

SNELLAADSTATION N31 'T STRAND

Ruimtelijke onderbouwing



Gemeente
Súdwest-Fryslân
Omgevingsvergunning

Besluit: **UV20220577**

Gemeentesecretaris

Datum: **04-07-2023**

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM

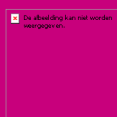
3 maart 2023

PROJECTLEIDER

[REDACTED]

AUTEUR
STATUS

[REDACTED]
Definitief



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Ligging projectgebied	5
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	6
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
2.1	Over Fastned	9
2.2	Beoogde ontwikkeling	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Bodem	23
4.2	Archeologie	23
4.3	Cultuurhistorie	25
4.4	Water	26
4.5	Bedrijven en milieuhinder	28
4.6	Wegverkeerslawaaï	28
4.7	Verkeer	29
4.8	Parkeren	29
4.9	Externe veiligheid	29
4.10	Luchtkwaliteit	30
4.11	Ecologie	31
4.12	Kabels en leidingen	32
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	33
Hoofdstuk 6	Conclusie	35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

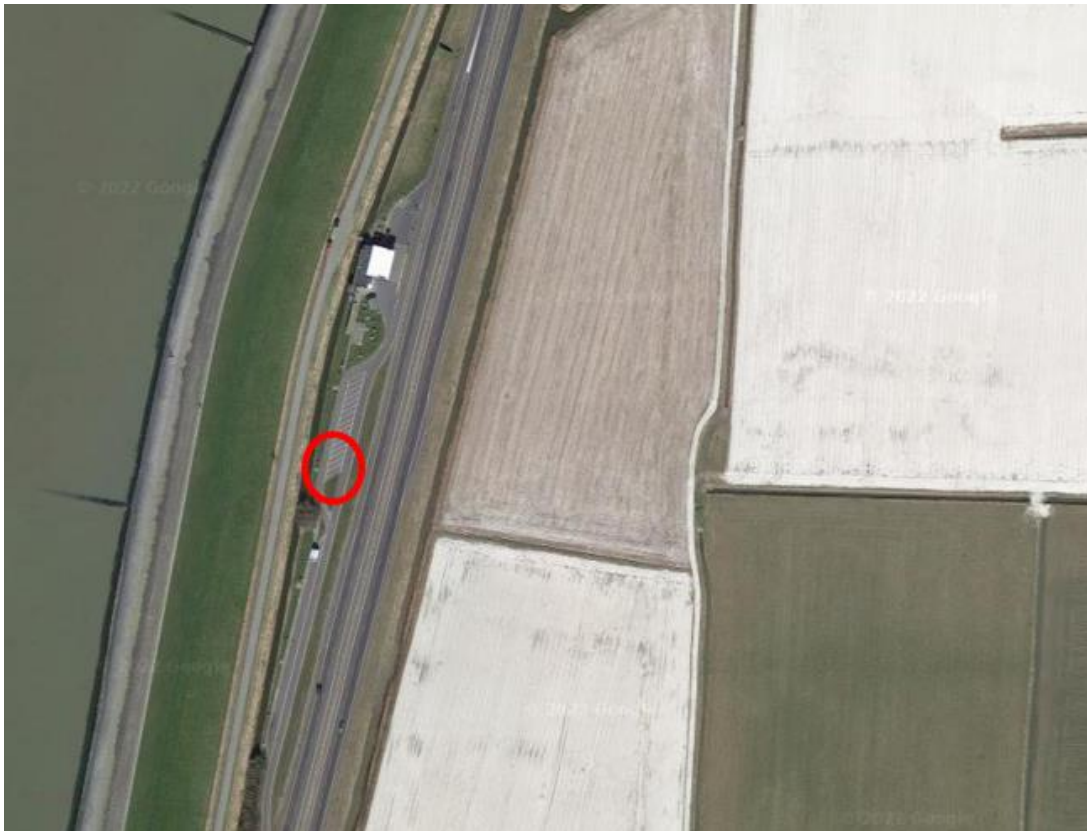
Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt snellaadstations met een herkenbare overkapping 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 meer dan 130 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Een van de locaties bevindt zich op Verzorgingsplaats 't Strand te Pingjum. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van twee laadeilanden met in totaal 4 snelladers en 8 laadplekken. 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 in combinatie met artikel 2.12 lid 1 sub a 3 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 binnenzijde van verzorgingsplaats 't Strand, welke is gelegen aan de westzijde van de N31 tussen afrit 16 Kimsward en afrit 15 Zurich.

