

Weststellingwerf

Snellaadstation Fastned
A32 Dorpshellen
Ruimtelijke onderbouwing

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Snellaadstation Fastned A32 Dorpshellen

Weststellingwerf

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0098.3456-0001

projectnummer:
400706.20200577

opdrachtleider:
drs. W Kraaijeveld

planstatus

datum:	status:
03-04-2020	concept
20-10-2020	definitief

Weena 505
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

aangesloten bij: UID INGENIEURS BNSP

© Rho Adviseurs bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**11**
2.1	Over Fastned	11
2.2	Beoogde ontwikkeling	11
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**15**
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	**Toetsing aan omgevingsaspecten**	**19**
4.1	Bodem	19
4.2	Archeologie	19
4.3	Water	21
4.4	Bedrijven en milieuhinder	23
4.5	Wegverkeerslawaai	23
4.6	Verkeer	23
4.7	Parkeren	23
4.8	Externe veiligheid	23
4.9	Luchtkwaliteit	24
4.10	Ecologie	24
4.11	Kabels en leidingen	25
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**27**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	27
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
Hoofdstuk 6	**Conclusie**	**29**

Bijlagen

Bijlage 1	**FUMO EV advies**
Bijlage 2	**Tekening incl. riolering**

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Elke automobilist (wel of niet elektrisch rijdend) kan nu al zien dat laadinfrastructuur beschikbaar is en dat stations bovendien eenvoudig te vinden en te bereiken zijn. Het opladen van elektrische auto's kan steeds sneller, binnen enkele jaren is 10 minuten snelladen per week al voldoende voor de gemiddelde rijder. Dus net als tanken. In Nederland is Fastned met ruim 95 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Een van de snelweglocaties bevindt zich langs de A32 in de gemeente Weststellingwerf. De locatie bevindt zich op verzorgingsplaats Dorpshellen tussen de afslag 9 Ter Idzard en afslag 10 Heerenveen-Zuid. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo. De beoogde ontwikkeling mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet worden aangetoond door middel van een ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de westzijde van de snelweg A32, ten zuiden van Heerenveen, op de verzorgingsplaats Dorpshellen. Op deze verzorgingsplaats is een Gulf tankstation gevestigd.



Figuur 1.1: Ligging projectgebied (bron: Kadaster luchtfoto 2018)



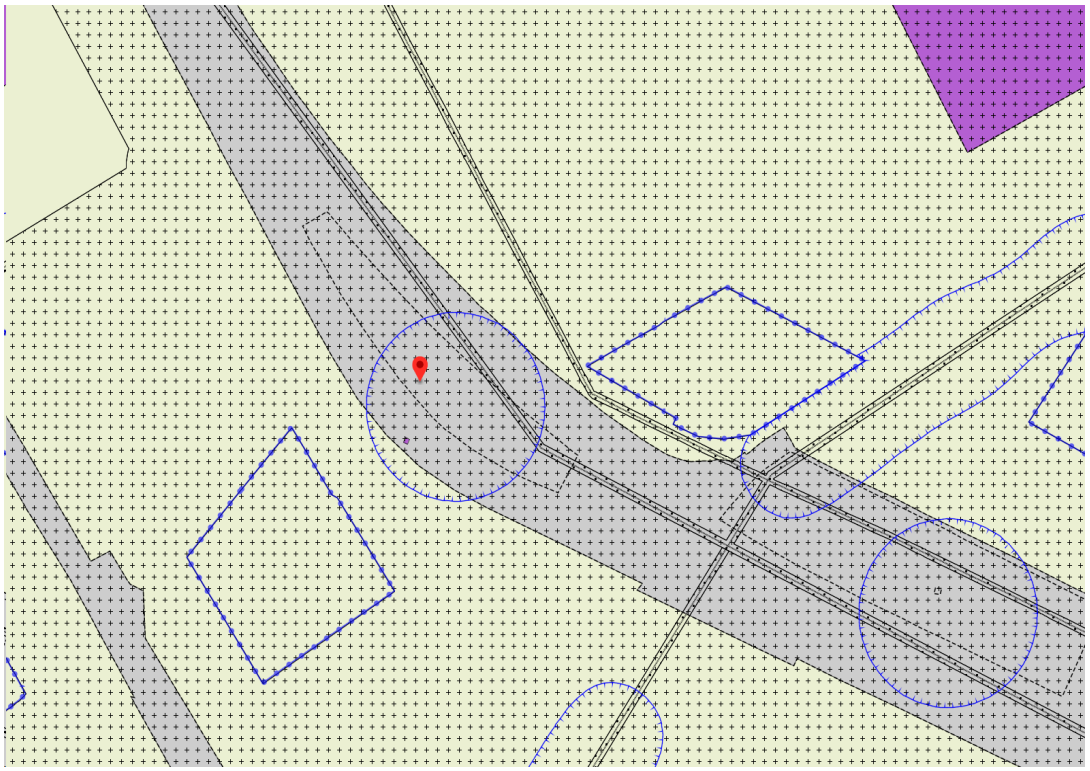
Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied gezien vanaf westzijde (bron: Fastned)



Figuur 1.3: Huidige situatie projectgebied gezien vanaf zuidoostzijde (bron: Fastned)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is 'Bestemmingsplan Buitengebied 2014', vastgesteld op 22 september 2016.



Figuur 1.4: Uitsnede Bestemmingplan Buitengebied 2014 (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse geldt de bestemming Verkeer - Wegverkeer. Deze gronden zijn bestemd voor wegen met een doorgaande functie voor zowel het verkeer met een doorgaand karakter als de ontsluiting van aanliggende gronden. Daarnaast ligt de locatie binnen de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg', binnen deze aanduiding is een verkooppunt voor motorbrandstoffen met lpg toegestaan. De locatie ligt ook binnen de 'veiligheidszone - lpg'. Ter plaatse van deze aanduiding is het niet toegestaan kwetsbare objecten te bouwen.
Tot slot geldt ter plaatse de dubbelbestemming Waarde-Archeologie.

