-uitingen' niet relevant zijn.

Verder dient een ruimtelijk plan voorzien te zijn in een onderbouwing waarin wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met de aspecten archeologie en ruimtelijke kwaliteit. Onderliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in een uitleg dat het project mogelijk is met betrekking tot archeologie en ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5.

Daarnaast dient er aangegeven te worden waarom een ontwikkeling buiten een bestaand stedelijk gebied niet binnen een bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden. Voor onderhavig project geldt dat een laadstation voor elektrische auto's op deze locatie, langs de snelweg op een verzorgingsgebied, de potentiële klant het beste kan bedienen. Hier komen de meeste automobilisten langs. Bovendien sluit het laadstation op deze locatie goed aan op de huidige functie van het gebied.

Wonen

Voor het plangebied gelden regels met betrekking tot wonen en woningbouw. Onderhavig project ziet echter niet op de realisatie van een woning of woningbouw. Het thema wonen is derhalve niet relevant.

Werken

Voor het plangebied gelden regels over nieuwe bedrijfs- en kantoorterreinen of de uitbreiding van bestaande bedrijfs- of kantoorterreinen. Ook gelden er regels over de uitbreiding van bestaande niet agrarische bedrijven en horeca-inrichting binnen landelijk gebied. Deze regels zijn niet relevant voor onderhavig aanvraag.

Toerisme

Het project ziet niet op een ontwikkeling die enige betrekking heeft tot recreatie of toerisme. De regels geldend ter plaatse van het plangebied binnen dit thema zijn derhalve niet relevant.

Landbouw

Het project ziet niet op een ontwikkeling die enige betrekking heeft tot landbouw. De regels geldend ter plaatse van het plangebied binnen dit thema zijn derhalve niet relevant.

Natuur

Ter plaatse van het plangebied zijn geen geldende regels met betrekking tot natuur aanwezig.

Kustverdediging

Ter plaatse van het plangebied zijn geen geldende regels met betrekking tot kustverdediging aanwezig.

Duurzaamheid

Ter plaatse van het plangebied gelden regels met betrekking tot de opwekking van duurzame energie. Onderhavig project ziet op de realisatie van een overkapping met daarop zonnepanelen. Dit valt niet onder de categorie 'opstelling voor zonne-energie' zoals gedefinieerd binnen de verordening. De regels met betrekking tot opstellingen voor zonne-energie hebben daardoor geen betrekking op onderhavig project.

Conclusie

Voor onderhavig project gelden enkele regels zoals gesteld in de omgevingsverordening. Onderliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet echter in een onderbouwing die stelt dat onderhavig project voldoet aan de gestelde regels en daarmee ruimtelijk passend is binnen de omgeving. Er kan daarom gesteld worden dat de omgevingsverordening 'Romte Fryslân 2014' geen belemmering zal vormen voor onderhavig project.

5 Omgevingsaspecten

5.1 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek, eventueel aangevuld met een bodemonderzoek, bepaald.

Wet bodembescherming

In de Wet bodembescherming zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Bij bestemmingswijzigingen, verbouwingen of graafwerkzaamheden zal in veel gevallen een bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De gemeente beoordeelt dat per geval. Met het bodemonderzoek kan bepaald worden of de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde functie.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het Bbk staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Uitgangspunt in de bijbehorende normstelling is de directe relatie tussen de chemische bodemkwaliteit en het gebruik van de bodem, gebaseerd op een risicobenadering. In situaties met een gering risico gelden daarom beperkte regels en minder strenge normen dan in situaties met meer risico's.

Doorwerking plangebied

Ten behoeve van onderhavig planinitiatief is in opdracht van Fastned zowel een verkennend als een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd, met als doel het vastleggen van de milieu-hygiënische bodemkwaliteit. Op basis hiervan wordt de geschiktheid van de bodem voor de beoogde ontwikkeling getoetst.

Het onderzoek concludeert dat er in zowel de boven- als de ondergrond geen overschrijdingen van de achtergrondwaarden van de onderzochte parameters worden aangetoond. Verder is ook het grondwater niet verontreinigd met de onderzochte parameters.

Conform de Wet bodembescherming is daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek.

Daarnaast geldt dat het planinitiatief ziet op de realisatie van een laadstation, wat niet aangemerkt kan worden als gevoelig object en bovendien voor kort gebruik per keer is bedoeld. Gebruikers van het beoogde object zullen namelijk niet lang (circa 15 tot 20 minuten) aanwezig zijn op locatie.

Verder zal de ontwikkeling als gevolg hebben het aantrekken van elektrische, emissie-loze, auto's. Dit zal dus niet voor een vervuiling of verslechtering van de bodemkwaliteit ter plaatse zorgen.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmering zal vormen voor de beoogde ontwikkeling. Voor het uitgevoerde bodemonderzoek wordt verwezen naar de bijlagen.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is om het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij de ontwikkeling van het ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Aansluitend op dit verdrag is op 1 september 2007 de Wet Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Gemeenten hebben de verantwoordelijkheid gekregen om zorg te dragen voor een goede omgang met archeologische waarden binnen hun grondgebied. Gemeenten moesten binnen 2 jaar nadat deze wet in werking is getreden hun archeologisch beleid hebben geformuleerd.