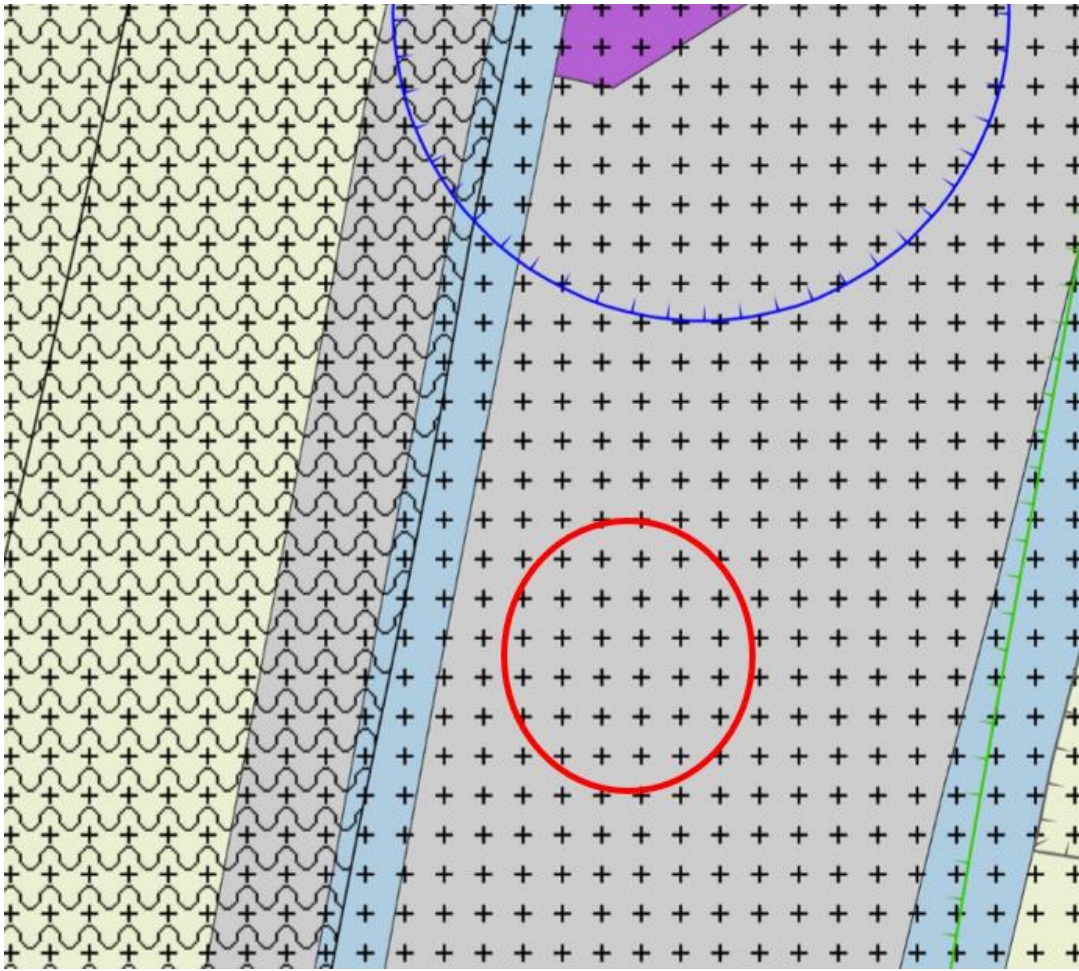
Op de verzorgingsplaats zijn op het moment een tankstation met winkel en parkeervoorzieningen aanwezig. Het projectgebied is momenteel een met gras begroeide (en regelmatige gemaaide) berm en parkeervoorzieningen.



Figuur 1.1: Ligging projectgebied, projectgebied rood omlijnt (bron: Google maps)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is 'Buitengebied Súdwest-Fryslân' is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 december 2019.



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingplan 'Buitengebied Súdwest-Fryslân', projectgebied rood omlijnt (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is 'Verkeer - Wegverkeer'. Daarnaast zijn de gronden bestemd met de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Landschap verkaveling' en geldt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. De gronden zijn volgens artikel 27 bestemd voor:

- wegen, parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden;
- verlaadplaatsen voor landbouwproducten;
- openbare nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- parkeer- en picknickplaatsen;
- bruggen en voorzieningen ten behoeve van de bediening van kunstwerken;
- een gasdrukmeet- en regelstation, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van bedrijf - gasdrukmeet- en regelstation";

met daaraan ondergeschikt:

- verkeers- en verblijfsvoorzieningen;
- openbare nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- water;
- groenvoorzieningen.

Het plaatsen van een laadstation past niet binnen de doeleindenomschrijving en de bouwregels van het bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan 'Buitengebied Súdwest-Fryslân', omdat de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'wegverkeer' geen snellaadstation toestaat.

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 inmiddels zijn er al meer dan 130 stations in Nederland en verschillende in andere landen in 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 toenemende mate elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor elektrische 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 twee laaдеilanden met 8 laadplekken te realiseren op verzorgingsplaats t' Strand. Het snellaadstation wordt gerealiseerd aan de binnenzijde van de verzorgingsplaats waar nu een met gras begroeide (en regelmatig gemaaide) berm en enkele parkeerplekken aanwezig zijn.



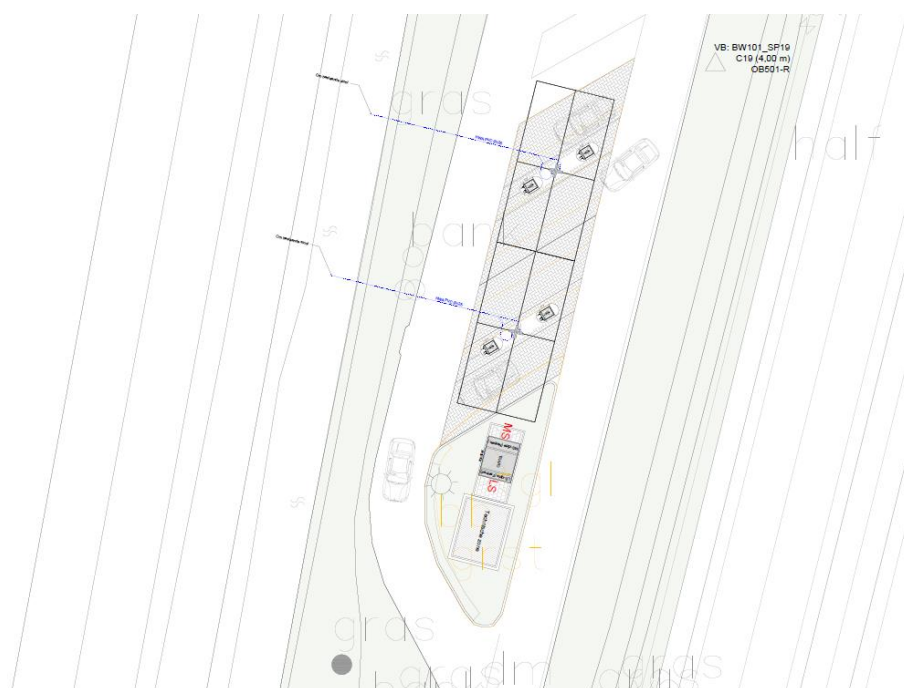
Figuur 2.1: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, december 2021)



Figuur 2.2: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, december 2021)

Het beoogde 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 technische installatie gerealiseerd. In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en overige technische installaties geplaatst.



Figuur 2.3: Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)

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

Fastned zorgt 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 (zie figuren 2.4. en 2.5. voor een impressie). Hierdoor sluit het ontwerp ruimtelijk aan bij het aangrenzende gebied.



Figuur 2.4: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)



Figuur 2.5: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)

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 Nationale omgevingsvisie (NOVI) (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeemverantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Toetsing en conclusie

Met de NOVI zet het Rijk in op een duurzame toekomst. Klimaatbestendige en circulaire ontwikkelingen worden hierbij gestimuleerd. De snellaadstations sluiten aan bij deze ambities. Ze bevorderen de overgang naar een meer duurzame manier van transport. De energie die daarbij wordt gebruikt wordt gewonnen uit wind- en zonne-energie. Hiermee draagt de ontwikkeling van een snellaadstation bij aan de NOVI.