Strijdigheid bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan op de volgende punten:
- de bestemmingsomschrijving staat geen snellaadstation toe;
- het totaal oppervlakte van 300 m^2 aan overkappingen binnen de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg' wordt overschreden

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

Wettelijke vereisten	**Waar in dit document?**
Een beschrijving van het project	Hoofdstuk 2
De conclusies van het onderzoek naar het beleid en de omgevingsaspecten	Hoofdstuk 3 en 4
De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid, inclusief het kostenverhaal	Hoofdstuk 5
Een conclusie, waarin aan de hand van de belangenafweging en de afstemming van het project op zijn omgeving wordt aangegeven dat het project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening	Hoofdstuk 6

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend en eind 2019 zijn al meer dan 95 stations in Nederland, en 114 stations in de rest van Europa.

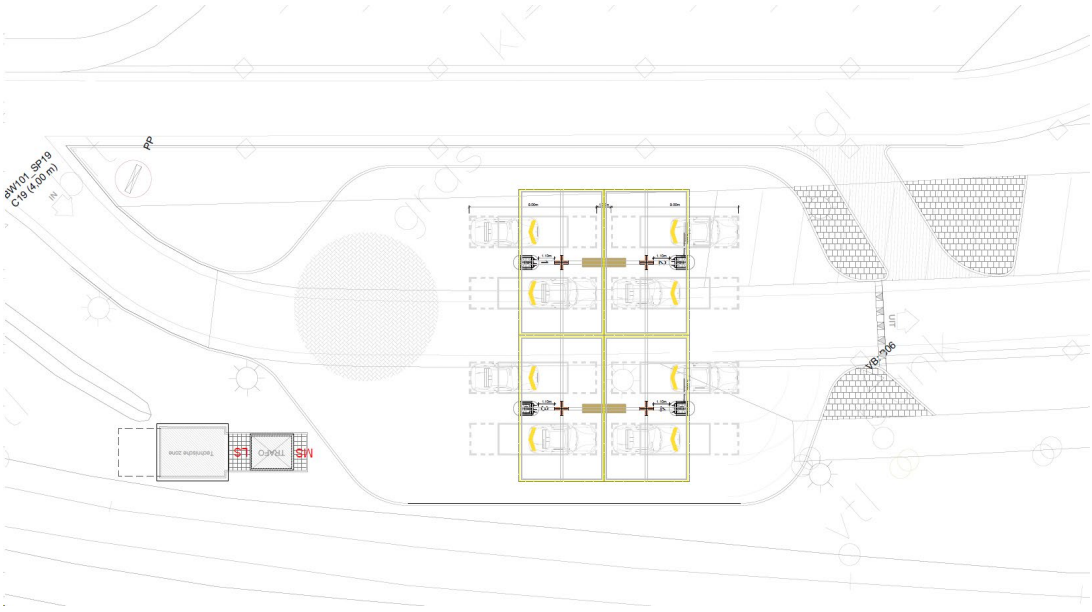
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in totaal al ca. 600 laadstations nodig en Fastned is één van de initiatiefnemers om dit te faciliteren.

2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens een snellaadstation te realiseren op verzorgingsplaats Dorpshellen. Deze verzorgingsplaats bevindt zich langs de A32 richting Wolvega. Het snellaadstation wordt gerealiseerd aan beide zijden van de bestaande ontsluiting richting de parkeerplaatsen op de verzorgingsplaats.

Een snellaadstation is enkel voor volledig elektrische auto's. Alle elektriciteit, voor zowel installaties bij het station als het opladen van auto's, is afkomstig van zon of wind. Daarbij draagt de realisatie van het snellaadstation actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping en de laadinstallaties. Ook wordt een (nuts)voorziening voor technische installaties gerealiseerd, zie figuur 2.1 voor de beoogde situatie. In figuur 2.2 is een impressie van het bouwwerk weergeven. De technische zone wordt omkleed met houten wanden. Daarbuiten staat nog een transformator zonder omkleding. Dit is weergegeven in figuur 2.2 en 2.3.



Figuur 2.1: Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)



Figuur 2.2: Foto van het snellaadstation op een andere locatie (bron: Fastned)



Figuur 2.3: Foto van het snellaadstation op een andere locatie (bron: Fastned)
In de technische zone worden de meterkast en technische installaties geplaatst.

Bij gebruik wordt het station verlicht met heldere spots die enkel naar beneden zijn gericht. De verlichting op het station wordt geleidelijk gedimd wanneer niemand aanwezig is.

Net als in de huidige situatie zal ter plaatse eenrichtingsverkeer zijn, op deze manier blijft de verkeersveiligheid geborgd.

Zoals in figuur 2.3 te zien is, zorgt Fastned door het open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt onderzocht of deze niet in strijd is met de verschillende beleidskaders. In dit hoofdstuk wordt getoetst aan relevant nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijk beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 14 nationale belangen zijn:

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

Toetsing

De ontwikkeling binnen het projectgebied raakt geen van bovenstaande rijksbelangen. Het Rijksbeleid zoals vastgelegd in het Barro geeft hierdoor geen uitgangspunten voor deze ruimtelijke onderbouwing.

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Hiertoe wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6. lid 2 Bro). In deze ladder moet worden getoetst aan de volgende zaken:

- Is het een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
- Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?
- Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?