Cultuurhistorie

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet uit 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet. Van de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode tot het van kracht worden van de Omgevingswet:

- Vergunning tot wijziging sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

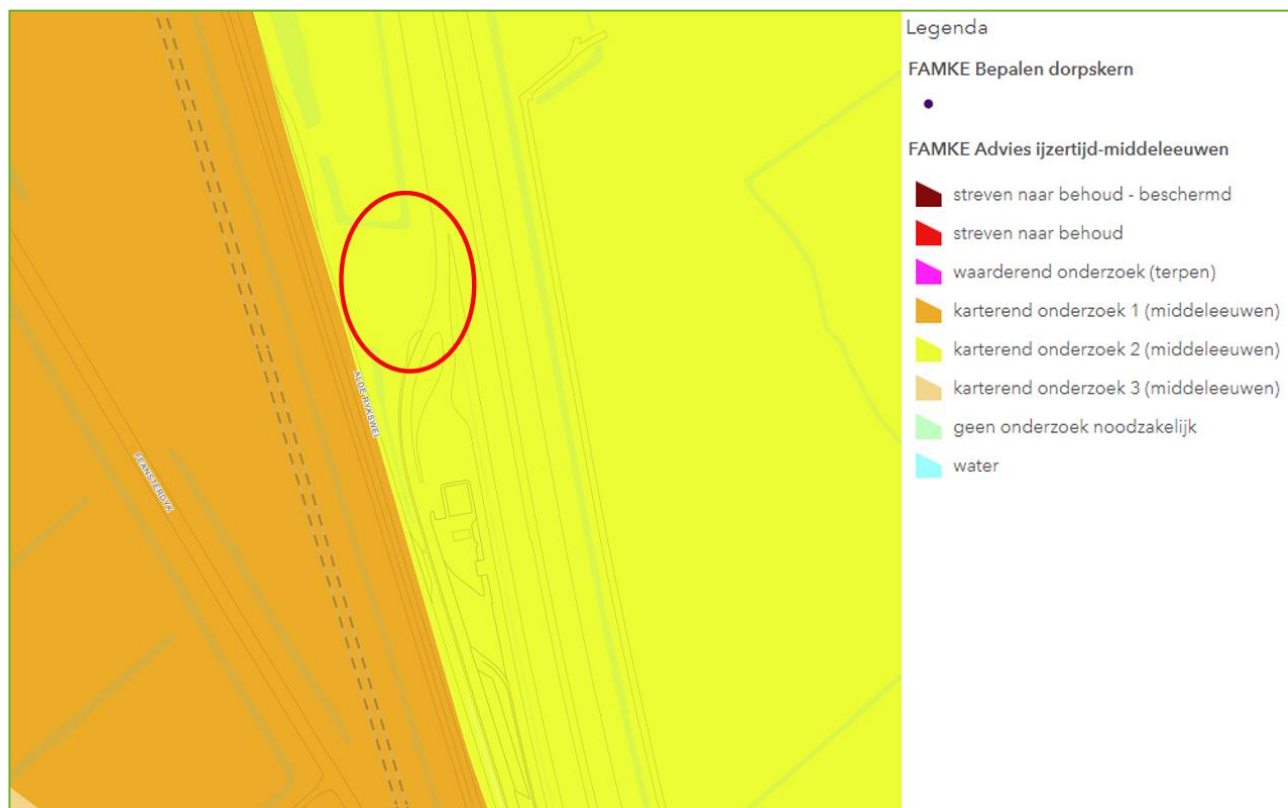
Doorwerking plangebied

Archeologie

De provincie Friesland heeft de Archeologische kaart FAMKE opgesteld (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra). De FAMKE bestaat uit twee kaarten, één voor de periode steentijd-bronstijd, en één voor de periode ijzertijd-middeleeuwen. Door middel van de twee advieskaarten kan worden nagegaan welke onderzoeksinspanning wordt gevraagd op een bepaalde plek voor ruimtelijk ingrepen. De kaarten worden voortdurend naar de laatste inzichten aangepast.