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. Rijkswegen;
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 en conclusie

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 en conclusie

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 500 m² in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 150 m² voor de overkapping en 51,4 m² voor de technische installaties. Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Er is 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 N31. De verzorgingsplaats 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 Deal partners 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 scheidt het Rijk randvoorwaarden voor bedrijven om te blijven innoveren in technologieën in en rondom de laadinfrastructuur.

Toetsing en conclusie

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. Hierdoor neemt de drempel om elektrisch te rijden verder af en is er meer infrastructuur om het toenemende aantal elektrische auto's goed te voorzien. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en past binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.2.5 Kader inrichting verzorgingsplaatsen

Verzorgingsplaatsen zijn een belangrijk onderdeel van de rijkswegen. Rijkswaterstaat beschrijft daarom in het Kader inrichting verzorgingsplaatsen de hoofdeisen waaraan deze plaatsen moeten voldoen. De hoofdeisen worden beschreven vanuit de mogelijke functies van verzorgingsplaatsen. Deze zijn:

- gelegenheid bieden tot rusten, de benen te strekken;
- gelegenheid bieden brandstof bij te tanken;
- gelegenheid bieden iets te eten of te drinken;
- gelegenheid bieden tot het inspecteren van het voertuig/lading.

Rijkswaterstaat wil energie-laadpunten als basisvoorziening op verzorgingsplaatsen. Op elke plek wordt één vergunninghouder toegestaan. Vanuit verkeersveiligheid worden energie-laadpunten geplaatst nabij het tankstation, aan het begin van het verblijfsgebied.

Toetsing en conclusie

Het nieuwe snellaadstation wordt gerealiseerd aan de binnenzijde van de verzorgingsplaats, direct achter het tankstation en met parkeervoorzieningen gelegen voor en achter het gebied. Dit is aan het begin van het verblijfsgebied. Het initiatief voldoet hiermee aan het kader inrichting verzorgingsplaatsen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Fryslân: De romte diele

Op 23 september 2020 is de Omgevingsvisie van de provincie Fryslân vastgesteld. De Omgevingsvisie de romte diele is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie Fryslân voor de periode tot 2050. In deze visie zijn de beleidsuitgangspunten geactualiseerd en in overeenstemming gebracht met de taakverdeling zoals deze is bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De missie van de visie is als volgt verwoord: """. De kernkwaliteiten zijn:

- Zuinig ruimtegebruik | De Friese ruimte doelmatig benutten, onder andere door verschillende vormen van ruimtegebruik te combineren.
- Omgevingskwaliteit als ontwerpbasis | Nieuwe ontwikkelingen bouwen voort op bestaande omgevingskwaliteiten. Aandacht voor eigenheid en identiteit.
- Koppelen van ambities | Plannen en projecten dragen bij aan meerdere ambities. Dit kan door opgaven met elkaar te verweven, slimme combinaties te maken en koppelkansen te benutten.
- Gezondheid en veilig | We nemen gezondheid en veiligheid mee in plannen en zoeken actief hoe we kunnen bijdragen aan een gezonde, prettige leefomgeving. De milieukwaliteit moet minimaal aan de wettelijke normen voldoen.

In de omgevingsvisie worden ook een aantal opgaves genoemd. De provincie streeft naar: een vitale, leefbare en bereikbare leefomgeving; aandacht voor de energietransitie; klimaatadaptatie; versterking van de biodiversiteit.

Verder wordt er in de omgevingsvisie gesproken over duurzaamheid. Hierbij is een betaalbare energievoorziening nodig, net als een beperking van de uitstoot van broeikasgassen. Friesland wil 100% onafhankelijk van fossiele brandstoffen in 2050 en 49% CO2 reductie in 2030 ten opzichte van 1990. Daarvoor moet de overstap worden gemaakt van fossiele energie naar hernieuwbare energie en moeten stappen worden gezet en mogelijkheden worden benut om zowel energieopwekking als -distributie te verduurzamen.

Als laatste dat van belang is voor deze ontwikkeling is de benoeming van het belang van mobiliteit en bereikbaarheid. Om de andere ambities van de omgevingsvisie te realiseren is dit van groot belang. Er is belang bij een goede infrastructuur, zowel fysiek als digitaal, welke verbonden is met het nationale en internationale (wegen)netwerk.

Toetsing en conclusie

De ontwikkeling betreft infrastructuur dat nodig is voor een goed vestigingsklimaat. De hoeveelheid elektrische auto's groeit en de vraag naar laadplekken daarmee ook. De ontwikkeling voorziet in het de vraag naar meer laadplekken. Hiernaast betreft het een ontwikkeling welke duurzaamheid bevordert door meer infrastructuur te realiseren voor elektrische voertuigen. Dit draagt bij aan de energietransitie en het afstappen van het gebruik van fossiele brandstoffen.

De ontwikkeling voorziet ook in het vergroten van het landelijk netwerk van (snel)laadstations waarmee de provincie meer bereikbaar zal worden. Het station sluit aan op een steeds groter wordend netwerk van (snel)laadstations langs snel- en rijkswegen.

De ontwikkeling past binnen de omgevingsvisie de romte diele van Fryslân.

3.3.2 Verordening Romte Fryslân 2014

In de Verordening Romte Fryslân 2014 staan de provinciale regels die doorwerking vinden voor plannen in de leefruimte.

Voor dit project is het volgende van belang. De locatie ligt binnen de reserveringszone versterking primaire waterkeringen. Hieruit volgt dat de volgende artikelen van toepassing zijn:

8.1 Reserveringszones voor versterking primaire waterkeringen

8.1.1

1. In een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een reserveringszone voor versterking van een primaire waterkering buiten aaneengesloten bebouwd gebied, zoals aangegeven op de van deze verordening deel uitmakende kaarten Reserveringszones versterking primaire waterkeringen, wordt de grens van de reserveringszone vastgelegd.
2. Binnen de in het eerste lid genoemde reserveringszones mogen uitsluitend worden toegestaan:
 - a. uitbreiding van bestaande, aan het beheer, onderhoud of productievermogen van het landelijk gebied gebonden bedrijven, mits dit geen onomkeerbare belemmering vormt voor de versterking van de waterkering en hierover advies is gevraagd aan de waterkeringbeheerder;
 - b. uitbreiding van een bestaande woning, een bestaande recreatiewoning, of een bestaand, niet aan het beheer, onderhoud of productievermogen van het landelijk gebonden bedrijf, met maximaal 10% van het bestaande bebouwde oppervlak;
 - c. bebouwing voor openbare nutsvoorzieningen, voor beheer van natuur of van hulpdiensten en voor waterstaatkundig beheer en onderhoud, voor zover deze bebouwing redelijkerwijs niet buiten de reserveringszone kan worden opgericht.