Toetsing

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 400 m^2 in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 300 m^2. Daarbij wordt het snellaadstation gerealiseerd nabij het bestaande tankstation. Hiermee is de ontwikkeling passend op deze locatie. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Bovendien is er wel een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan. Een landelijk dekkend netwerk is alleen mogelijk bij realisatie op goed bereikbare plekken langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de A32. De bestaande locatie wordt intensiever benut. De beoogde ontwikkeling voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.4 Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (2016)

Deze visie van het Ministerie van Economische Zaken is tot stand gekomen op basis van input van de Green Dealpartners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020. Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop.
Volgens de visie heeft Nederland op dit moment een goed ontwikkeld landelijk netwerk. Dit netwerk moet blijven meegroeien om de groei van het aantal elektrische voertuigen te accommoderen. Omdat de businesscase niet rendabel is, wordt daar vanuit Green Deal door de overheid ondersteuning voor geboden. Het is van belang dat interoperabiliteit gewaarborgd is en dat men door heel Europa op een voor de EV-rijder aantrekkelijke manier kan reizen. Op dit moment is dat nog niet het geval en daarom wordt ingezet om dit op Europees niveau te organiseren. Daarbij schept het Rijk randvoorwaarden voor bedrijven om te blijven innoveren in technologieën in en rondom de laadinfrastructuur.

Toetsing

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

- de versterking van de economische positie van Nederland;
- de energievoorzieningszekerheid van Nederland en;
- aan de klimaatdoelen door de reductie van CO2 en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.

De realisatie van snellaadstations vergroot het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden, waardoor de drempel om elektrisch te rijden verder afneemt en het aantal elektrische auto's toeneemt. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en past binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Streekplan Fryslân 2007

Op 13 december 2006 is door Provinciale Staten het 'Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte' vastgesteld. Het streekplan geeft de visie van Provinciale Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Centraal in het streekplan staat het begrip 'ruimtelijke kwaliteit'. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, in ontwerpen en in de uitvoering expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving. Deze drie waarden waarborgen op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte. Het betekent ook een ruimtelijke inrichting die bijdraagt aan duurzame ontwikkeling. De provincie wil deze doelstellingen koppelen aan een krachtige sociaaleconomische ontwikkeling in een leefbare omgeving.

Toetsing

De provincie Fryslân zet in op het beperken van emissies. Een duurzame energiehuishouding draagt hieraan bij, waarbij wordt uitgegaan van de voorkeursvolgorde: eerst het beperken van energiegebruik, dan het benutten van duurzame energiebronnen en tenslotte efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen. De realisatie van het snellaadstation draagt bij aan het benutten van duurzame energiebronnen en draagt tegelijkertijd bij aan het beperken van emissies. De ontwikkeling is in lijn met het provinciaal beleid.

3.3.2 Verordening Romte Fryslân 2014

De Verordening Romte Fryslân 2014 is opgesteld om er voor te zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. De regels in de verordening zijn een verdere uitwerking van het Streekplan Fryslân 2007 en bevatten de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De Verordening Romte is op 25 juni 2014 vastgesteld door Provinciale Staten.

Toetsing

Artikel 2.1 Ruimtelijke kwaliteit

De plantoelichting van een ruimtelijk plan voor een uitbreidingslocatie of voor het landelijk omvat een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf waarin, voor zover noodzakelijk, wordt aangegeven op welke wijze:

a. het plan rekening houdt met de draagkracht van het landschap voor de opvang en inpassing van nieuwe functies, op grond van een analyse van de samenhang van de ondergrond, netwerken en nederzettingspatronen;
b. het plan invulling geeft aan de blijvende herkenbaarheid van de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zijnde de structuren van provinciaal belang zoals die, met inbegrip van een richtinggevend advies, per deelgebied of gebiedsoverschrijdend zijn omschreven in de structuurvisie Grutsk op 'e Romte.

In een ruimtelijk plan dient beschreven te worden op welke wijze het plan rekening houdt met het landschap. In dit geval gaat het om de aanleg van een laadstation op een bestaande verzorgingsplaats. De ontwikkeling sluit aan bij de gebiedskenmerken van de betreffende locatie, namelijk een snelweg met bijbehorende verzorgingsplaats. Het snellaadstation leidt niet tot aantasting van de structuren, omdat de gekozen locatie bestaat uit een onbebouwde groenstrook nabij het bestaande tankstation. De ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de provinciale verordening.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Weststellingwerf

De Omgevingsvisie Weststellingwerf is in juni 2019 vastgesteld. Deze Omgevingsvisie is opgesteld in nauwe samenspraak met de bevolking, het bedrijfsleven, de agrarische sector, de politiek en andere belanghebbenden. Hierin wordt op hoofdlijnen de toekomstvisie in deelonderwerpen uitgewerkt. Deze visie is bedoeld als een dynamisch document, dat wordt aangepast en aangevuld als daaraan behoefte bestaat. In de omgevingsvisie worden kaders voor ontwikkelingen in de leefomgeving geschetst. De gemeente Weststellingwerf wil ook in de toekomst een gemeente zijn met levendige en leefbare dorpen. Een gemeente waar mooie en afwisselende landschappen en vernieuwende boerenbedrijven zijn. En een gemeente die voorop loopt op het gebied van energie en klimaat.

Toetsing

De gemeente Weststellingwerf wil voorop lopen als het gaat om energie en klimaat. De gemeente zal toewerken naar een energieneutraal Weststellingwerf. Het beoogde snellaadstation zal de benodigde elektriciteit duurzaam opwekken, deze elektriciteit is afkomstig van zon of wind. Daarnaast ziet de gemeente Weststellingwerf de opkomst van elektrische voertuigen als een kans. Hiermee is een oplossing voor een groot milieuprobleem in zicht.
Gelet op bovenstaande sluit de realisatie van het snellaadstation aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Weststellingwerf.

3.4.2 Weststellingwerf Stellingen

Voor nieuwe initiatieven die invloed hebben op onze omgeving, gelden een paar spelregels waar plannenmakers zich aan moeten houden. Die spelregels gelden dus ook voor de gemeente. We noemen ze de 'Weststellingwerf Stellingen':

- Nieuwe ontwikkelingen en plannen die passen bij de landelijke en dorpse identiteit van Weststellingwerf zijn welkom.
- We gaan zuinig om met de ruimte. Bouwen doen we zo veel mogelijk binnen de dorpen.
- Nieuwe plannen passen in het landschap en de dorpen.
- Plannen die helpen om voorzieningen in de dorpen te houden krijgen voorrang.
- Gezond gedrag en een groene omgeving zijn erg belangrijk. Elk plan moet hier aan bijdragen.
- Duurzaamheid staat bij alle plannen en ontwikkelingen voorop.