Kaart ijzertijd-middeleeuwen

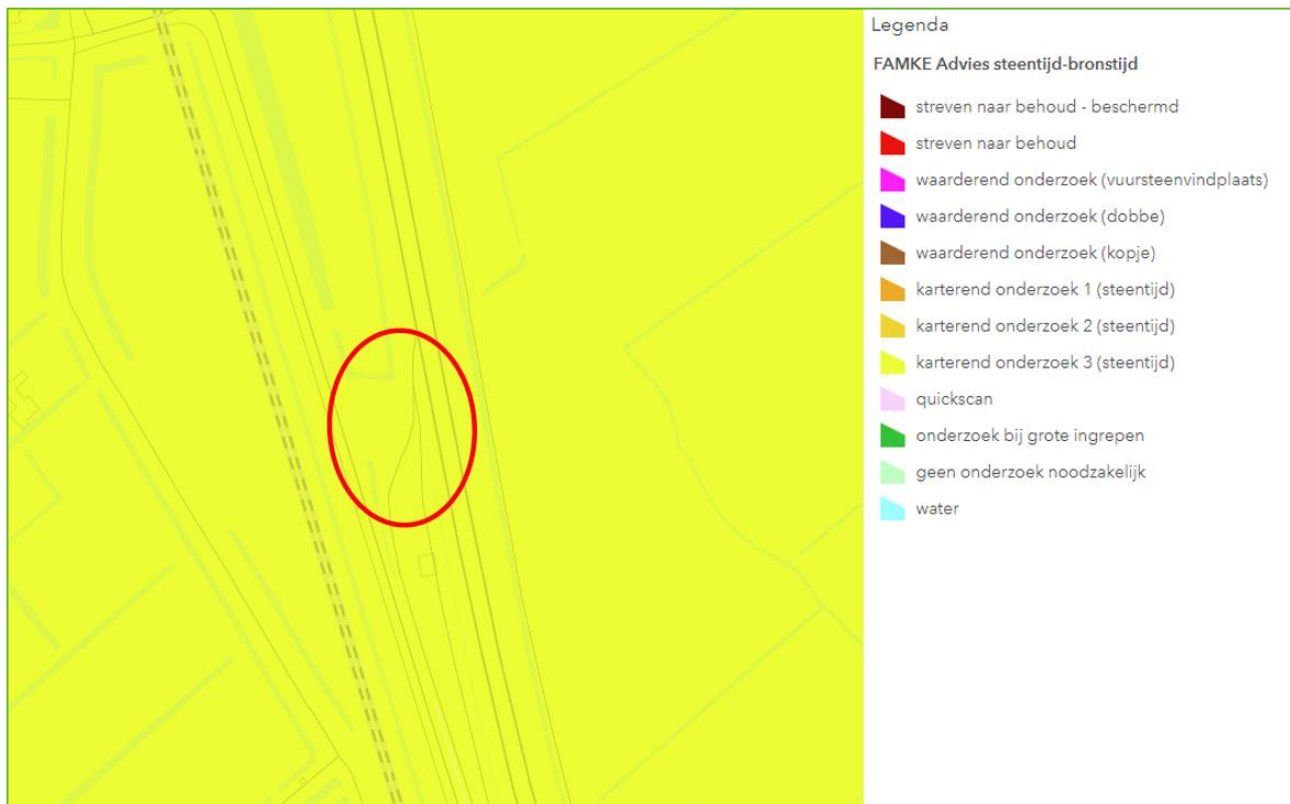
Op de FAMKE kaart ijzertijd-middeleeuwen is het plangebied terug te vinden. Op deze kaart wordt duidelijk dat het plangebied is gelegen binnen gronden die vallen binnen de categorie 'karterend onderzoek 2'. Voor deze locatie geldt daarom dat de provincie een (boor)onderzoek naar archeologische waarden vereist voor bodemingrepen groter dan 2.500 m² (zie onderstaande afbeelding). Onderhavig project ziet op een ontwikkeling kleiner dan 2.500 m², een archeologisch (boor)onderzoek is daarom op voorhand niet vereist.



Afbeelding 5.1: Archeologische advieskaart ijzertijd-middeleeuwen, plangebied in rood omcirkeld (bron: provincie Friesland)

Kaart steentijd-bronstijd

Op de Famke kaart steentijd-bronstijd is het plangebied terug te vinden. Op deze kaart wordt duidelijk dat het plangebied is gelegen binnen gronden die vallen binnen de categorie 'karterend onderzoek 3'. Voor deze locatie geldt daarom dat de provincie een (boor)onderzoek naar archeologische waarden vereist voor bodemingrepen groter dan 5.000 m² (zie onderstaande afbeelding). Onderhavig project ziet op een ontwikkeling kleiner dan 5.000 m², een archeologisch (boor)onderzoek is daarom op voorhand niet vereist.



Afbeelding 5.2: Archeologische advieskaart steentijd-bronstijd, plangebied in rood omcirkeld (bron: provincie Friesland)

Cultuurhistorie

De provincie Friesland is voorzien van een Cultuurhistorische Kaart Fryslân, de CHK2. Hierop kan de cultuurgeschiedenis van Friesland geraadpleegd worden. Dit zijn zowel aardkundige, als archeologische, histografische en bouwhistorische zaken. De cultuurhistorische kaart verstrekt dus informatie over welke cultuurhistorische elementen en structuren op een locatie aanwezig zijn. Zo komt ook onderhavige planlocatie voor op de CHK2. Voor de planlocatie geldt dat er geen cultuurhistorische elementen of structuren aanwezig zijn. De locatie kent enkel de verkaveling 'Opstrekkende verkaveling, grootschalige regelmaat' en de geomorfologie 'kweldervlakte'. Er kan gesteld worden dat onderhavig project geen afbreuk zal doen aan de bestaande verkaveling of bodemstructuur in het gebied. Het aspect cultuurhistorie zal derhalve geen belemmering vormen voor onderhavig project.

5.3 Flora en Fauna

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. De Wet natuurbescherming vervangt drie actuele wetten: de Flora- en faunawet, de Boswet en de Natuurbeschermingswet 1998. In de Wet natuurbescherming is de bescherming van soorten en gebieden vastgelegd.