8.1.2

1. In afwijking van artikel 8.1.1, tweede lid kan nieuwe bebouwing binnen een reserveringszone worden toegestaan, indien:
 - a. sprake is van redenen van groot openbaar belang,
 - b. versterking van de waterkering niet onomkeerbaar wordt belemmerd, en
 - c. advies is gevraagd aan de waterkeringbeheerder.

8.1.3

1. In een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een reserveringszone voor versterking van een primaire waterkering binnen aaneengesloten bebouwd gebied, zoals aangegeven op de van deze verordening deel uitmakende kaarten Reserveringszones versterking primaire waterkeringen, wordt de reserveringszone vastgelegd.
2. In een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op de gronden binnen deze reserveringszone, mogen nieuwbouw en uitbreiding van bestaande bebouwing worden toegestaan mits dit geen onomkeerbare belemmering oplevert voor versterking van de waterkering en hierover advies is gevraagd aan de waterkeringbeheerder.

Verder is het artikel over ruimtelijke kwaliteit van belang, deze stelt:

2.1 Ruimtelijke kwaliteit

2.1.1

1. 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.
2. Een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op landelijk gebied stelt zo nodig regels die ertoe strekken dat de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten als bedoeld in het eerste lid, sub b, herkenbaar blijven.
3. Een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing van:
 - a. een uitbreidingslocatie;
 - b. nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur;
 - c. een nieuwe recreatieve voorziening of uitbreiding van een recreatieve voorziening;
 - d. agrarische bedrijven, inclusief glastuinbouwbedrijven;
 - e. overige nieuwe of uitbreiding van bestaande, al dan niet aan het landelijk gebied gebonden functies,binnen de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zoals bedoeld in het eerste lid, sub b.

Toetsing en conclusie

De ontwikkeling van het snellaadstation betreft een overkapping met een open karakter. Het heeft een minimale ruimtelijke impact. Het realiseren van snellaadlocaties op goed bereikbare plekken langs drukke verkeersaders.

Met betrekking tot de ligging naast de dijk:

De ontwikkeling van het snellaadstation leidt niet tot onomkeerbare belemmeringen aan (mogelijke) versterking aan waterkeringen. Er is sprake van een groot openbaar belang om snellaadlocaties te realiseren op verzorgingsplaatsen. Dit helpt namelijk met de transitie naar meer duurzame vormen van mobiliteit. Wel moet er advies worden gevraagd aan de waterkeringbeheerder.

Met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit:

Het ruimtelijk plan, waaronder omgevingsvergunning worden verstaan, moet bevatten hoe het plan wordt ingepast. Hierbij moet het plan invulling geven aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zijnde de structuren van provinciaal belang zoals aangegeven in de structuurvisie Grutsk op 'e Romte. De kernkwaliteiten moeten herkenbaar blijven. Verder stelt de regel dat een ruimtelijk plan moet voorzien in een zorgvuldige inpassing van nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur. Hier betreft het een snellaadstation, dat valt onder infrastructuur.

De locatie ligt in het Marnegebied volgens de structuurvisie Grutsk op 'e Romte. De openheid van de voormalige Marneslenk met de verdichtingen (wegenaanleg op dijken, dorpen) op de kwelderwallen die het gebied begrenzen is gesteld als provinciaal belang. Hierbij wordt verder gesteld dat de (afgebakende) openheid wordt behouden. Het projectgebied ligt naast de zeedijk en hier wordt niet specifiek over gesproken in de structuurvisie.

De locatie kenmerkt zich door een grote mate van openheid, waarbij ook geen opgaand groen aanwezig is. Het snellaadstation zal dus zichtbaar aanwezig zijn in de omgeving. Echter, door het een open karakter in vormgeving zal dit niet leiden tot aantasting van de openheid. Hiernaast wordt er gebruik gemaakt van natuurlijke materialen en vormen.

3.3.3 Regionale Energie Strategie 1.0 Fryslân

De Regionale Energie Strategie (RES) Fryslân beschrijft de bijdrage van de RES Regio Fryslân aan de onderdelen Elektriciteit en Gebouwde Omgeving uit het Klimaatakkoord. De RES 1.0 bouwt voort op de Concept RES die in juni 2020 door alle Friese overheden is vastgesteld en aan het Nationaal Programma RES is aangeboden.

Verschillende maatschappelijke organisaties, georganiseerd in de Friese Energie Alliantie (FEA), en Liander als netbeheerder, zijn betrokken bij de RES. Deze partijen hebben hun eigen bijdragen geleverd en hun ambities en analyses gedeeld. Daarnaast is aandacht gegeven aan de samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partners om met elkaar stappen te kunnen zetten in de energietransitie.

Toetsing en conclusie

De Regionale Energie Strategie 1.0 Fryslân heeft geen directe raakvlakken met de ontwikkeling. Er ligt een focus op verduurzaming, opwek van hernieuwbare energie en warmte structuren.

De RES spreekt kort over laadinfrastructuur als onderdeel van een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Hier wordt verder niet op ingegaan in de RES.

De ontwikkeling wekt (een deel van) zijn eigen energiebehoeften op, dit is in lijn met de ambities van de RES 1.0. Het zorgt ook voor een meer gemakkelijke overstap naar elektrische voertuigen door op een goed bereikbare locatie een snelle laadplek aan te bieden.