Toetsing

Het beoogde snellaadstation maakt gebruik van duurzaam opgewekte energie. Daarbij draagt de realisatie van snellaadstations bij aan het vergroten van het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden, waardoor de drempel om elektrisch te rijden verder afneemt en het aantal elektrische auto's toeneemt. De ontwikkeling sluit aan bij de bestaande structuur van de betreffende locatie, namelijk een snelweg met bijbehorende verzorgingsplaats. Hiermee is de ontwikkeling passend in het landschap.
De ontwikkeling is in lijn met de Weststellingwerf Stellingen.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

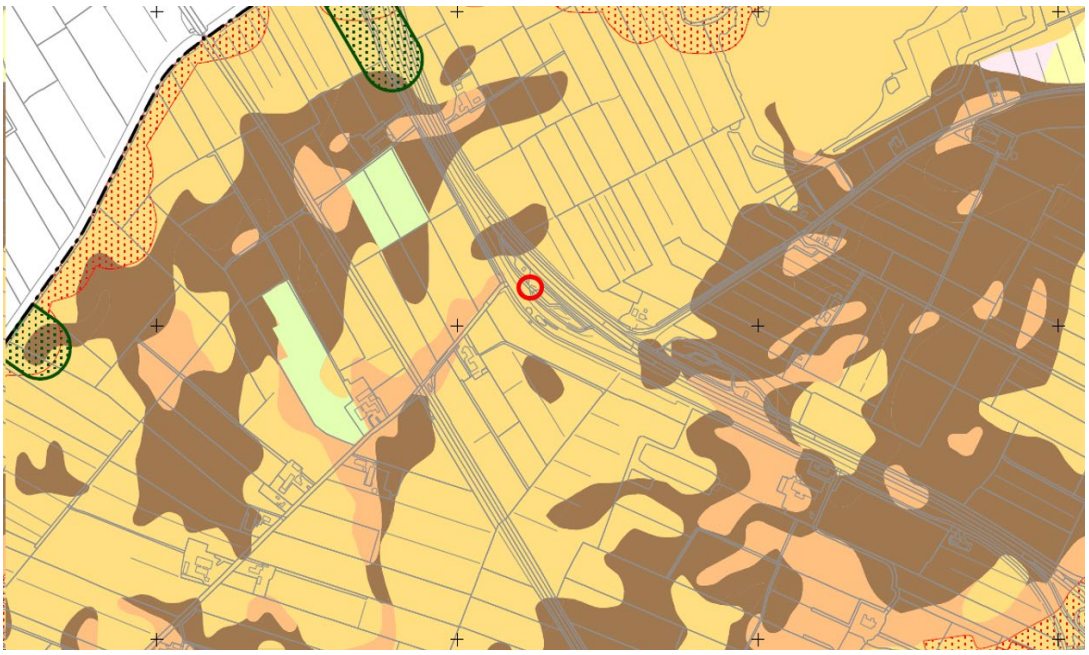
Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een deel van de berm naast een parkeerterrein. Daarnaast is een snellaadstation geen gevoelige functie in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