Soortenbescherming

De toets aan de natuurwetgeving is in bepaalde gevallen beperkt relevant. Er dient te worden vastgesteld of er geen verbodsbepalingen worden overtreden, al dan niet aan de hand van onderzoek.

Verantwoording gebiedsbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming zijn er natuurgebieden aangewezen die beschermd zijn. Het gaat daarbij om Natura-2000-gebieden. Deze gebieden zijn uitgesplitst in Habitatrictlijngebieden en Vogelrichtlijngebieden. Binnen de diverse Natura-2000-gebieden komen een aantal stikstofgevoelige habitattypen voor.

Doorwerking plangebied*Soortenbescherming*

Momenteel bestaat het plangebied uit een stuk verharding en een grasstrook, wat verwijderd zal worden. Verder zal er een deel van het oppervlaktewater aangepast worden, maar dat wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

Om onderhavig project mogelijk te maken zal dus een stuk gras verwijderd worden. Dit stuk gras is gelegen langs het verzorgingsgebied, tussen de A32 en de weg Alde Rykswei in. De omgeving is daardoor druk bezocht met auto's en vormt derhalve geen ideale leefomgeving voor dieren. Daarnaast wordt de grasstrook regelmatig gemaaid. Het is daarom niet aannemelijk dat het gebied beschermde plant- of diersoorten kent. Het realiseren van een laadstation op deze locatie zal naar alle waarschijnlijkheid geen verstoring of vernietiging van plat- en diersoorten betekenen. Het project is daarmee niet in strijd met de Wnb.

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Alde Feanen' is gelegen op een afstand van ruim 8 kilometer. Overige, meer dichtbijgelegen Natura-2000 gebieden, zijn niet stikstofgevoelig waardoor negatieve effecten als gevolg van het beoogde project op voorhand uitgesloten kan worden voor deze gebieden. Ook voor het stikstofgevoelige gebied Alde Feanen is het niet aannemelijk dat de realisatie en het in gebruik nemen van het beoogde object zal leiden tot significante toename in stikstofdepositie. Dit valt voor zowel de bouw- als gebruiksfase te onderbouwen.

Bouwfase

Onderhavig project betreft een kleinschalig plan, met een overkapping van 10 meter breed en 12 meter lang waaronder 1 laadeilanden gerealiseerd worden op verhard terrein. Het realiseren van een project met deze omvang zal naar verwachting slechts 6 weken duren, waardoor de totale depositie zeer laag zal uitvallen. Vanwege deze korte realisatiefase zal bovendien sprake zijn van weinig bouwverkeer. Daarnaast zal voor het te gebruiken bouwmaterieel gelden dat er wordt uitgegaan van, relatief modern, stage IV of stage V materieel. De verwachte bouwfase zal daarom naar verwachting geen significante toename in stikstof depositie tot gevolg hebben.

Gebruiksfase

Voor onderhavig plan geldt dat de gebruiksfase voornamelijk zal bestaan uit elektrische auto's. Namelijk, het laadstation biedt gebruikers van elektrische auto's de mogelijkheid om in snel tempo de accu op te laden en hun weg te vervolgen. Voor elektrische auto's geldt dat het gebruik geen uitstoot oplevert. En hoewel het station ook gebruikt kan worden door hybride auto's, die wellicht de verbrandingsmotor gebruiken om het laadstation te bereiken, kan er vanuit worden gegaan dat de toename hybride auto's die uitstoot oplevert in het gebied nihil is. Bovendien zal het station gebruikt worden door verkeersgebruikers die al over de snelweg rijden. Aannemelijker is het hierdoor dat het totaal in stikstofdepositie toename kleiner zal zijn dan het totaal in stikstofdepositie afname. Hierdoor kan er op voorhand worden uitgesloten dat de gebruiksfase van onderhavig project significante, negatieve, effecten zal opleveren voor het nabij gelegen Natura 2000-gebied.

5.4 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaaï opgenomen. Wanneer een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen worden als een geluidsgevoelige bestemming aangemerkt.

Wegverkeer

In de Wet geluidhinder is bepaald dat het bevoegd gezag bij vaststelling van een bestemmingsplan de wettelijke grenswaarden in acht moet nemen. Toetsing aan de ten hoogste toelaatbare belasting van de Wet geluidhinder vindt plaats per weg. Het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer dient op de gevels van geluidsgevoelige objecten, zoals nieuwe of te wijzigen woningen in de geluidszone van een weg te voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorheen: voorkeursgrenswaarde). Deze bedraagt 48 dB, indien dit geluidsniveau wordt overschreden kan de gemeente een hoger geluidsniveau toestaan de zogenaamde "Hogere waarde". De hogere waarde mag enkel worden verleend, indien uit akoestisch onderzoek is gebleken dat bron-, overdrachts- of gevelmaatregelen om het geluidsniveau terug of onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te brengen niet mogelijk is. Aan de hogere waarde is een maximum verbonden. Voor de nieuwbouw van woningen in binnenstedelijke situaties is dit 63 dB en in buiten stedelijke situaties is dit 53 dB. Deze niveaus zijn na aftrek van de correctie conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Doorwerking plangebied

De realisatie van een laadstation betreft geen gevoelig object of een geluidsgevoelige functie. Een verdere toetsing aan de geluidsbelasting in de vorm van een akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Bovendien zal het realiseren van een laadstation voor elektrische auto's geen geluidsoverlast veroorzaken voor de omgeving. Daarbij kan ook het feit dat er geen (beperkt) gevoelige objecten in de nabije omgeving aanwezig zijn in beschouwing genomen worden.

5.5 Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer, titel 5.2; ofwel de Wet luchtkwaliteit. Het uitgangspunt bij ruimtelijke planvorming is dat een project niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aandacht zich vooral op de stoffen stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen. De overige stoffen die in bijlage 2 zijn genoemd liggen over het algemeen ver onder de grenswaarden. De grenswaarden van de stikstofdioxide en fijnstof zijn in onderstaande figuur weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 2015
Fijnstof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	Max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	Vanaf 11 juni 2011
Fijnstof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	

Tabel 2: Grenswaarden luchtkwaliteit

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (nibm), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In het Besluit niet in betekenende mate (nibm) is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- Een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- Een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Doorwerking plangebied

Onderhavig project ziet op de ontwikkeling van een laadstation voor elektrische auto's. Het plan betreft daarom geen gevoel object, waardoor de luchtkwaliteit op voorhand geen belemmering zal vormen voor het realiseren van onderhavig plan. Voor de volledigheid is echter wel een analyse van de receptoren ter plaatse van het plangebied gedaan met de kaart voor luchtkwaliteit van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit. Hieruit is gebleken dat de jaargemiddelde concentratie van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ruim onder de grenswaarden zijn gelegen. Ook het aantal overschrijdingsdagen PM₁₀ blijft onder de grenswaarde.

Daarnaast kan er gesteld worden dat de realisatie van onderhavig planinitiatief geen verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg zal hebben. De verkeersaantrekkende werking van het initiatief is namelijk alleen van toepassing op elektrische auto's die op hun beurt geen uitstoot van schadelijke stoffen veroorzaken.

Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

5.6 Trillingen

Er is geen wettelijk kader voor hinder door trillingen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening mag er geen hinder ontstaan door trillingen. In het activiteitenbesluit wordt voor de aanwijzing van trilling gevoelige gebouwen verwezen naar de geluidsgevoelige gebouwen van de Wet geluidhinder.

Hinder door trillingen ontstaan onder andere door verkeer over de weg of het spoor, of door machines bij industrie. Door trillingen kan schade ontstaan aan gebouwen. Ook kunnen personen in gebouwen hinder ondervinden van trillingen.

Doorwerking plangebied

Onderhavig planinitiatief ziet niet op de ontwikkeling van een gevoelig gebouw, hierdoor zal het aspect trillingen geen belemmering vormen. Bovendien zal het in gebruik nemen van het beoogde object zelf geen trillingen veroorzaken voor omliggend gebied, aangezien het een aantrekkende kracht heeft van elektrische auto's.

5.7 Bedrijven- en milieuzonering

In het kader van de Wet milieubeheer en op basis van het principe 'een goede ruimtelijke ordening' moet in nieuwe situaties rekening gehouden worden met (wenselijke) afstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. In de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (2009) is een lijst met richtafstanden opgenomen. Deze lijst bevat een overzicht van milieubelastende activiteiten en de daarbij behorende richtafstanden voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De genoemde richtafstanden moeten bij voorkeur worden aangehouden tot milieugevoelige functies, zoals woningen. De grootste richtafstand is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Milieucategorie	Gemengd gebied	Rustige woonwijk
1	0 meter	10 meter
2	10 meter	30 meter
3.1	30 meter	50 meter
3.2	50 meter	100 meter
4.1	100 meter	200 meter
4.2	200 meter	300 meter

Tabel 3: Richtafstanden per milieucategorie

Doorwerking plangebied

Voor elektriciteitsdistributiebedrijven zoals snellaadstations gelden verschillende milieucategorieën en de daarbij behorende richtafstanden op basis van het transformator vermogen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de classificaties.

	Transformator-vermogen	Milieucategorie
Elektriciteits-distributiebedrijven	- < 10 MVA	2
	- 10 - 100 MVA	3.1
	- 100 - 200 MVA	3.2
	- 200 - 1000 MVA	4.2
	- >= 1000 MVA	5.1

Tabel 4: Verschillende classificaties elektriciteitsdistributiebedrijven

1 MVA (Megavoltampère) staat gelijk aan 10.000 kW (kilowatt). De transformator omvat een vermogen van minder dan 10.000 kW. Het station zit dus in de laagste categorie transformator-vermogen van minder dan 10 MVA, en kent daarmee de milieucategorie 2. Het plangebied is niet gelegen in een rustige woonwijk, maar ook niet in een gemengd gebied. Er zal daarom gerekend worden met de hoogste trap bij de desbetreffende categorie, in dit geval is dat 30 meter voor categorie 2.

Het plangebied kent in de nabije omgeving geen (beperkt) gevoelige objecten. Alleen het tankstation Tamoil is op circa 35 meter afstand gelegen.

Er kan geconcludeerd worden dat het aspect milieuzonering geen belemmering zal vormen voor onderhavig planinitiatief.

5.8 Kabels en leidingen

Er kunnen planologische relevante kabels en/of leidingen in het plangebied liggen. Ze kunnen ook in de omgeving voorkomen. Voorbeelden zijn hoofdnutsvoorzieningen. Dit kunnen leidingen voor het transport van giftige, brandbare en/of ontplofbare stoffen zijn. Daarnaast zijn aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen en afvalwaterleidingen ook voorbeelden. Deze leidingen worden bestemd als ze voorkomen in het gebied. Met het geldende bestemmingsplan kan worden vastgesteld welke maatregelen, overleggen en/of rapporten nodig zijn voor een ruimtelijke ontwikkeling. Op basis van het geldende bestemmingsplan kan dan vastgesteld worden welke maatregelen, overleggen en/of rapporten noodzakelijk zijn om een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

Doorwerking plangebied

Volgens het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 2008' zijn er geen relevant kabels of leidingen aanwezig binnen of rondom het plangebied. Het aspect kabels en leidingen is daarom niet relevant voor onderhavige aanvraag.

Verder zal door de initiatiefnemer een KLIC-melding gedaan worden voor de aanleg van relevant kabels en/of leidingen ten behoeve van het project.

5.9 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water;
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De norm (één op één miljoen per jaar) geldt voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden. Dit geldt ook als deze objecten geprojecteerd zijn.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Groepsrisicoberekeningen beogen maatschappelijke ontwrichting inzichtelijk te maken. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR).

Doorwerking plangebied

Het plangebied is gelegen nabij een verkooppunt voor motorbrandstoffen met lpg. Het is hierdoor gelegen net buiten het brandaandachtsgebied maar binnen het explosieaandachtsgebied. Bovendien fungeert de A32 als weg waarop gevaarlijke transport plaats kan vinden. Het groepsrisico neemt op het plangebied toe indien er een (beperkt) gevoelig object geplaatst zal worden binnen een afstand van 48 meter van het hart van de weg. Het plangebied is gelegen op circa 40 vanaf het hart van de weg en is daarmee dus gelegen binnen de groepsrisico-contouren van de A32. Vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen en het explosieaandachtsgebied zal het dus niet verantwoord zijn (beperkt) gevoelige objecten op deze locatie te plaatsen.

Echter, volgens het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' en zoals naar verwezen in het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' en het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' is een snellaadstation geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Bovendien heeft het beoogde object geen grote aantrekkingskracht op mensen en zal het gebruikt worden door gebruikers van de A32 die al aanwezig zouden zijn in de omgeving. Daarnaast biedt het snellaadstation op piekmomenten plaats voor slechts 4 auto's tegelijk, welke na een korte oplaadbeurt hun weg weer vervolgen.

Met het realiseren van een snellaadstation wordt er daarnaast ook geen bouwwerk gerealiseerd dat risico's met betrekking tot het omliggende gebied met zich meebrengt.

Het aspect externe veiligheid zal derhalve geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

5.10 Water

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Tevens is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan.

Het omgevingsaspect water heeft binnen de ruimtelijke ordening vaak een beperkend karakter. Enerzijds moet het ruimtegebruik aansluiten bij het bergen van het water, anderzijds kunnen ontwikkelingen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het water (watervervuiling).

Doorwerking plangebied

Wetterskip Fryslân

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het Wetterskip Fryslân. Dit waterschap is verantwoordelijk voor het watersysteem. Hierbij draagt het waterschap de zorg voor veiligheid tegen hoog water en overstromingen en worden regelmatig dijken, meren, kanalen en vaarten gecontroleerd. Daarnaast zorgt het waterschap voor voldoende regenwater in meren, plassen, vaarten en sloten. Tevens verzorgt het waterschap de zuivering van afvalwater.

Om het waterbeheer in goede banen te leiden zijn er regels opgesteld waaraan gehouden dient te worden. De regels zijn opgenomen in de Keur en de Legger. De Keur omvat de verbods- en gebodsbepalingen ter bescherming en instandhouding van de waterhuishouding en waterstaatswerken. In de Legger is vastgelegd wie onderhoudsplichtig is voor een waterstaatswerk en wat die onderhoudsplicht inhoudt. En aan welke ligging, afmetingen, vorm en constructie een waterstaatswerk zou moeten voldoen.

Digitale watertoets

Voor onderhavig planinitiatief is de digitale watertoets ingevuld. Deze watertoets helpt om aan de hand van de locatie en het ruimtelijk plan te toetsen of de belangen van het waterschap geraakt worden. Op basis van de uitgevoerde check wordt er gesteld dat er sprake is van het raken van waterschap-belangen. Voor onderhavig planinitiatief wordt daarom advies gegeven over het aanbrengen van toename in verharding en het dempen/graven van oppervlaktewater. De uitgevoerde check is bijgevoegd als bijlage bij voorliggende GoFlo. Een uitsnede is hieronder weergegeven.

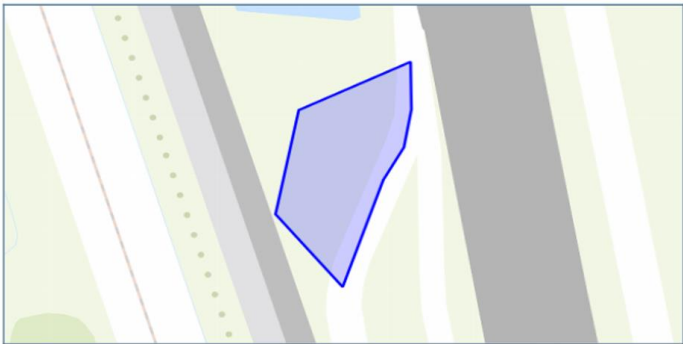
Digitale watertoets

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

Op basis van de check is onderstaande nodig

1. Normale procedure
2. Advies aanbrengen toename verharding
3. Advies dempen en graven van oppervlaktewater

Op basis van onderstaande locatie



Vragen en antwoorden uit de check

Gaat het plan uitsluitend over de functiewijziging van bestaande bebouwing zonder fysieke aanpassing van bebouwing en ruimte?	nee
Verwacht je een toename van verharding in het plan?	ja
Is er sprake van een toename van lozing van verontreinigd water op het oppervlaktewater?	nee
Wordt het oppervlaktewaterpeil in het plangebied ook gewijzigd?	nee
Wordt er oppervlaktewater gegraven en/of gedempt?	ja
Ga je tijdelijk of permanent op de ingetekende locatie grondwater onttrekken?	nee
Raak je de laag primaire waterkeringen?	nee
Raak je de laag regionale en/of lokale waterkeringen?	nee
Raak je de laag hoofdwatervaten?	nee
Raak je de laag rioolwaterpersleidingen?	nee
Raak je de laag Grondwaterbeschermingsgebied?	nee
Raak je de laag Kaderichtlijn water?	nee
Raak je de laag vrij voor de boezem?	nee
Raak je de laag waterzuiveringsobject?	nee

Advies aanbrengen toename verharding

Voor het toevoegen van verhard oppervlakte buiten de bebouwde kom (landelijk gebied) geldt dat er een vergunningsplicht is zodra het een oppervlakte van meer dan 1.500 m² betreft. Onderhavig project ziet op een toevoeging van circa 715 m². Hierdoor is het toevoegen van verharding ten behoeve van het project niet vergunning-plichtig.

Advies dempen en graven van oppervlaktewater

Daarnaast zal voor onderhavig project een deel van het achterliggende oppervlaktewater verwijderd of aangepast te worden. Binnen de grenzen van Wetterskip Fryslân geldt dat 100% van het gedempte oppervlaktewater gecompenseerd moet worden. Het dempen of aanpassen van het oppervlaktewater zal echter in afspraak met en op verantwoordelijkheid van de Rijkswaterstaat plaatsvinden. De initiatiefnemer is derhalve niet verantwoordelijk voor de compensatie van het dempen.

Afvoer water

Verder is voor onderhavig project de afvoer van het hemelwater relevant en dient er voldaan te worden aan de gestelde regels van het waterschap. In de gewenste situatie wordt het opgevangen hemelwater afgevoerd naar achterliggend oppervlaktewaterlichaam.

Indien deze manier van hemelwaterafvoer niet gewenst is zijn er ook mogelijkheden voor het afvoeren van hemelwater via eventueel aanwezig hemelwaterafvoerstructuur, of kan het hemelwater verwerkt worden middels de installatie van infiltratiekratten.

Conclusie

Naar verwachting zal het aspect water geen belemmering vormen voor onderhavig project. Wel is advies om tijdig in overleg te treden met het waterschap en Rijkswaterstaat over zowel het aanpassen/verwijderen van achterliggend oppervlaktewater, als over het afvoeren van hemelwater. Het dempen en vervolgens compenseren van het oppervlaktewater zal plaatsvinden op verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en niet op die van de initiatiefnemer. Ten slotte geldt ten alle tijden de zorgplicht zoals opgenomen in de Keur.

5.11 Parkeren en verkeer

De reikwijdte van het begrip 'goede ruimtelijke ordening' bestrijkt ook het goed omgaan met verkeer en parkeren. Ten aanzien van verkeer is het van belang dat de nieuwe functie aantoonbaar geen onevenredige verkeer-aantrekkende werking heeft en dat er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. Daarnaast dienen er voldoende parkeerplaatsen voor de beoogde functie aanwezig te zijn. Daarbij is het uitgangspunt om parkeren op eigen terrein op te vangen.

Doorwerking plangebied

Verkeer aantrekkende werking

Met het beoogde planinitiatief worden 4 oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd, bij 1 laadeiland. Gezien het beperkte aantal oplaadpunten en het feit dat opladen van een auto circa een kwartier tot 20 minuten duurt, is het aannemelijk dat het laadstation maximaal 16 auto's per uur zal aantrekken. Hiermee kan verondersteld worden dat de realisatie van een snellaadstation geen onevenredige verkeersaantrekkende werking zal hebben, en dat de omgeving de eventuele toename in verkeersbewegingen met gemak kan opvangen.

Daarnaast is het terrein waarop het laadstation wordt gerealiseerd ruim opgezet met een eenrichtingsverkeer werking. Hierdoor wordt de nieuwe situatie overzichtelijk en veilig geacht.

Parkeren

Er worden voor onderhavig plan geen nieuwe parkeerplekken ontwikkeld op locatie, er zal gebruik gemaakt kunnen worden van de parkeergelegenheid die in de huidige situatie al aanwezig is op het verzorgingsgebied. Hiermee blijft het aantal beschikbare parkeerplekken ter plaatse onveranderd. Echter, de insteek van een snellaadstation is het snel opladen van een elektrische auto om vervolgens door te rijden. Mocht er toch behoefte zijn om te parkeren door gebruikers is daar dus gelegenheid voor op de op hetzelfde verzorgingsgebied die daarvoor voldoende gelegenheid biedt. Mochten gebruikers moeten wachten omdat alle laadstations in gebruik zijn, is er op het terrein bij het laadstation voldoende ruimte om te wachten. Er zal daarom geen hinder voor de omgeving optreden.

Het aspect parkeren en verkeer vormt geen belemmering voor onderhavig planinitiatief.

5.12 Duurzaamheid en energie

Voor het beoogde planinitiatief dient te worden aangegeven hoe omgegaan wordt met het duurzaamheids- en energieaspect. Hierbij wordt aangetoond welke acties er ondernomen worden om het gebruik van energie zo beperkt mogelijk te maken. Dit kan doormiddel van isolatie en zuinig apparatuur, of het gebruik duurzame energie zoals bijvoorbeeld situering of zonne-energie in combinatie met warmte-koude opslag. Ook kan er nagedacht worden over eventuele compensatiemaatregelen, zowel in als buiten het plangebied.

Doorwerking plangebied

Onderhavig planinitiatief ziet op de realisatie van een laadstation voor elektrische auto's. Hiermee kan er vanuit worden gegaan dat het aspect duurzaamheid en energie geen belemmering zal zijn aangezien het een ontwikkeling betreft die bijdraagt aan de verduurzaming van energie. De ontwikkeling zal een aantrekkende kracht hebben voor elektrische auto's, en het gebruik van elektrische auto's regionaal en (inter)nationaal stimuleren.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van het nieuwe Fastned station wordt mogelijk gemaakt middels een uitgebreide wabo procedure. De gemeente Heerenveen heeft een legesverordening vastgesteld (Verordening voor de heffing en invordering van leges 2023) waarmee de gemeentelijke kosten voor het behandelen van de vergunningsaanvraag worden gedekt. Deze kosten zullen door de initiatiefnemer betaald worden, de gemeente Heerenveen wordt daarmee financieel niet belast.

Het project wordt gerealiseerd op rekening en risico van de initiatiefnemer Fastned. Fastned beschikt over voldoende financiële middelen om het project na vergunningverlening te kunnen uitvoeren. Voor het overige is er geen financiële onderbouwing noodzakelijk voor de verlening van de omgevingsvergunning.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Gezien de locatie, omvang en inhoud van onderliggend initiatief heeft vooraf geen participatie plaatsgevonden. Wel zal een afstemming met de grondeigenaar ter plaatse en het Rijkswaterstaat nog plaats kunnen vinden vooraf aan de realisatie van onderhavig plan.

Voor het plan wordt de uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure gevolgd op basis van de Wabo. Daarbij kunnen belanghebbenden, gedurende een termijn van zes weken, zienswijzen indienen tegen het ontwerp omgevingsvergunning zodra dit stuk ter inzage is gelegd. Door het doorlopen van de procedure wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor de gemeente om belanghebbenden te horen.

6.3 Sociale veiligheid

Bij het realiseren van onderhavig project wordt gezorgd voor genoeg verlichting in de vorm van lantaarnpalen. Eveneens worden er bijkomend camera's en overige verlichting geplaatst als onderdeel van het laadstation. Daarnaast bestaat er het feit dat het laadstation wordt gerealiseerd ter plaatse van een druk bezocht verzorgingsgebied. Met het nemen van deze maatregelen wordt er vanuit gegaan dat de sociale veiligheid geborgd kan worden.

7 Conclusie

Om de gewenste ontwikkeling te realiseren, is een omgevingsvergunning vereist in het kader van artikel 2.1, lid 1 onder a en c juncto artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° Wabo. Onderhavige aanvraag betreft een uitgebreide procedure op grond van artikel 3.10, lid 1 Wabo.

Met voorliggende ruimtelijke onderbouwing is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De realisatie van een snellaadstation past binnen de geldende beleidskaders van de provincie en de gemeente.

In hoofdstuk 5 is onderbouwd dat het toevoegen van een snellaadstation ten behoeve van elektrische auto's op het verzorgingsgebied 'Smarpot' langs de A32 past binnen bestaande wet- en regelgeving voor de omgevingsaspecten. Op basis van het huidige bureauonderzoek kan geconcludeerd worden dat de omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de voorgestelde ontwikkeling. Er dient enkel nog overlegd te worden met het waterschap en Rijkswaterstaat met betrekking tot het afvoeren van hemelwater en het aanpassen van het achterliggende oppervlaktewater. Voor de aanpassing van achterliggend oppervlakte water is Rijkswaterstaat verantwoordelijk.

Voor onderliggend plan kan gesteld worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.