De ontwikkeling past binnen de Regionale Energie Strategie 1.0 Fryslân.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie 1.0 Súdwest Fryslân

In 2021 is de Omgevingsvisie 1.0 vastgesteld. De Omgevingsvisie 1.0 gaat over belangrijke onderwerpen als gezondheid, veiligheid, omgevingskwaliteit, bereikbaarheid en economie. Er zijn vijf thema's die centraal staan. Dit zijn:

1. gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving;
2. sterke kernwaarden: cultureel erfgoed, natuur, weids en waterrijk landschap;
3. veerkrachtige en leefbare wijken, dorpen en steden;
4. vitaal en aantrekkelijk landschap; en
5. duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief.

Duurzame en veilige vervoerssystemen is een onderdeel van thema 3, veerkrachtige en leefbare wijken, dorpen en steden. Bij dit thema wordt de ambitie aangegeven om het aantrekkelijkste duurzame woon-, leef- en vestigingsklimaat van (Noord-)Nederland te zijn. Hierbij is goede laadinfrastructuur van belang, omdat dit de duurzaamheid van de mobiliteit versterkt. In 2022 is er het doel om minimaal 500 autolaadpunten te hebben.

De ontwikkeling van dit snellaadstation aan de N31 draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit en geeft uitwerking aan het doel van duurzame mobiliteit te versterken.

3.4.2 Erfgoednota Cultureel erfgoed is geen keus (2021-2026)

Met het vaststellen van de 'Erfgoednota 2021-2026 Cultureel Erfgoed is geen keus' (april 2021) heeft de gemeente haar visie en missie op behoud en ontwikkeling van het erfgoed vastgesteld. De gemeente SWF zorgt samen met de mienskip dat cultureel erfgoed duurzaam behouden en ontsloten wordt en zichtbaar en beleefbaar is. Dit doen wij door erfgoed te waarderen en te beschermen, bewustwording en samenwerking te stimuleren en daardoor erfgoed te versterken en levend te houden.

De mienskip heeft tijdens het 'Rondje Súdwest' in 2019 in het kader van de Omgevingsvisie 1.0 'Oars tinke yn Súdwest' (2021) cultureel erfgoed benoemt als wezenlijk onderdeel van thema 2 van de 5 thema's in de Omgevingsvisie 1.0: sterke kernwaarden: cultureel erfgoed, natuur, weids en waterrijk landschap. Ook het weidse en waterrijke landschap is eigenlijk erfgoed. Immers de meren, kanalen en sloten en weide- en akkergronden zijn allemaal onder menselijke invloed ontstaan en verder vormgegeven, oftewel cultuurlandschap. In die zin geldt hetzelfde voor thema 4: vitaal en aantrekkelijk landschap. Ook in thema 3: veerkrachtige en leefbare wijken, dorpen en steden en thema 5: duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief heeft cultureel erfgoed een rol als wezenlijk onderdeel van de bijzondere woonkwaliteiten. Een zorgvuldige afweging van de cultuurhistorische waarden om de omgevingskwaliteit te kunnen waarborgen en te versterken is dus essentieel.

Het is een gemeentelijke wettelijke taak om te komen tot een zorgvuldige planbehandeling en besluitvorming voor wat betreft cultuurhistorie. Als gevolg van het beleid Modernisering Monumentenzorg is per 1 januari 2012 in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.6.1) bepaald dat gemeenten verplicht zijn cultuurhistorie mee te wegen bij het opstellen van het bestemmingsplan. Niet alleen de cultuurhistorische waarden in de grond (archeologie) maar ook boven de grond moeten meegenomen worden.

Zo stelt de gemeente bij bestemmingsplannen cultuurhistorische analyses op en gaat de gemeente bij de bescherming van archeologische (verwachtings)waarden in bestemmingsplannen formeel uit van de gemeentelijke FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra), een uitsnede van de provinciale FAMKE. Voor de bekende en de te verwachten cultuurhistorische waarden gaat de gemeente uit van de Cultuur Historische kaart van de provincie Fryslân (CHK) en de Landschapsbiografie Súdwesthoeke. Deze kaarten zijn daarmee onderlegger voor het in de Erfgoednota geformuleerde beleid. Niet alle op deze kaarten aangegeven waarden kunnen echter behouden blijven, hier komt een gemeentelijke afweging aan te pas.

In de toelichting van een bestemmingsplan moet beschreven worden hoe het bestemmingsplan met deze waarden omgaat. Op de plankaart kunnen cultuurhistorische waarden aangeduid worden met dubbelbestemmingen en/of aanduidingen. In de regels bij het bestemmingsplan moet worden omschreven welke voorschriften er aan die bestemming zijn gekoppeld. Met de komst van de Omgevingswet worden deze op een gegeven moment doorvertaald naar het omgevingsplan.

Deze ontwikkeling betreft een snellaadstation en maakt geen inbreuk op cultuurhistorische waarden in het gebied.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een deel van de berm. 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 archeologie geldt de nationale wetgeving die afkomstig is uit Europees beleid. Het Verdrag van Valletta (of wel: 'Verdrag van Malta') regelt hoe er omgegaan moet worden met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft het verdrag in 1992 mede ondertekend. De uitgangspunten van dit Europese verdrag zijn in de Nederlandse wet- en regelgeving verankerd door middel van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). De Wamz is in werking getreden op 1 september 2007 en wijzigt hiermee de Monumentenwet uit 1988, de Ontgrondingenwet (Ow), de Wet milieubeheer (Wm), de Woningwet (Ww) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

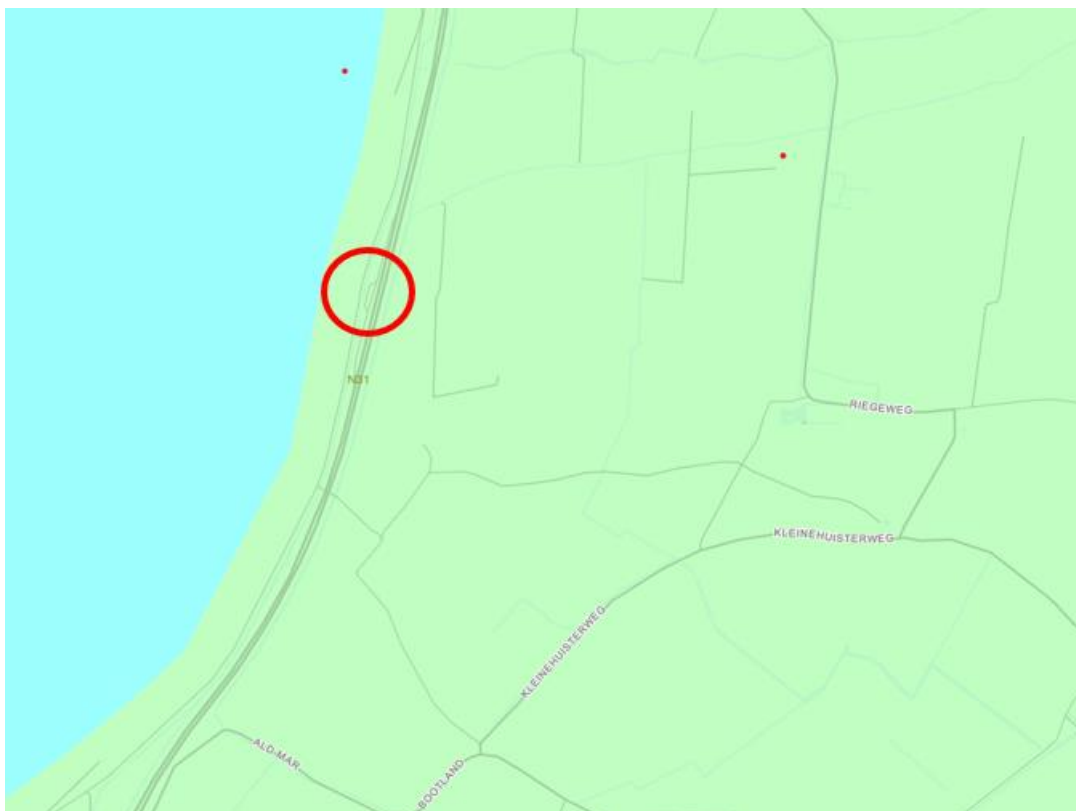
Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Vanaf 1 juli 2016 is dit op dezelfde wijze als via de Wamz verwerkt in de Erfgoedwet en in de toekomst zal dit verwerkt worden in de Omgevingswet. Tot de Omgevingswet ingaat gelden voor onderdelen, die gaan over de fysieke leefomgeving, de bepalingen uit de Monumentenwet. Dit is opgenomen in de overgangsregeling van de Erfgoedwet.

Het uitgangspunt is dat er verplicht rekening gehouden moet worden met het behoud van het archeologisch erfgoed in de bodem. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden door middel van archeologisch onderzoek. Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Op deze wijze is de zorg voor archeologische monumenten geregeld in het proces van de ruimtelijke ordening. Zo is onder andere bepaald dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten, archeologische waarden.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied hebben de gronden Waarde - Archeologie - 2. Op basis van artikel 34.2 mag op de gronden gebouwd worden. Op basis van de regionale beleidskaart FAMKE voor de steentijd-bronstijd ligt het plangebied in een zone waar geen onderzoek noodzakelijk is. Op basis van de provinciale beleidskaart FAMKE voor de middeleeuwen geldt karterend onderzoek 2, wat inhoudt dat er onderzoek uitgevoerd moet worden bij ingrepen van meer dan 2500m². De ontwikkeling betreft geen bodemverstoring van meer dan 2500m². Het aanvragen van een omgevingsvergunning is daarom niet nodig. Eventuele archeologische vondsten moeten wel worden gemeld.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



Figuur 4.1: Archeologische beleidskaart provincie Friesland, projectgebied rood omcirkeld



Figuur 4.2: Archeologische beleidskaart provincie Friesland, projectgebied rood omcirkeld

4.3 Cultuurhistorie

Algemeen

In 2019 heeft de gemeente Súdwest-Fryslân (samen met de gemeente De Fryske Marren, provincie Fryslân en de stichting Mar en Klif) een Landschapsbiografie van de Friese Súdwesthoeke laten opstellen. Vrijwel heel Súdwest-Fryslân maakt deel uit van het Nationaal Landschap Zuidwest-Friesland. Dit gebied wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan landschapstypen, waaronder het stuwwallenlandschap in Gaasterland, de IJsselmeerkust van Makkum tot Lemmer, de kleizone met de wel bekende terpen en het veengebied van de Friese Meren. Ieder landschapstype kent een eigen ontstaansgeschiedenis en cultuurhistorische elementen die van grote waarde zijn voor de beleving van het landschap in de Súdwesthoeke. De waardevolle cultuurhistorische elementen in het buitengebied en het Nationale Landschap zijn op regionaal niveau geïnt inventariseerd en in kaart gebracht in de landschapsbiografie. Deze vormt een aanvulling op de reeds bestaande Cultuurhistorische kaart van Fryslân en sluit aan bij de door de provincie Fryslân uitgegeven “Wordingsgeschiedenis van Fryslân”. Hiermee is de feitelijke basis gelegd voor het ruimtelijk beleid en het “beter vertellen” van de historie van de Súdwesthoeke.

Voor wat betreft met name het gebouwde erfgoed: in het hoofdlijnenakkoord 2018-2022 is aangegeven dat er gekozen is om een inventarisatie van het cultureel erfgoed in de kernen en het buitengebied per deelgebied uit te laten voeren. Op basis van deze inventarisatie kunnen in het bestemmingsplan karakteristieke panden en andersoortige objecten worden aangewezen.

Langs de planlocatie liggen een hoog gewaardeerde dijk en twee hoog gewaardeerde historische wegen, namelijk de rijksweg en de Groenedijk volgens de CHK/ Landschapsbiografie. De planontwikkeling heeft geen negatieve invloed op deze cultuurhistorische elementen.

De ontwikkelingslocatie kent verder de waarde landschap verkaveling. De gronden zijn bestemd voor het behoud, het herstel en de uitbouw van de landschappelijke cultuurhistorische waarden. Het betreft een verzorgingsplaats waar op het deel waar de snellaadlocatie is beoogd een met gras begroeide berm met enkele bomen en parkeerplekken aanwezig zijn. Ook de huidige verkaveling op de locatie wordt niet gewijzigd door de planontwikkeling.

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen;
- het ophogen, afgraven, afschuiven of egaliseren van gronden;
- het dempen en/of graven van sloten en/of andere waterlopen en/of partijen.

Er vinden geen grote ingrepen van het landschap bij deze ontwikkeling plaatst. De karakteristiek van het landschap wordt dan ook niet aangetast. Met de uitwerking van de plannen is rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het landschap door onder andere het gebruik van hout en organische vormen. Het is niet noodzakelijk om nadere eisen ten aanzien van de bescherming van cultuurhistorische waarden te stellen.

4.4 Water

Toetsingskader

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 beheergebied van het 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:

- Bodem- en waterprogramma provincie Fryslân 2022-2027
- Omgevingsvisie Fryslân 2020
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Romte Fryslân 2014

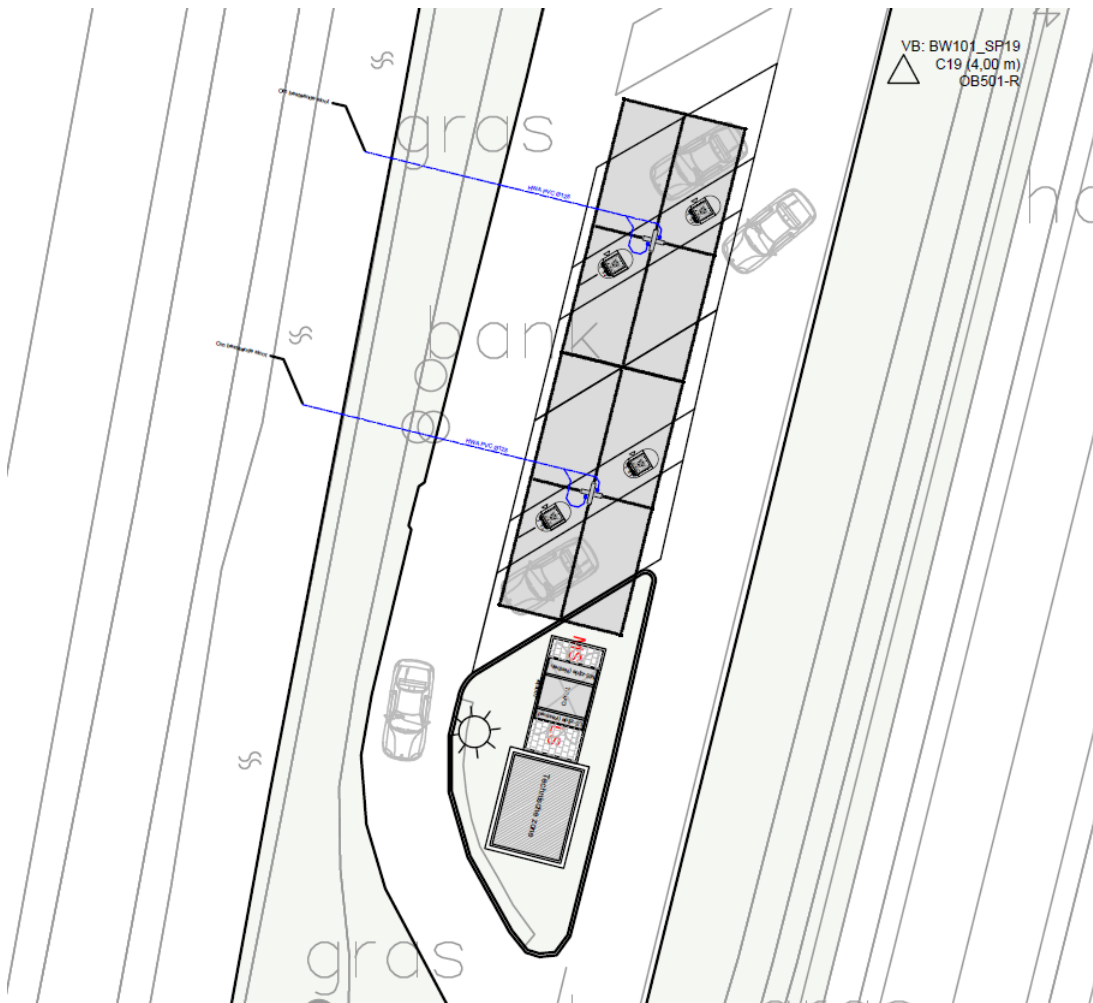
Waterschapsbeleid

Het waterbeheerprogramma 2022-2027 is in mei 2022 vastgesteld door het Algemeen bestuur van het wetterskip Fryslân. Waterveiligheid, waterkwaliteit en duurzaamheid, zeker in het kader van klimaatverandering en veranderende omstandigheden zijn belangrijke onderwerpen in het Waterbeheerprogramma. Intensieve samenwerking tussen gemeenten moet uiteindelijk resulteren in voldoende schoon water en droge voeten. De waterschappen leveren een bijdrage aan de Europese Kaderrichtlijn Water door het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Situatie projectgebied

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding aangesloten op achterliggend oppervlaktewater (indien mogelijk) ofwel op de bestaande HWA-structuur (indien mogelijk). De HWA-structuur wordt om de bestaande slotenstructuur heen aangelegd, zoals te zien in figuur 4.4. Daarnaast worden infiltratiekratten geïnstalleerd.

Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlopende materialen in het snellaadstation. Het terrein is verder alleen bedoeld voor volledig elektrische auto's, dus kans op vervuiling is zeer klein.



Figuur 4.4: Schematische weergave van de infiltratie. (bron: Fastned)

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 meter. Het dichtstbijzijnde kwetsbaar object ligt op circa 350 meter. Er wordt voldaan aan deze richtafstand. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.6 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation is geen geluidsgevoelige functie. Akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.7 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadstation komen 4 snelladers en 8 oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Bij het uitrijden van het snellaadstation liggen parkeervoorzieningen. 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. Deze toename zal geen wezenlijk effect hebben op de verkeersafwikkeling.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.8 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen

Onderzoek en conclusie

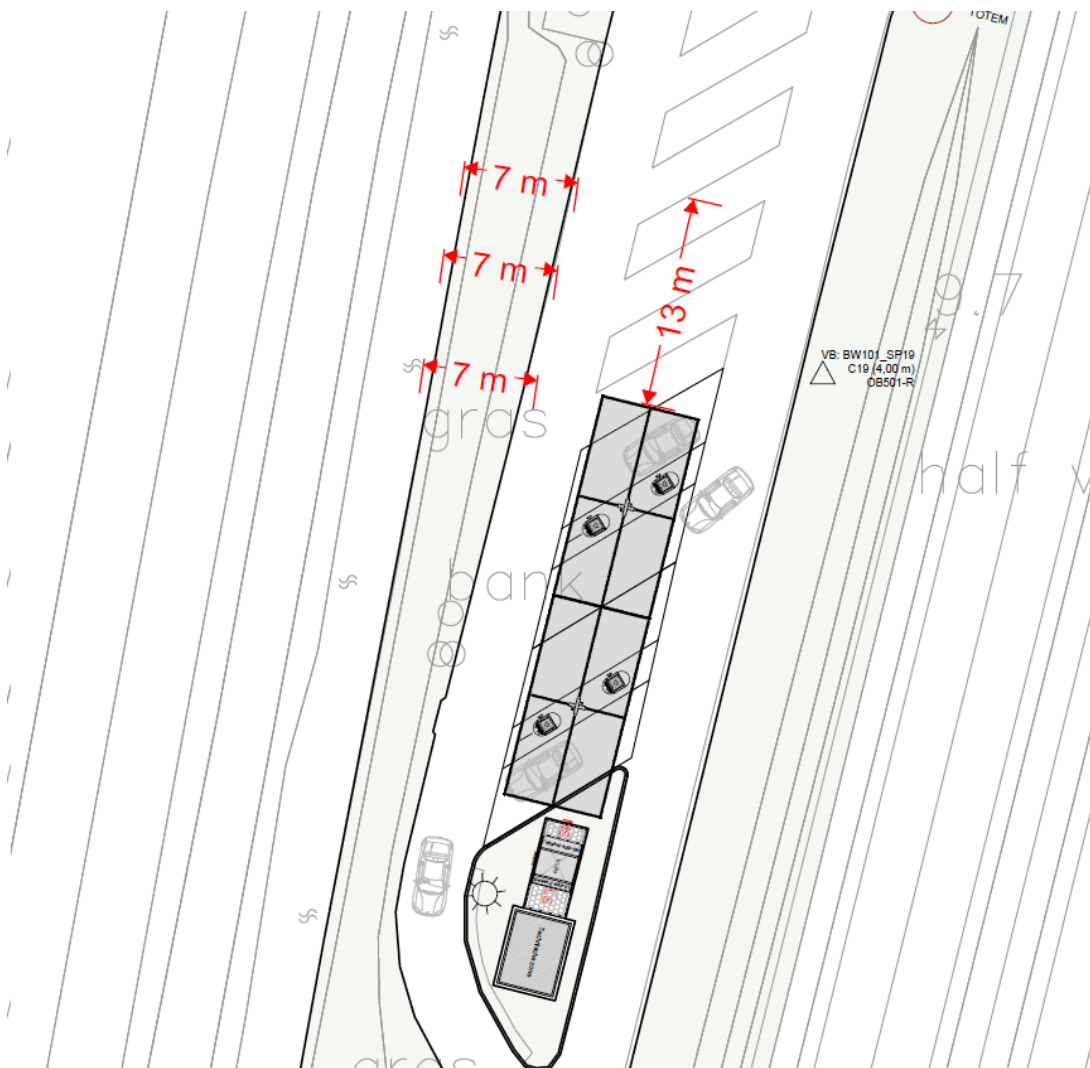
Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation, omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten. Indien op piekmomenten alle oplaadpunten in gebruik zijn, zullen bezoekers even moeten wachten. Hiervoor is op het snellaadstation voor de laadpunten voldoende ruimte. Doordat het snellaadstation een eigen oprit krijgt op de verzorgingsplaats ontstaat er geen hinder op het verkeer.

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

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.

Veiligheidsregio Fryslân, en daarmee de brandweer, is om advies gevraagd door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente. Uit dit advies volgt dat er geen knelpunten zijn met betrekking tot opkomsttijd en bereikbaarheid. Ook moet er sprake zijn van een afdoende bluswatervoorziening. In dit kader kan de naastgelegen sloot worden aangewend in het geval van een brand. De afstanden tussen het asfalt op de verzorgingsplaats zijn klein genoeg dat er voldoende ruimte is voor een brandweerwagen om zich op te stellen op een veilige afstand van een eventuele brand op de projectlocatie. Zie hiervoor figuur 4.5. Het asfalt is voldoende bevonden als opstelplaats door de brandweer om te worden gebruikt bij een eventuele brand. Verder is er ook een bluswatervoorziening aanwezig ten noorden van het tankstation. Hiermee zijn voldoende bluswatervoorzieningen bij het projectgebied aanwezig.



Figuur 4.5 Afstanden tussen de sloot en het asfalt gelegen naast het projectgebied

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 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.

4.11 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Op circa 90 meter afstand ligt het Natura- 2000- en tevens NNN-gebied de Waddenzee. Verder ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied.



Figuur 4.6 Projectgebied t.o.v. Natura 2000-gebied (bron: Atlasleefomgeving.nl)

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 bestaat het projectgebied uit een regelmatig gemaaide berm en enkele bomen. De locatie van de ontwikkeling is op de binnenzijde van de verzorgingsplaats en heeft aan elke zijde regelmatig gebruikte rijbanen van asfalt gelegen. Door de ligging tussen de rijbanen en direct naast de N31, een (drukke) provinciale verkeersader, worden geen beschermde soorten verwacht.

Verder wordt het station verlicht met spots die enkel naar beneden zijn gericht. De verlichting op het station wordt geleidelijk gedimd wanneer niemand aanwezig is. Door deze maatregelen wordt lichtvervuiling zo veel als mogelijk voorkomen.

Conclusie

De ontwikkeling leidt 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.

4.12 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

Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van snellaadstations. De financiering hiervoor wordt gedragen door de initiatiefnemer Fastned. Door middel van een anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over planschadekosten.

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.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het college van burgemeester en wethouders heeft in het kader van de omgevingsvergunningprocedure advies gevraagd aan de veiligheidsregio Fryslân. In dit kader heeft de brandweer aangegeven dat er geen opmerkingen zijn met betrekking tot externe veiligheid. Ook is er advies gegeven met betrekking tot eventuele risico's en brandweezorg. Er worden geen knelpunten voorzien in de opkomsttijd en bereikbaarheid. Met betrekking tot de beschikbaarheid van bluswater moet er een opstelplaats aanwezig zijn met een bluswatervoorziening nabij. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 4.9 Externe veiligheid.

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.