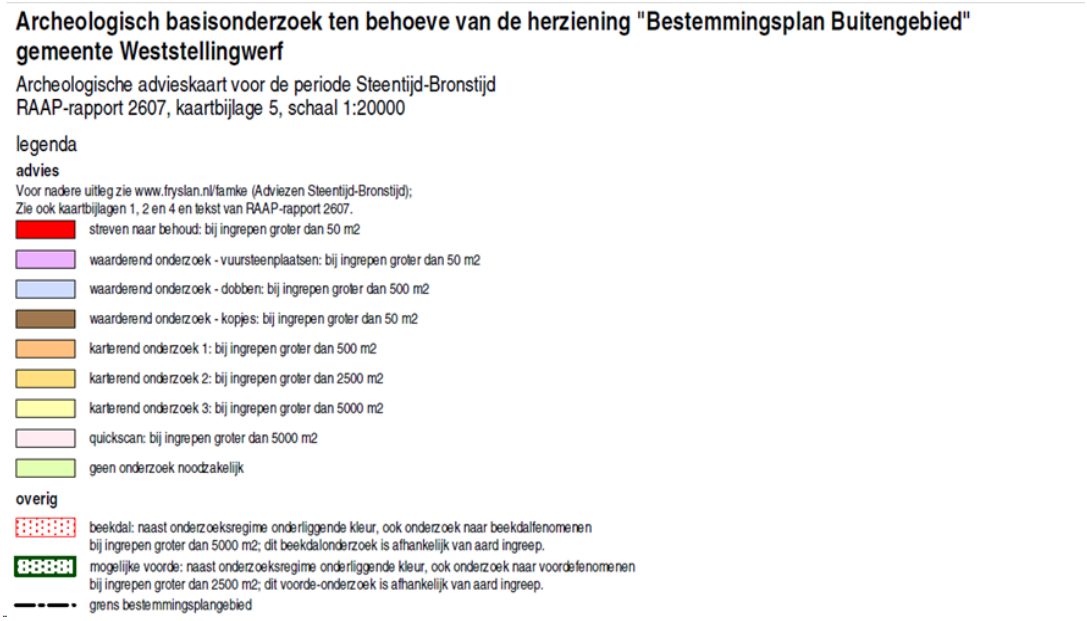
4.2 Archeologie

Toetsingskader: Erfgoedwet

Onderzoek en conclusie

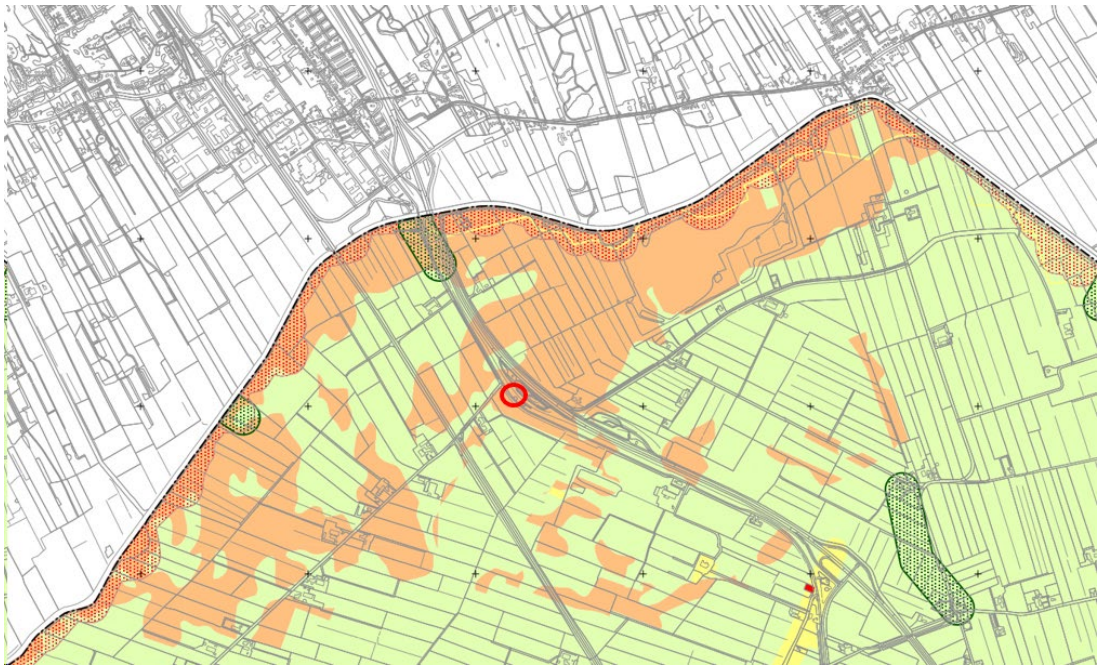
Voor het projectgebied geldt de dubbelbestemming archeologie. Op basis van het bij het bestemmingsplan gevoegde archeologisch onderzoek dient te worden bepaald of archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Ter plaatse van de projectlocatie geldt dat voor de periode Steentijd - Bronstijd karterend onderzoek dient te worden uitgevoerd bij ingrepen groter dan 2.500 m^2. De beoogde ontwikkeling blijft ruim onder deze grens. Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

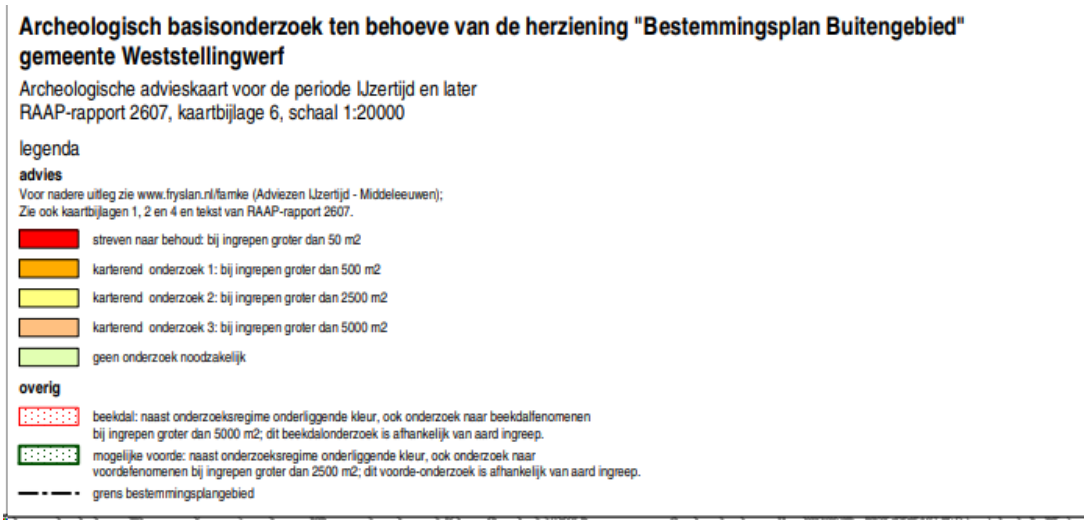




Figuur 4.1: Archeologische beleidskaart kaartbijlage 5 (bron: Archeologisch basisonderzoek ten behoeve van de herziening "Bestemmingsplan Buitengebied" gemeente Weststellingwerf)

Ter plaatse van de projectlocatie geldt dat voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen karterend onderzoek dient te worden uitgevoerd bij ingrepen groter dan 5.000 m^2. De beoogde ontwikkeling blijft ruim onder deze grens. Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.





Figuur 4.2: Archeologische beleidskaart kaartbijlage 6(bron: Archeologisch basisonderzoek ten behoeve van de herziening "Bestemmingsplan Buitengebied" gemeente Weststellingwerf)

4.3 Water

Toetsingskader: Watertoets
Waterbeheer en watertoets
De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Wetterskip Fryslân verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer
Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:
- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:
- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal
- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid
Het beleid van Wetterskip Fryslân is verwoord in het Waterbeheerprogramma 2016-2021. In het Waterbeheerplan 2016-2021 beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen ten aanzien van waterveiligheid, voldoende water, schoon water en water in de samenleving voor de komende jaren. Het wetterskip beschikt over een leidraad watertoets. Het doel van de leidraad is dat alle aspecten meegenomen worden, hiermee wordt voldaan aan de thema's voldoende veilig en schoon water. Hiernaast zorgt de leidraad voor een betere samenwerking doordat het duidelijkheid geeft over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van onderwerpen die vanuit het oogpunt van water

belangrijk zijn bij ruimtelijke plannen.

Wetterskip Fryslân heeft in het vooroverleg twee opmerkingen gemaakt:

- De lozingen die plaats kunnen vinden zijn van afstromend hemelwater en schoonmaakwerkzaamheden. Het hemelwater van de overkapping en het terrein raakt niet verontreinigd. Bij de schoonmaakwerkzaamheden worden (eventueel) alleen biologische reinigingsmiddelen gebruikt. Voor de volledigheid zou een productinformatieblad van het reinigingsmiddel bij de aanvraag kunnen voegen.
- Al het afvalwater wordt via een rioleringsnetwerk afgevoerd. De riolering is echter niet terug te vinden op de bijgevoegde tekeningen.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een productinformatieblad gevoegd. Daarnaast is bij de aanvraag een tekening gevoegd waarop het rioleringsnetwerk is weergegeven. Beide documenten zijn als bijlage in het omgevingsloket ingediend.

Situatie projectgebied

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (ca. 300m^2) afgevoerd middels een aansluiting op het rioleringsnetwerk. Hemelwater op het glazen dakoppervlak gaat via een RVS goot naar een PVC regenpijp. Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen daarom kan hemelwater vanaf het dakoppervlak indien wenselijk ook worden geïnfiltreerd.

Het terrein is enkel bedoeld voor volledig elektrische auto's, dus kans op vervuiling is zeer klein, maar niet uit te sluiten. Afstromend regenwater wordt middels aan te leggen drainage afgevoerd op het bestaande rioleringsnetwerk.

Zowel het dakoppervlak met zonnepanelen als de verharding worden regelmatig schoongemaakt door een eigen onderhoudsteam. Hierbij wordt enkel gebruik gemaakt van ecologische of milieuvriendelijke schoonmaakmiddelen.

Onderzoek en conclusie

Ten zuidwesten van het projectgebied ligt een watergang. Dit betreft schouwwater. Schouwwateren zijn wateren in onderhoud van aanliggende eigenaren. Voor de werkzaamheden bij de watergang dient een watervergunning te worden aangevraagd.



Figuur 4.3: Uitsnede legger Wetterskip

Binnen het waterschap geldt een compensatie-eis bij een toename aan verharding van meer dan 1.500 m^2. De toename aan verharding in dit project is ca. 300 m^2, dus er is geen compensatie benodigd.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'
Onderzoek en conclusie
Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de richtafstandenlijst in categorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 m. In de omgeving van het projectgebied zijn geen woningen of andere gevoelige functies aanwezig. Er is sprake van een aanvaardbaar woon –en leefklimaat.

4.5 Wegverkeerslawaai

Toetsingskader: Wet geluidhinder
Onderzoek en conclusie
Een snellaadstation is geen geluidsgevoelige functie. Akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.6 Verkeer

Toetsingskader: CROW
Locatie en verkeersafwikkeling
In het snellaadstation komen minimaal twee tot maximaal 8 oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 32 auto's per uur. Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Ten behoeve van de verkeersveiligheid is er eenrichtingsverkeer op het terrein. Auto's rijden aan de westzijde het station op en rijden aan de oostzijde het terrein af.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.7 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen
Onderzoek en conclusie
Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten. Indien op piekmomenten alle oplaadpunten in gebruik zijn, zullen bezoekers even moeten wachten. Op de weg die leidt naar het geplande snellaadstation is voldoende ruimte aanwezig voor auto's om kort te parkeren zonder overig verkeer te hinderen. Daarnaast bevinden er zich voldoende openbare parkeerplaatsen op de verzorgingsplaats waar eventuele wachtende bezoekers tijdelijk kunnen parkeren.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb
Een snellaadstation is geen gevoelige functie uit het oogpunt van externe veiligheid. Ten aanzien van brand of explosiegevaar bestaan geen (aanvullende) veiligheidseisen met betrekking tot technische installaties, transformatorhuisje, snelladers of elektrische auto's. Explosiegevaar is niet van toepassing.

In de directe omgeving van het projectgebied ligt één risicovolle inrichting. Dit betreft het Gulf tankstation. De plaatsgebonden risicocontour valt over het projectgebied. De realisatie van het snellaadstation betreft echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk. In de directe omgeving zijn verder geen risicovolle inrichtingen gevestigd. De A32 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Dit vormt echter geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, omdat zoals hiervoor is aangegeven een snellaadstation geen kwetsbaar object is.

In Bijlage 1 is het FUMO advies externe veiligheid toegevoegd. Hierin is onderzocht of er voor het aspect externe veiligheid mogelijk aanvullend onderzoek noodzakelijk is. Hierin wordt het volgende geconcludeerd:
Het snellaadstation voor elektrische auto's van Fastned wordt in de nabijheid van een LPG-tankstation en een transportroute voor gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Het laadstation wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object, waardoor er geen toetsing van het Bevi of het Bevt hoeft plaats te vinden, ondanks dat het laadstation binnen het invloedsgebied van beide risicobronnen ligt.
Het laadstation levert vanwege de elektrische installaties geen verhoogd gasexplosiegevaar op voor het LPG-tankstation. Het laadstation ligt hiervoor op voldoende afstand tot de LPG-installaties. De verder in oostelijke richting liggende hoge druk aardgastransportleiding is niet relevant voor deze ontwikkeling.

Externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Aanvullend onderzoek is niet nodig.

4.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit
Onderzoek en conclusie
Een snellaadstation is enkel voor volledig elektrische auto's. Alle elektriciteit, voor zowel installaties bij het station als het opladen van auto's, is afkomstig van zon of wind. Daarmee draagt de realisatie van dit station actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.10 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming / Verordening Romte Fryslân 2014
Onderzoek en conclusie
- Gebiedsbescherming

In de omgeving van het projectgebied ligt geen Natura-2000 gebied. Significant negatieve effecten worden uitgesloten. Op circa 1,2 m ligt het dichtstbijzijnde Ecologische Hoofdstructuur gebied. Gelet op de grootte van de ontwikkeling worden ook hier negatieve effecten uitgesloten.

Het projectgebied bevindt zich niet in een beschermd gebied en de beoogde ontwikkeling is van een relatief kleine schaal. De ontwikkeling betreft een snellaadstation voor elektrische auto's. Hierdoor heeft de ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking op stikstof uitstotende auto's. De energie die door het snellaadstation wordt gebruikt is afkomstig van zon of wind. Derhalve is de ontwikkeling niet van invloed op beschermde natuurgebieden. De uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 betreffende het PAS (Programma Aanpak Stikstof) vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

- Soortenbescherming

Momenteel is het projectgebied begroeid met gras. Gelet op de ligging langs een drukke verkeersader, wordt niet verwacht dat ter plaatse beschermde plant- of diersoorten aanwezig zijn. Daarnaast wordt de locatie met enige regelmaat gemaaid. De ontwikkeling leidt dan ook niet tot verstoring of vernietiging van matig of zwaar beschermde planten- en/of diersoorten. Daarmee is er geen strijd met de Wet

natuurbescherming. Voor alle soorten blijft wel de zorgplicht van kracht.

Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet
Onderzoek en conclusie
In en rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante leidingen. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een KLIC melding worden gedaan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen initiatiefnemer Fastned.
Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel om aan te tonen dat de geplande ontwikkeling maatschappelijk draagvlak heeft en dat de procedures op een goede manier worden doorlopen. Het plan is voorgelegd aan de provincie. De provincie heeft aangegeven dat de provinciale belangen op een goede manier zijn verwerkt.
In het kader van de inspraak en vooroverleg wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om tegen het besluit tot verlenen van de omgevingsvergunning een zienswijze in te dienen. In een later stadium staat beroep open.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van het snellaadstation past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgevingsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation. Daarnaast is het plan economisch uitvoerbaar en staat de initiatiefnemer in voor de kosten van de realisatie. Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing volgt dat het voorgenomen project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

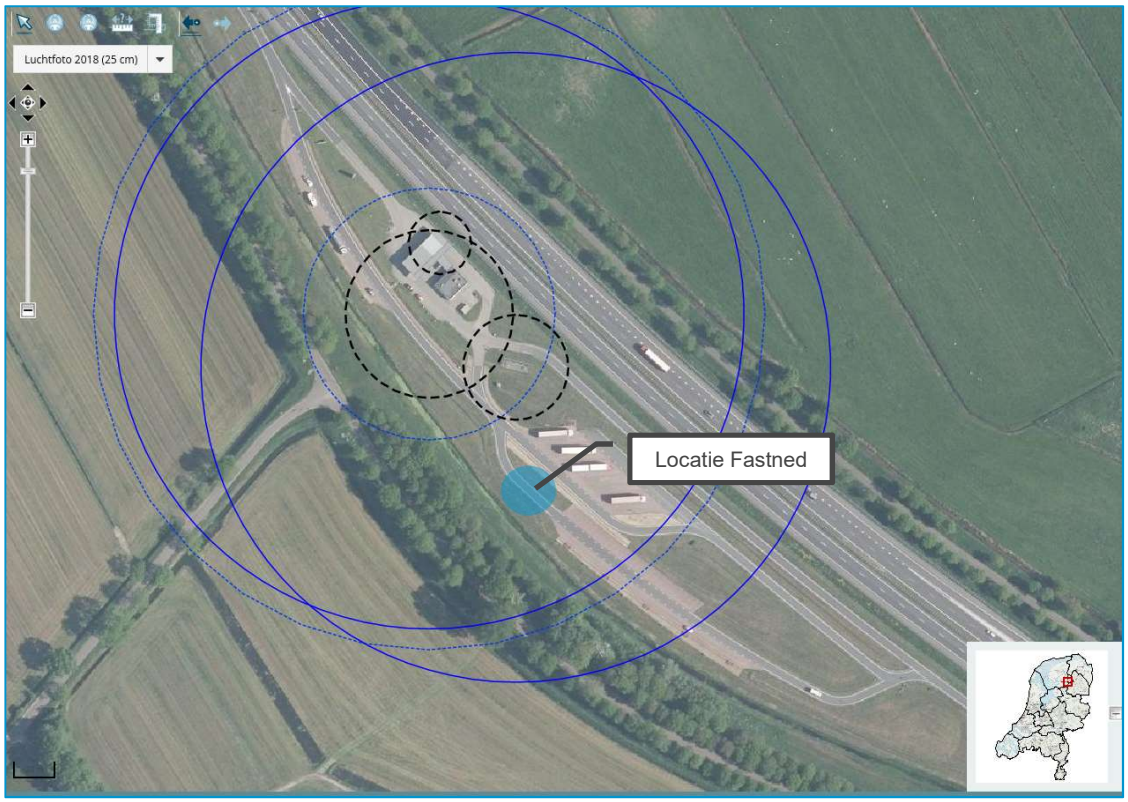
Bijlage 1 FUMO EV advies

EV-ADVIES

Van	:	Henk Zwiers
Aan	:	Ruben Roemeling, gemeente Weststellingwerf
Datum	:	29 mei 2020
Betreft	:	Ruimtelijke onderbouwing Snellaadstation Fastned A32 Dorpshellen
Referentie	:	2020-FUMO-0041023

Inleiding
Bij de gemeente Weststellingwerf is een aanvraag ingediend voor het mogen oprichten van een snellaadstation voor elektrische auto's op de locatie van het Gulf tankstation Dorpshellen, gevestigd aan de westkant van de A32 tussen Heerenveen en Wolvega. Gevraagd wordt of de onderbouwing voor aspect externe veiligheid juist is of dat er aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

Locatie
De locatie waar het snellaadstation zal moeten komen ligt nabij het Gulf tankstation. Het Gulftankstation valt onder het Bevi vanwege de verkoop van LPG aan het wegverkeer. In de afbeelding hieronder is een uitsnede van de EV-Signaleringskaart met de risicocontouren weergegeven. De zwarte onderbroken contour geeft de $PR10^{-6}$ aan, de blauwe onderbroken lijn geeft het brand- en explosieaandachtsgebied aan en de blauwe ononderbroken lijn geeft het invloedsgebied aan.



Figuur: EV-Signaleringskaart LPG-tankstation

Risicobeoordeling
Het snellaadstation betreft een installatie voor het laden van elektrische auto's. Binnen de locatie van Fastned worden geen gebouwen waarbinnen zich personen kunnen bevinden geprojecteerd. Er is hier dus geen sprake van een (beperkt) kwetsbaar object, zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid onder letter b en l van het Bevi.

Voorgaande houdt dus in dat de aanvraag voor het oprichten van het snellaadstation niet aan het Bevi hoeft te worden getoetst. Overigens kan worden opgemerkt dat het laadstation voor elektrische auto's buiten de contouren van het plaatsgebonden risico 10^{-6} en buiten het brandaandachtsgebied is geprojecteerd. Daarentegen ligt het laadstation wel binnen het invloedsgebied en het explosieaandachtsgebied, maar omdat het hier geen (beperkt) kwetsbaar object betreft wordt dit niet verder beoordeeld.

Verder ligt het laadstation ruimschoots buiten de explosieveiligheidszones van de LPG-installaties. Het laadstation voor elektrische auto's kan namelijk een elektrische ontstekingsbron vormen voor vrijkomend LPG. Voor reguliere opslag en aflevering van LPG kan, ten gevolge van de aanwezigheid van de explosieveiligheidszone (zone 2), in het algemeen worden gesteld dat op een afstand van 3 m van het LPG-vulpunt en de opstelplaats van de LPG-tankwagen en op circa 1,5 m van het LPG-reservoir en LPG-aflevertoestel geen sprake meer is van mogelijk gasontploffingsgevaar.
Het laadstation ligt op meer dan 40 meter vanaf de dichtstbij gelegen LPG-installatie, zijnde het LPG-reservoir en levert dus geen verhoogd gasexplosiegevaar op.

Ruimtelijke onderbouwing
De ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van het LPG-tankstation is voldoende. Naast het noemen van het LPG-tankstation als risicobron, zou hier ook de snelweg A32 als risicobron moeten worden genoemd. De A32 is vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen onderdeel van het Basisnet weg. Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling binnen 200 meter van een Basisnetroute plaatsvindt, dient op grond van het Bevt een externe veiligheidsrisicobeoordeling plaats te vinden.
Voor deze situatie kan deze kort worden gehouden, omdat er geen sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object. Een verantwoording van het groepsrisico hoeft dus ook hier niet plaats te vinden.
De verder in oostelijke richting liggende hoge druk aardgastransportleiding is niet relevant voor deze ontwikkeling. De locatie van het laadstation ligt namelijk buiten het invloedsgebied van deze aardgasleiding.

Conclusie
Het snellaadstation voor elektrische auto's van Fastned wordt in de nabijheid van een LPG-tankstation en een transportroute voor gevaarlijke stoffen geprojecteerd. Het laadstation wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object, waardoor er geen toetsing van het Bevi of het Bevt hoeft plaats te vinden, ondanks dat het laadstation binnen het invloedsgebied van beide risicobronnen ligt.
Het laadstation levert vanwege de elektrische installaties geen verhoogd gasexplosiegevaar op voor het LPG-tankstation. Het laadstation ligt hiervoor op voldoende afstand tot de LPG-installaties.
De verder in oostelijke richting liggende hoge druk aardgastransportleiding is niet relevant voor deze ontwikkeling.
Externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Aanvullend onderzoek is niet nodig.

Bijlage 2 Tekening incl. riolering

Op bestaande HWA - infra aansluiten

Op bestaande HWA - infra aansluiten

PP

VB: BW101_SP19
C19 (4,00 m)

IN

t.k.

t.k.

9.00m

1.00m

9.00m

1.10m

1.10m

0.50m

0.50m

0 Peil = +0.25m boven asfalt

0 Peil = +0.25m boven asfalt

HWA PVC Ø125

s.k.

s.k.

HWA PVC Ø125

HWA PVC Ø125

HWA PVC Ø125

HWA PVC Ø125

UIT

VB: 306

t.k.

t.k.

Fastned-logo

Technische zone

TRAFO

LS

MS

3.91m

3.91m

3.00m

5.04m

Bestrating laadstation	Technische zone	Toekomstige uitbreiding
Voetpad	Overkapping	HWA Bestaand
Lantarenpaal	Herplaatsing	HWA Nieuw
Verkeersbord	Kabeltrace	

Tekenaar: BvL
Versie: Definitief
Rev.1: 02-04-2020 / Hekwerk, maatvoering, logo / BvL
Rev.2: 24-08-2020 / HWA bestaand en nieuw / BvL
Rev.3:

Locatie: 159. Dorpshellen
Toevoeging: Definitief
Tekening: Plattegrond - Optie Nieuw
Nummer: 31.159_FP_A1_1-100
Datum: 17/01/2020
Formaat: A1
Schaal: 1:100

James Wattstraat 77-79 | 1097 DL Amsterdam | T: 020-7155316 | E: contact@fastned.nl

FASTNED

Deze tekening is in het bezit van Fastned BV. Zij mag niet zonder onze voorafgaande uitdrukkelijke toestemming worden gebruikt, vermenigvuldigd, of aan derden worden verstrekt.



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE