

Ruimtelijke onderbouwing

Verzorgingsgebied 'Wellerzand'

Gemeente Noordoostpolder

Fastned

Versie: 10-5-2024

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.....	6
2.3	Planproces	6
3	Beschrijving bestaande en toekomstige situatie.....	7
3.1	Bestaande situatie	7
3.2	Toekomstige situatie.....	9
4	Beleid en regelgeving	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Rijksbeleid	12
4.3	Provinciaal en regionaal beleid	17
4.4	Gemeentelijk beleid	23
5	Omgevingsaspecten.....	24
5.1	Bodem	24
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	24
5.3	Flora en Fauna	26
5.4	Geluid	29
5.5	Luchtkwaliteit	30
5.6	Trillingen	31
5.7	Bedrijven- en milieuzonering.....	31
5.8	Kabels en leidingen.....	32
5.9	Externe veiligheid	32
5.10	Water	33
5.11	Parkeren en verkeer	37
5.12	Duurzaamheid en energie.....	38
6	Uitvoerbaarheid	39
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	39
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.3	Sociale veiligheid	39
7	Conclusie	40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

Fastned (hierna: initiatiefnemer) is voornemens om een nieuw laadstation voor elektrische auto's te realiseren ter plaatse van het verzorgingsgebied plaatselijk bekend als 'Wellerzand' langs de A6 in de gemeente Noordoostpolder. 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

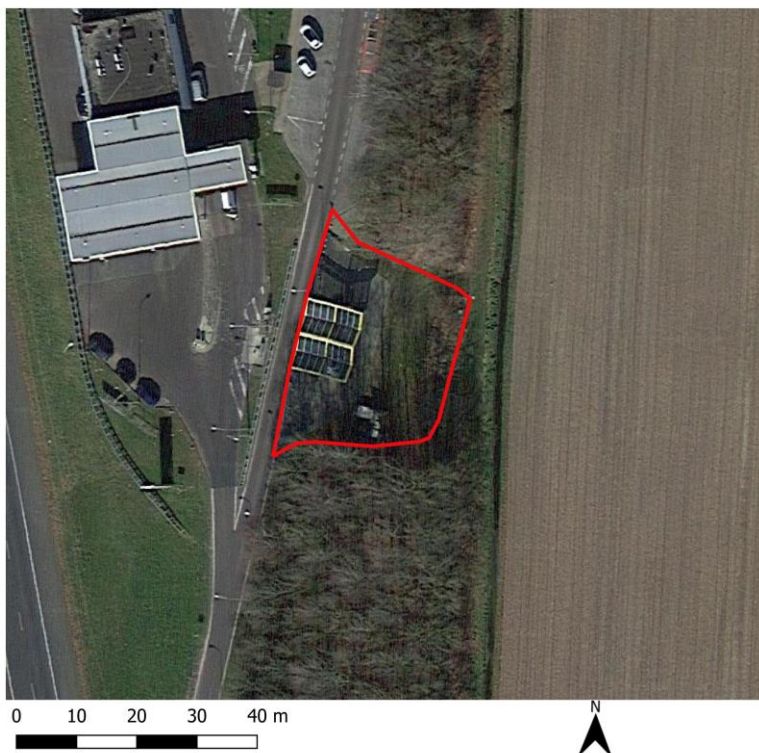
Eén van de locaties waar een dergelijk station beoogd wordt om het laadnetwerk uit te breiden, is de verzorgingsplaats 'Wellerzand', langs de A6. Hier geldt de beheersverordening 'Landelijk Gebied' (vastgesteld 21 maart 2016). Het realiseren van een nieuwe elektrische snellaadvoorziening is op de gronden ter plaatse niet toegestaan. Er is daarom sprake van strijd met het vigerende planologische regime. Om de beoogde ontwikkeling te realiseren zal een afwijking mogelijk gemaakt moeten worden middels artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo.

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 A6 tussen Emmeloord en Lemmer in. Het gebied staat kadastraal bekend als gemeente Noordoostpolder, sectie G, nummer 2237. Het plangebied omvat slechts een deel van het perceel. De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door het tankstation van Shell, het huidige elektrisch oplaadpunt van Fastned en de parkeergelegenheid welke op het verzorgingsgebied aanwezig zijn. Het verzorgingsgebied is gelegen langs de A6 tussen de agrarische gronden ten westen en het natuur- en bosgebied ten oosten. Het huidige oplaadstation van Fastned zal uitgebreid worden om zo gebruikers van elektrische auto's beter te faciliteren. Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het plangebied weer.

Verzorgingsgebied Wellerzand Noordoostpolder



LODEWIJCK
groep

Legenda

Plangebied



Afbeelding 1.1: Plangebied

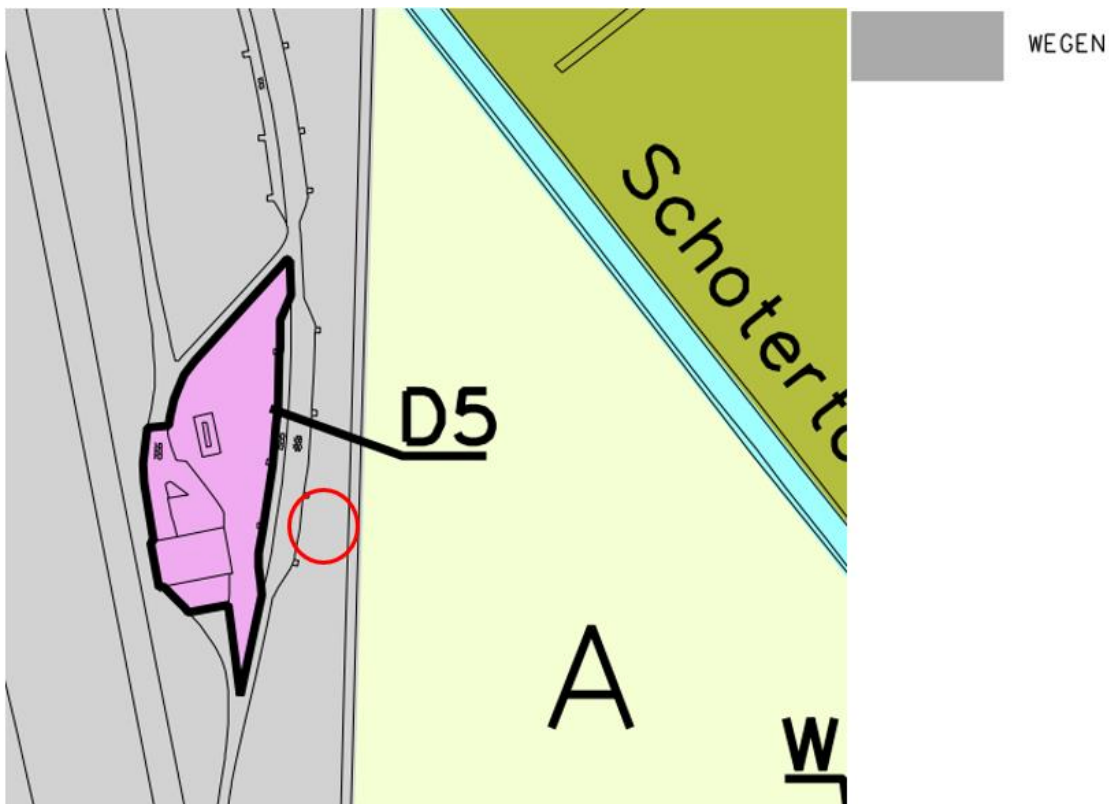
1.3 Leeswijzer

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:

- Beheersverordening Landelijk gebied (vastgesteld 21 maart 2016);
 - Ter plaatse van het plangebied gelden regels van het Bestemmingsplan landelijk gebied 2004
- Parapluplan parkeren (vastgesteld 8 juli 2019);
- Voorbereidingsbesluit Wonen (vastgesteld 8 mei 2023);
- Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters (vastgesteld 12 juli 2023).



Afbeelding 2.1: Uitsnede verbeelding Bestemmingsplan Landelijk gebied 2004, plangebied ter plaatse van de rode cirkel (bron: ruimtelijkeplannen).

2.1.1 Beheersverordening Landelijk Gebied (landelijk gebied 2004)

Het plangebied is gelegen binnen het gebied waar het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2004' voor geldt.

Artikel 10 – Wegen

Het plangebied is gelegen binnen de bestemming 'Wegen' (artikel 10). Het plangebied is gelegen op gronden behorend bij de Rijksweg A6, welke op de verbeelding als categorie 1 wordt weergegeven. Gronden aangewezen als 'Wegen', behorende bij categorie 1, zijn bestemd voor de volgende verkeersdoeleinden:

- Stroomwegen;
- Bijbehorende parkeerplaatsen;
- Op- en afritten;
- Bermen en bermsloten.

Daarnaast zijn de gronden ook bestemd voor wegbeplanting en singels.

Voor het bouwen geldt dat uitsluitend bouwwerken als viaducten, verkeerstekens, lichtmasten, portalen, afrasteringen en nutsbebouwing, uitgezonderd knooppunten voor motorbrandstoffen, zijn toegestaan.

Toetsing van het project aan het bestemmingsplan

Het permanent plaatsen van een overkapping, het realiseren van een uitbreiding van het bestaande snellaadstation en het in gebruik nemen daarvan is in strijd met artikel 10 van het bestemmingsplan 'Landelijk Gebied 2004' behorende bij de beheersverordening Landelijk Gebied.

Het bouwen van een snellaadstation met overkapping en het gebruik daarvan is namelijk niet opgenomen in de planregels behorende bij de bestemming 'Wegen'.

Geconcludeerd wordt dat er een afwijking van de beheersverordening nodig is om onderhavig project mogelijk te maken.

2.1.2 Bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren'

Het parapluplan parkeren regelt dat de in het plangebied aanwezige gronden slechts mogen worden bebouwd en/of in gebruik genomen mogen worden onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid dat bij het gebouw hoort wordt gerealiseerd. Deze parkeergelegenheid dient vervolgens ook in stand gehouden te worden.

Toetsing van het project aan het bestemmingsplan.

Onderhavig project ziet op de ontwikkeling van een snellaadstation. Gebruikers van het station zullen veelal hun weg vervolgen na het opladen van de auto. Maar indien er toch behoefte is aan parkeren is daar op het verzorgingsgebied voldoende gelegenheid voor.

Het bestemmingsplan 'parapluplan parkeren' zal derhalve geen belemmering vormen.

2.1.3 Voorbereidingsbesluit 'Wonen'

Het voorbereidingsbesluit 'Wonen' geeft aan dat er een bestemmingsplan en een beheerverordening 'Wonen' wordt voorbereid. Het uiteindelijke doel hiervan is het voorkomen en beperken van negatieve effecten van kamerverhuur op de woon- en leefomgeving.

Gezien de aard van onderhavig planinitiatief is het voorbereidingsbesluit 'Wonen' niet relevant.

2.1.4 Voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters'

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

2.2 Conclusie

De beheersverordening 'Landelijk gebied' laat het bouwen en in gebruik nemen van een nieuw elektrisch laadstation voor auto's niet toe. Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet daarom 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 aan de oostzijde langs de snelweg A6 in de gemeente Noordoostpolder, halverwege tussen Emmeloord en Lemmer. Op het verzorgingsgebied is in de huidige situatie een tankstation van Shell, een laadstation van Fastned en voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Het gebied in de omgeving kenmerkt zich voornamelijk met de Rijksweg A6 die door agrarische gronden ten westen en natuur- bosgebied ten oosten snijdt. Het verzorgingsgebied wordt daarom voornamelijk gebruikt door autogebruikers die een tussenstop nodig hebben om dan wel te tanken, op te laden of uit te rusten.

Onderstaande afbeeldingen zijn een weergave van de huidige situatie.



Afbeelding 3.1: Het verzorgingsgebied Wellerzand gezien vanaf de inrit (bron: google maps)



Afbeelding 3.2: Huidige situatie laadstation Fastned (bron: google maps)



Afbeelding 3.3: Parkeergelegenheid in de bestaande situatie gezien vanaf het verzorgingsgebied Wellerzand (bron: google maps)

3.2 Toekomstige situatie

Fastned is voornemens om op het plangebied het huidige snellaadstation uit te breiden om elektrische auto's te voorzien van extra oplaadpunten. Het is daarmee een aanvulling op het al bestaande laadstation waardoor onderhavige ontwikkeling goed aan zal sluiten op de bestaande omgeving en bebouwing. Het snellaadstation maakt daardoor gebruik van de al aanwezige in- en uitrit van het gebied, evenals het aanwezige verharde terrein en de parkeergelegenheid rondom het plangebied.

De bestaande overkapping is op 27 december 2016 vergund voor een periode van 10 jaar. Fastned is voornemens om deze overkapping te behouden en de tijdelijke vergunning om te zetten tot een permanente vergunning. Het permanent vergunnen van deze overkapping maakt tevens onderdeel uit van onderhavige aanvraag.

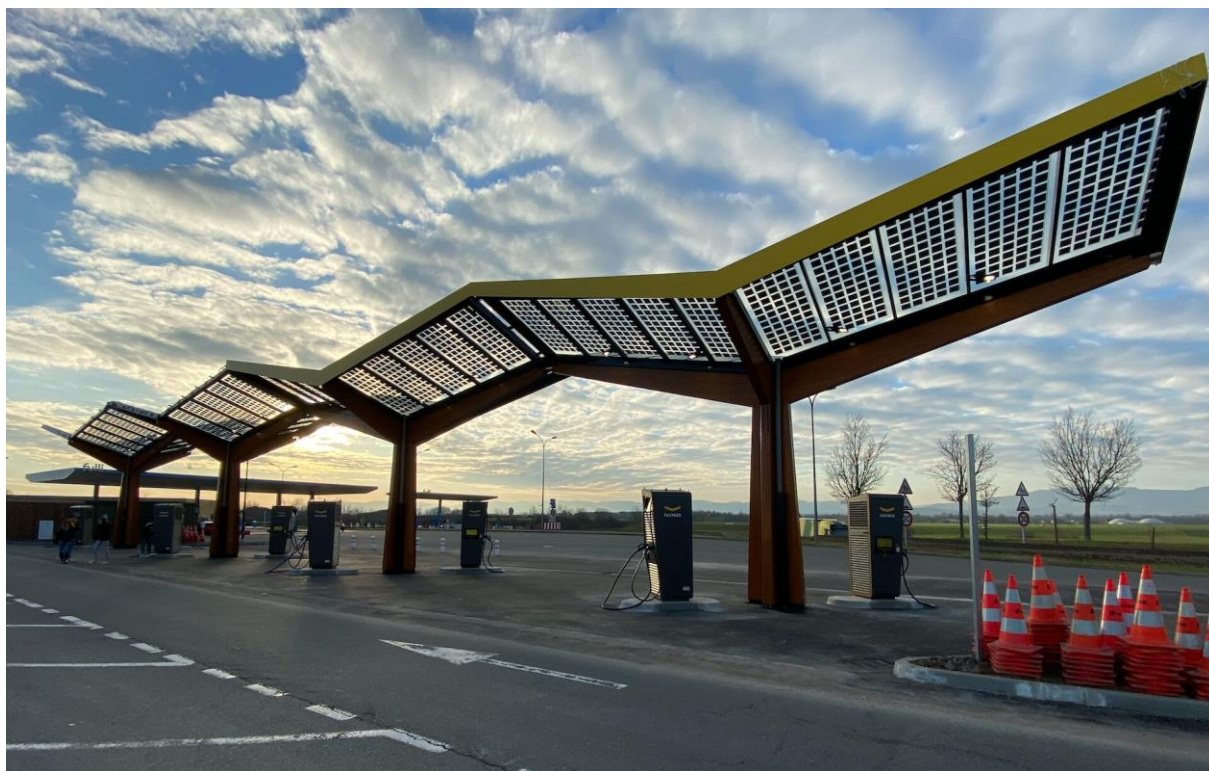
Om de uitbreiding van het laadstation mogelijk te maken zal er wat gras en wellicht enkele bomen verwijderd worden, evenals een oude transformator, een parkeervak en een verhard voetpad. In de nieuwe situatie komt er circa 551 m² aan verhard oppervlakte bij ten behoeve van de fundering, en 43,5 m² ten behoeve van een nieuw voetpad. Daarnaast ziet de ontwikkeling op de toevoeging van 1 extra laaideiland met plaats voor 4 snelladers onder een overkapping van 12 meter lang bij 10 meter breed en 7 meter hoog.

Verder geldt dat het verzorgingsgebied voorzien zal worden van een nieuwe technische zone, de nodige belichting, verkeersborden en totem om duidelijk aan te geven dat er een snellaadstation aanwezig is op het verzorgingsgebied.

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. Onderstaande afbeeldingen geven de beoogde indeling van het plangebied na afronding van het project en een impressie van het beoogde eindproduct.



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



Afbeelding 3.5: Impressie van de overkapping op het 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 oog 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 hoeveelheid verhard oppervlak dat gerealiseerd zal worden voor onderhavig project, zou gesproken kunnen 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 stimuleren. Het Bro zal daarom geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

Bovendien wordt het project gerealiseerd op een locatie waar verharding volgens het bestemmingsplan al toegelaten wordt. Daarnaast is de locatie van deze ontwikkeling een logische keuze aangezien het goede aansluiting vindt op de rest van het verzorgingsgebied.

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)

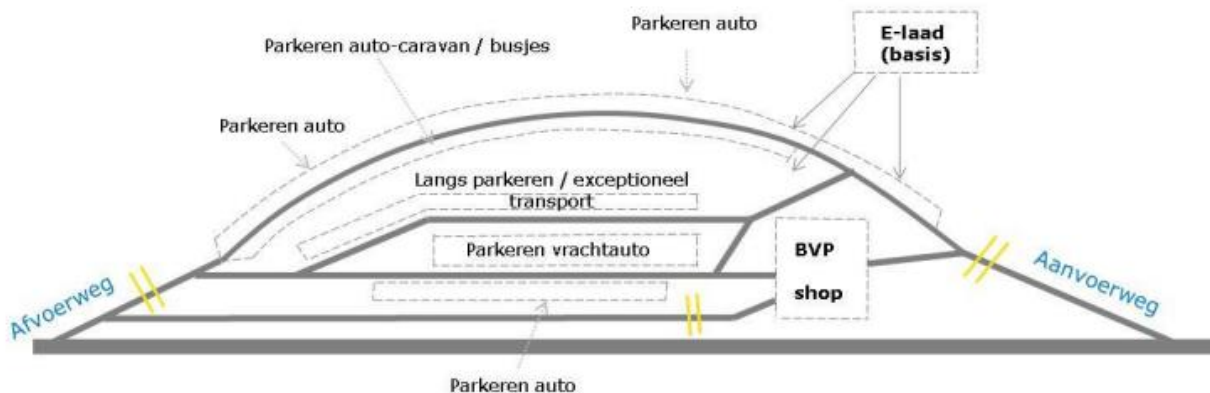
Het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen vervangt de 'Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010' en de 'handreiking e-laadpunten verzorgingsplaatsen'. Dit kader is een beschrijving van hoe functies op verzorgingsplaatsen gerealiseerd moeten worden, en hoe de aanwezige services eruit dienen te zien. Het is daarmee 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 A6. 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 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 aansluit op het beleid zoals geformuleerd in het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Flevoland 'FlevolandStraks'

De omgevingsvisie van Flevoland (vastgesteld op 8 november 2017) is opgesteld om de provincie te voorzien van een lange termijn visie voor de periode tot 2030 en verder. De visie omvat kansen, opgaven en uitdagingen op het gebied van verschillende thema's. De thema's zijn de volgende:

- Landbouw: Meerdere Smaken;
- Regionale Kracht;
- Ruimte voor Initiatief;
- Het Verhaal van Flevoland;
- Duurzame Energie;
- Platform Circulair Flevoland;
- Krachtige samenleving.

Voor deze thema's wordt echter niet precies beschreven wat, waar en wanneer moet komen of gebeuren. De provincie staat open voor en houdt rekening met nieuwe inzichten. Daarom worden de ambities stap voor stap gerealiseerd waardoor er adequaat gereageerd kan worden op nieuwe mogelijkheden.

Doorwerking plangebied

Onderhavig project ziet op de ontwikkeling van een laadstation, en heeft daarom raakvlakken met het thema Duurzame Energie. Namelijk, de provincie benoemt het reduceren van koolstofdioxide als opgave. Er wordt namelijk veel fossiele brandstof gebruikt. Ondanks dat het niet specifiek wordt benoemd in de omgevingsvisie, is het faciliteren van elektrische auto's een manier om dit gebruik van fossiele brandstoffen wellicht terug te dringen binnen de provincie. De realisatie van een oplaadstation voor elektrische auto's stimuleert namelijk het gebruik van duurzaam vervoer. Onderhavig project sluit daarmee aan op de ambitie van de provincie Flevoland om het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen, en een duurzame provincie te worden.

4.3.2 Regionale Energie Strategie Flevoland

De provincie Flevoland is zeer actief om de provincie zo duurzaam mogelijk te maken. Maar dit doet de provincie niet alleen. Er wordt samengewerkt met andere overheden, organisaties en de Flevolandse zelf. Flevoland is daarom ook partner in de Flevolandse Energie Agenda (FEA). De FEA heeft als ambitie om in 2050 als Flevoland zijnde CO₂-neutraal te zijn. Om dit te bereiken is het document voor Regionale Energie Strategie (RES) 'Energie met beleid opgesteld', waarin opgaven en ambities worden verwoord om Flevoland duurzamer te maken.

Doorwerking plangebied

De RES heeft betrekking tot de opwekking van duurzame energie zoals zonne-energie en windenergie. De realisatie van een laadstation voor elektrische auto's heeft hier geen directe raakvlakken mee, maar zal ook het opwekken van duurzame energie niet in de weg staan of belemmeren. Eerder, zal het laadstation bijdragen aan de ambitie van de FEA om de provincie duurzaam te maken. De RES Flevoland zal derhalve geen belemmering vormen voor onderhavig project.

4.3.3 Mobiliteitsvisie Flevoland 2030

De mobiliteitsvisie is opgesteld als vervanging van het onderdeel mobiliteit in het Omgevingsplan Flevoland. Bij het opstellen van deze visie heeft afstemming plaatsgevonden met verschillende stakeholders, waaronder de wegbeheerders (gemeenten en Rijkswaterstaat) en overige partijen binnen de vervoerregio. Flevoland is een provincie waar de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit een grote rol speelt en waar veel innovaties plaatsvinden. De visie behandelt daarom thema's als de toekomst, het verbinden van mobiliteit en versterken van mobiliteitstypen. Binnen deze thema's worden verschillende doelen gesteld.

Doorwerking plangebied

Flevoland heeft als provinciale doel om op den duur energieneutraal te zijn. Onderdeel van de strategische visie om dit te bereiken is het vervoer en de mobiliteit. De provincie heeft zich namelijk gecommitteerd aan het Nationale Energieakkoord, waarin ambitieuze doelen op het gebied van mobiliteit zijn opgenomen. Het is hierbij zaak om een reductie van CO₂, fijnstof en stikstof te realiseren om zo de luchtkwaliteit te verbeteren. De provincie wilt daarom schone vormen van vervoer faciliteren en waar mogelijk stimuleren. Daarbij worden mogelijk eisen gesteld aan takstations langs provinciale wegen om de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen, waaronder elektriciteit, te bevorderen. Dit wordt gedaan omdat de provincie zich bewust is van de invloed van mobiliteit op de leefomgeving, gezondheid, landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit. Ontwikkelingen die leiden tot schoner, stiller en zuiniger vervoer zullen daaro bijdragen aan het 6^e doel gesteld in de visie waarin wordt gesteld dat de mobiliteitsontwikkeling gepaard moet gaan met een verbetering van de leefbaarheid.

Het realiseren van een nieuw oplaadstation voor elektrische auto's, wat het gebruik van deze duurzame auto's zowel faciliteert als stimuleert, zal bijdragen aan de vervoersontwikkelingen die leiden tot een schoner, stiller en zuiniger wagenpark. Hierdoor sluit het project aan op de mobiliteitsvisie Flevoland 2030.

4.3.4 (Geconsolideerde) Omgevingsverordening Flevoland

De geconsolideerde omgevingsverordening Flevoland (vastgesteld 27 februari 2019 en intussen gewijzigd en aangepast) bevat regels over hoe de provincie omgaat met de fysieke leefomgeving. Het bevat regels die betrekking hebben op verschillende, uiteenlopende, thema's. De opgestelde regels gelden voor inwoners, bedrijven en andere overheden. Hierbij kan gedacht worden aan verboden of toestemmingen bij omgevingsvergunningen, ontheffingen of meldingen. Daarnaast zijn regels opgenomen voor het eventueel compenseren van bepaalde waarden op een andere locatie. Deze huidige omgevingsverordening is geldend tot de inwerkingtreding van de omgevingswet op 1 januari 2024. Op dat moment zal ook de nieuwe omgevingsverordening gelden.

Doorwerking plangebied

Het plangebied van onderhavig project is gelegen binnen verschillende themakaarten van de geconsolideerde omgevingsverordening. Echter is niet elk thema even relevant.

Schaliegas

Voor onderhavig plangebied geldt dat er een verbod geldt op opsporing en winning van schaliegas en schalieolie. Dit is niet relevant voor onderhavig project.

Wind

Voor onderhavig plangebied geldt dat het gelegen is in een 'niet-windgebied'. Hierdoor is het uitgesloten dat er nieuwe windmolens worden gerealiseerd of dat bestaande windmolens worden opgeschaald. Dit is niet relevant voor onderhavig project.

Bescherming landschap

Voor onderhavig plangebied geldt dat het verboden is om zonder ontheffing één of meerdere borden te plaatsen, te doen plaatsen, geplaatst te houden, aan te brengen, te doen aanbrengen of aangebracht te houden op of aan een onroerende zaak. Dit is geldend buiten de bebouwde kom met het oog op de bescherming van het bestaande landschap en het bestaande landschapspatroon. Ondanks dat er voor onderhavig project enkele borden worden geplaatst, worden deze niet geplaatst op of aan een onroerende zaak. Daarom is dit verbod niet relevant voor onderhavig project. Bovendien zijn de borden die geplaatst zullen worden rondom de onroerende zaak ten behoeve van de verkeersveiligheid, waardoor deze in ieder geval vallen onder de categorie voor uitzonderingen zoals genoemd onder artikel 3.4, lid 1 onder j van de verordening.

Daarnaast gelden regels met betrekking tot de vestiging van geitenhouderijen. Deze regels zijn gezien de aard van onderhavig project niet relevant.

Watersysteem

Hieronder staat vermeld dat het plangebied valt onder het Waterschap Zuiderzeeland. Het aspect water zal toegelicht worden onder paragraaf 5.10, waarin wordt onderbouwd dat dit geen belemmering zal vormen voor onderhavig project.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het plangebied is gelegen in het Werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland. Het gebied kent daardoor geen wezenlijke kenmerken en waarden die beschermd dienen te worden. Het Natuurnetwerk Nederland zal daarom geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

Stiltegebieden

Onderhavig plangebied ligt binnen de 'Buffer Stiltegebieden'. Voor stiltegebieden geldt als richtwaarde dat de maximale geluidsbelasting vanwege een geluidsbron binnen een straal van 1,5 kilometer van het gebied een geluidsniveau van 35 dB(A) gemiddeld per uur op 50 meter van het stiltegebied mag betreffen. Er geldt binnen deze gebieden namelijk een verbod op het verstoren van de ervaring van natuurlijke geluiden. Onderhavig plangebied ligt op de rand van de buffer en betreft een laadstation voor elektrische, stille auto's. Met het gebruik van het laadstation zal daarom geen geluid geproduceerd worden die de grenswaarde overschrijdt. Het project voldoet daarmee aan de regelgeving voor stiltegebieden.

Luchtvaart

Het hoofdstuk 'luchtvaart' heeft betrekking op het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling in de provincie Flevoland. Dit is niet relevant voor onderhavig planinitiatief.

Bodemsanering

Onderhavig plan ziet niet op de sanering van gronden. Dit hoofdstuk is daarom niet relevant voor onderhavig project

Conclusie

De omgevingsverordening Flevoland zal geen belemmering vormen voor het realiseren van een laadstation op de beoogde locatie.

4.3.5 Omgevingsprogramma Provincie Flevoland

Het provinciale Omgevingsprogramma Flevoland is een verdere uitwerking van wat de provincie belangrijk vindt en wat de provincie wil doen om te zorgen voor een goede leefomgeving. Het te voeren beleid, de maatregelen en eventuele acties om de doelstellingen te behalen staan in dit programma verwerkt. Het gaat daarbij in op thema's als ontwikkeling, het gebruik en beheer van wegen, natuur en bodem. Kortom: de fysieke leefomgeving.

Doorwerking plangebied

Voor onderhavig project is gebruik gemaakt van de digitale kaart viewer om inzichtelijk te krijgen welk beleid geldt ter plaatse van het plangebied. Op het verzorgingsgebied Han Stijkel komt naar voren dat de volgende thema's relevant kunnen zijn:

- Wind uitgesloten – Wind;
- Landelijk gebied – Ruimte;
- Aardkundig waardevolle gebieden – Aardkunde;
- Ruimte voor winnen bodemenergie – Bodemenergie;
- Nationale stroomweg – autosnelweg – Categorisering provinciaal wegennet 2030;
- Hoofdas weg – Hoofdassen Flevoland;
- Kwaliteitsnet goederenvervoer – Streefbeeld goederenvervoer;
- Noordelijk Flevoland – Speerpunten.

Gezien de aard van onderhavige ontwikkelingen zijn niet alle thema's relevant voor de aanvraag. De wel relevante thema's worden behandeld.

Aardkundig waardevolle gebieden – Aardkunde

Onderhavig plangebied is gelegen binnen een aardkundig waardevol gebied. Namelijk, 'Veenkuilgebied'. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt daarom dat er aandacht voor deze aardkundige waarden moet zijn. Grootschalige ontgronding is dus niet zonder meer denkbaar.

Voor onderhavig project geldt echter dat de ontwikkeling van beperkte omvang is, op een verzorgingsplaats langs de snelweg. Er kan daarmee gesteld worden dat er geen afbreuk van aardkundige waarden zal plaatsvinden.

Nationale stroomweg – autosnelweg – Categorisering provinciaal wegennet 2030

Hierbinnen wordt voornamelijk de categorie van de naastgelegen weg, Rijksweg A6, geformuleerd. De verzorgingsplaats maakt namelijk deel uit van een 'Stroomweg – autosnelweg'. Daarbij wordt vermeld dat de provincie er naar streeft de betrouwbaarheid van het wegennet te vergroten. Beoogde investeringen in de infrastructuur zullen daarom in dienst moeten staan van optimaal bereikbare steden en werklocaties.

Voor een betere bereikbaarheid van de omgeving voor elektrisch aangedreven auto's is een elektrisch laadstation van groot belang. De uitbreiding van het bestaande station op verzorgingsplaats Wellerzand zal de omgeving daarom nog beter bereikbaar maken voor elektrisch aangedreven auto's.

Hoofdas weg – Hoofdassen Flevoland

Onderhavig plangebied maakt deel uit van de hoofdassen voor mobiliteit in Flevoland. De A6 wordt steeds belangrijker als (inter)nationale verkeersader. Het fungeert als een doorvoergebied van de noordelijke provincies naar de Randstad. Een goede ontsluiting, rekening houdend met toekomstige ontwikkeling op het gebied van mobiliteit, is op deze hoofdassen dus van groot belang.

Om het elektrisch vervoer op deze hoofdassen goed te kunnen faciliteren is een uitbreiding van het elektrisch laadstation passend. Zo wordt er rekening gehouden met een innovatie op het gebied van mobiliteit, de groeiende vloot van elektrisch aangedreven auto's.

Conclusie

Onderhavige ontwikkeling zal geen afbreuk doen aan aardkundige waarden. Daarbij wordt er met de uitbereiding van het bestaande laadstation gezorgd voor betere voorzieningen voor elektrisch aangedreven auto's waardoor de bereikbaarheid van de omgeving verbeterd zal worden. Tevens wordt daarmee rekening gehouden met een (toekomstige) groei in het gebruik van elektrische auto's, waardoor de A6 ook voor elektrische auto's steeds beter kan fungeren als verkeersader tussen de Randstad en de noordelijke provincies. De ontwikkeling sluit daarmee aan op het provinciale Omgevingsprogramma.

4.3.6 Programma Landschap van de Toekomst (vastgesteld 13 oktober 2021)

Ruimtelijke kwaliteit staat steeds vaker onder druk door alle ruimtelijke opgaven die op het landschap afkomen. Gebieden worden steeds vaker multifunctioneel ingericht. Het is daarom van belang dat het landschap proactief en integraal vorm gegeven wordt, met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Het programma Landschap van de Toekomst is een structuurvisie die een programma heeft opgesteld om de waarden en de identiteit van het Flevolandse landschap vorm te geven. Het Beschrijft hierbij de kernkwaliteiten en de doelen die daarbij horen. Het programma benoemt daarbij de volgende kernkwaliteiten:

- Het waterbouwkundig bouwwerk;
- Het Mondriaanlandschap;
- De beplanting van lanen en singels;
- Het contrast tussen oud nieuw land.

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen rekening te houden met deze kernkwaliteiten, om zo het Flevolandse landschap vorm te blijven geven.

Doorwerking plangebied

Ter plaatse van het plangebied gelden de kernkwaliteiten van Openheid en Mondriaanlandschap, evenals de kwaliteiten van aaneengesloten boscomplexen, de poldernatuur en stads- en dorpsbossen. Daarbij gelden ook richtlijnen met betrekking tot Lanen en Singels.

Openheid en Mondriaanlandschap

Samenvattend wordt deze kernkwaliteit gevormd door het licht en het steeds wisselende kleurenpalet van het landschap, samen met de zichtbare verre horizon en ruimte. Openheid en Mondriaanlandschap vergt zorgvuldigheid en aandacht waar ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee dienen te houden.

Onderhavig project wordt gerealiseerd ter plaatse van een verzorgingsgebied waar in de huidige situatie soortgelijke bebouwing aanwezig is. Het project wordt daarmee op een logische locatie gerealiseerd, zonder daarbij afbreuk te doen aan de openheid en het mondriaanlandschap.

Lanen en Singels

Het landschap kenmerkt zich met beplantingsstructuren. De structuren geven de open ruimte een meer menselijk schaal en maat. Middels lanen en singels, gebaseerd op vaste afstanden van elkaar, wordt de landbouwkundige verkaveling van de polder geaccentueerd. Onderhavig project zal geen afbreuk doen aan de herkenbare lanen en singels omdat het gerealiseerd wordt op een verzorgingsgebied langs de Rijksweg A6.

Aaneengesloten boscomplexen

Deze beplantingsstructuur kenmerkt zich als een aaneengesloten gebied van beplanting, die soms met meerder boscomplexen samen een ketting vormen. Onderhavig plangebied, het verzorgingsgebied,

maakt niet direct onderdeel uit van een dergelijk boscomplex maar is wel nabij een dergelijk boscomplex gelegen. Het plangebied is echter gelegen op een al bestaand verzorgingsgebied gelegen op circa 500 meter afstand van het boscomplex. De ontwikkeling zal daarom geen aantasting van deze beplantingsstructuur betekenen.

Poldernatuur

De poldernatuur kenmerkt zich door plekken waar de natuur geleidelijk aan het rationele grid van de polder overneemt. Daarnaast kenmerkt het zich ook door de Oostvaarderplassen, Lepelaarplassen, Marker Wadden en het Markermeer. Ter plaatse van onderhavig plangebied kan er gesteld worden dat er geen afbreuk zal plaatsvinden aan deze kenmerken en daarmee de poldernatuur. Het project sluit namelijk aan op het al bestaande verzorgingsgebied langs de A6.

Stads- en dorpsbossen

Deze vorm van beplanting komt voor tussen bebouwing en het omringende open landschap. Het vormt daarmee de overgang van stad naar land. Onderhavig plangebied maakt echter geen deel uit van een stad of dorp, en er is dus ook geen dergelijk stads- of dorpsbos aanwezig. Er zal derhalve ook geen afbreuk aan deze beplantingsstructuur plaatsvinden.

Geënsceeneerde wegen

De wegen door Flevoland zijn zorgvuldig ontworpen belevingslijnen door het landschap van de polder. De A6 is uniek met zijn ligging op het maaiveld die afwisseling biedt van openheid, of beplanting met bomenrijen. Onderhavig plangebied is gelegen op een verzorgingsgebied achter/tussen een dergelijke bomenrij. De realisatie van deze ontwikkeling zal daarom geen afbreuk doen aan de beleving van A6 met zijn afwisseling.

Conclusie

Gezien de locatie waar onderhavig project wordt beoogd zal er met het uitbreiden van het snellaadstation geen afbreuk plaatsvinden aan bovengenoemde kernkwaliteiten en beplantingsstructuren. Het programma Landschap van de Toekomst zal derhalve geen belemmering vormen.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Noordoostpolder 2025 (vastgesteld december 2013)

De structuurvisie is opgesteld om sturing te geven aan toekomstige ontwikkelingen. Zeker binnen een gemeente met het formaat van Noordoostpolders is een visie met heldere keuzes en overwegingen van belang. De visie is daarom een integrale ruimtelijke visie die de gewenste waarden en kwaliteiten schetst en vooruit heeft gekeken naar 2025. Het is daarmee een kader voor initiatieven voor zowel burgers als ondernemers. Met de visie wordt een koers gezet voor de toekomst, en is vastgelegd welke waarden belangrijk zijn om te behouden of om te veranderen. Het kent daarmee enige mate van globaliteit en abstractie en geeft voornamelijk de ambities van de gemeente weer. De visie schetst deze ambities voor uiteenlopende, ruimtelijke, thema's:

- Landschap;
- Cultuurhistorie;
- Natuur;
- Water;
- Landbouw;
- Werken;
- Bevolking en wonen;
- Voorziening en leefbaarheid;
- Recreatie en toerisme;
- Infrastructuur en verkeer;
- Duurzame energie.

Ondanks dat de visie is vastgesteld in 2013 en daarmee enigszins oud is, zullen de ambities van de gemeente nog steeds gelden. Vervolgens kan getoetst worden in hoeverre onderhavig project aansluit bij de gestelde ambities.

Doorwerking plangebied

Onderhavig project heeft voornamelijk raakvlakken met het thema 'Infrastructuur en verkeer'. De gestelde ambitie voor dit thema betreft het investeren in bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar ook het leggen van de nadruk op schoner vervoer en extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Voor duurzame mobiliteit betekent dit concreet, onder meer;

- Vergroting van het aandeel schone en zuinige voertuigen.

Het doel hiervan is het reduceren van CO₂-uitstoot als gevolg van autoverkeer.

Onderhavig project ziet op het uitbreiden van een snellaadstation voor elektrische auto's en het permanent vergunnen van een bestaande overkapping ten behoeve van het snellaadstation. Hiermee wordt het gebruik van elektrische auto's in de omgeving gestimuleerd en gefaciliteerd. Als gevolg wordt de omgeving aantrekkelijker voor het gebruik van duurzame en schone voertuigen, waardoor de hoeveelheid CO₂-uitstoot als gevolg van autogebruik op lange termijn zal afnemen. Onderhavig project geeft daarmee invulling aan de ambitie zoals gesteld in de structuurvisie.

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

Het plangebied is gelegen op een verzorgingsgebied, gelegen langs de snelweg. Onderhavig plan ziet op de ontwikkeling 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. Bovendien kennen de gronden in de huidige situatie al een vergelijkbare situatie. Namelijk, een oplaadstation van kleinere schaal.

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.

Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

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 locatie van het plangebied is terug te vinden op de archeologische beleidskaart van de gemeente Noordoostpolder. Op deze kaart wordt duidelijk dat voor het plangebied slechts lage archeologische verwachtingen gelden. Onderstaande afbeelding geeft de archeologische beleidskaart van de gemeente weer met daarin het plangebied aangegeven.



Afbeelding 5.1: Archeologische verwachtingskaart gemeente Noordoostpolder, plangebied weergegeven in rode cirkel (bron: gemeente Noordoostpolder)

Voor het plangebied geldt er geen archeologische verwachtingswaarde. Er kan daarom op voorhand geconcludeerd worden dat het aspect archeologie geen belemmering zal vormen voor onderhavig planinitiatief.

Cultuurhistorie

Binnen het vigerende bestemmingsplan is geen aanduiding of dubbelbestemming met betrekking tot cultuurhistorie opgenomen. Wel kennen de landschappen kernkwaliteiten zoals opgesteld door de provincie Flevoland. Een ruimtelijke ontwikkeling dient rekening te houden met de kernkwaliteiten van het landschap waarin de ontwikkeling plaatsvindt.

Het landschap waarin onderhavig project wordt beoogd kent namelijk kernkwaliteiten die de openheid en het mondiaanlandschap borgen, evenals richtlijnen voor erfbeplanting, beplantingsstructuren, lanen en singels.

Onderhavige ontwikkeling wordt beoogd ter plaatse van een verzorgingsgebied, en vindt in functie en uiterlijk aansluiting op de omgeving. Dit maakt dat het een logische locatie voor de ontwikkeling is. Met het project op deze locatie wordt er dan ook geen afbreuk gedaan aan de openheid die het landschap kent omdat er ontwikkeld wordt ter plaatse van een al bebouwd verzorgingsgebied, waar verharding volgens het bestemmingsplan is toegestaan. Ook treed er op deze locatie geen afbreuk aan het mondiaanlandschap op. Daarnaast doet het ook geen afbreuk aan de beplantingsstructuren zoals het boscomplex of de afwisseling tussen openheid en bomenrijen langs de A6. Een nadere toelichting over de landschapswaarden zijn gegeven in paragraaf 4.3.5.

Het aspect cultuurhistorie zal geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

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 Habitatrichtlijngebieden en Vogelrichtlijngebieden. Binnen de diverse Natura-2000-gebieden komen een aantal stikstofgevoelige habitattypen voor.

Doorwerking plangebied

Quickscan flora en fauna

Voor onderhavige ontwikkeling wordt een grasstrook, een oude transformator, een parkeervak en enkele bomen verwijderd om plaats te maken voor het oplaadstation. Ondanks de locatie van het plangebied, gelegen op een verzorgingsplaats langs de snelweg naast een bestaand laadstation, is een eventuele invloed op aanwezige flora en fauna niet op voorhand uit te sluiten. Op basis daarvan wordt een QuickScan flora en fauna uitgevoerd.

Soortenbescherming

Uit de uitgevoerde bureaustudie en biotooptoets is naar voren gekomen dat het niet aannemelijk is dat met de plannen vaste rust- en verblijfplaatsen worden aangetast van beschermde plant- en diersoorten. Nadelige effecten worden derhalve niet verwacht en nader onderzoek is niet noodzakelijk. Onderstaande uitsnede uit de rapportage is een overzicht van de onderzochte soortgroepen met daarbij de onderzoeksresultaten.

Soort(groep)	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing	Bijzonderheden/opmerkingen
Vleermuizen	Nee	Nee	Nee	Geen verblijfplaatsen aanwezig, het plangebied heeft geen essentiële functie voor vleermuizen.
Grondgebonden zoogdieren	Nee	Nee	Nee	Geen beschermde soorten aanwezig
Vogels	Mogelijk	Nee	Nee	Hou rekening met het broedseizoen
Amfibieën en reptielen	Nee	Nee	Nee	Geen beschermde soorten aanwezig
Vaatplanten	Nee	Nee	Nee	Geen beschermde soorten aanwezig
Overige soorten	Nee	Nee	Nee	Geen beschermde soorten aanwezig

Afbeelding 5.2: Uitsnede rapportage Quickscan flora en fauna, onderzoeksresultaten (bron: Wijnands Milieu Consultancy)

Deze resultaten zijn voorgelegd aan het bevoegd gezag ter beoordeling. Aangegeven is, gezien de ligging van het plangebied, dat de initiatiefnemer rekening dient te houden met de aanwezigheid van marterachtigen zoals de wezel en de bunzing. Deze soorten zijn namelijk niet langer vrijgesteld binnen Flevoland. De initiatiefnemer zal conform het beleid rondom deze marterachtigen te werk gaan met gepaste zorgvuldigheid en mitigerende maatregelen nemen.

Mitigerende maatregelen marterachtigen

De initiatiefnemer zal de volgende maatregelen treffen om er op die wijze op te zien dat eventueel aanwezige marterachtigen voldoende worden beschermd:

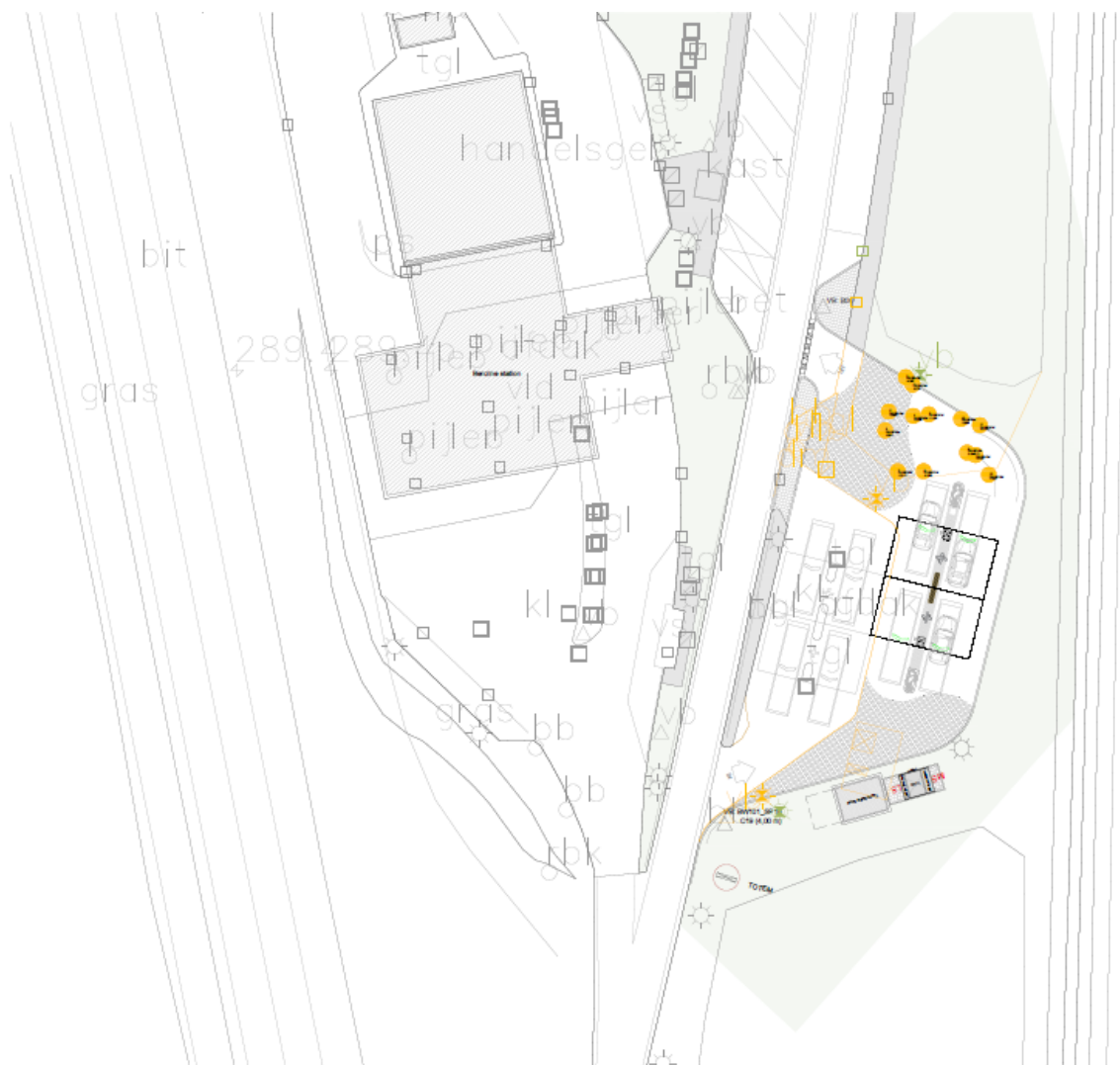
- De initiatiefnemer zal één richting op werken in de realisatiefase, in de richting van het groen dat zal blijven bestaan.
 - o Op deze wijze kunnen eventueel aanwezige dieren tijdig vluchten.
- De initiatiefnemer zal takkenrillen en/of vergelijkbare nieuwe verblijfplaatsen aanbrengen in het overblijvende groen.

Deze maatregelen worden genomen in lijn met hetgeen gesteld in het provinciale beleid rondom marterachtigen, 'Toelichting beleid kleine marterachtigen'. Bij het nemen van bovengenoemde maatregelen wordt een ontheffing en een nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Verder zal de initiatiefnemer invulling geven aan de altijd van toepassing zijnde zorgplicht.

Houtopstanden

De voorgenomen plannen zien op het kappen van minder dan 1.000 m² aan houtopstand gelegen buiten de bebouwde kom van Nagele. Voor de kap geldt dat 13 bomen gekapt zullen worden, dit is in ieder geval minder dan 20. De Houtopstand valt daarom niet onder hetgeen beschermd onder de Wet natuurbescherming. Bovendien worden de plannen voorzien van herplanting. Onderstaande afbeelding toont aan om welke bomen het gaat.



Afbeelding 5.3: Te kappen bomen ten behoeve van het planinitiatief (aangegeven met gele stippen) (bron: initiatiefnemer)

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De dichtstbijzijnde, stikstofgevoelige, Natura 2000-gebieden zijn de 'Weerribben' gelegen op circa 8,8 kilometer afstand en de 'Rottige Meenthe & Brandemeer' gelegen op circa 9,2 kilometer afstand. Andere Natura 2000-gebieden die dichterbij gelegen zijn worden niet aangemerkt als stikstofgevoelig gebied. Verder geldt dat er naast de bovengenoemde Natura 2000-gebieden meerdere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden aanwezig zijn binnen een straal van 25 kilometer van het plangebied.

Ondanks de ruime afstand tot aan stikstofgevoelige gebieden en de geringe omvang van onderhavig project kan er een negatief effect ten gevolge van stikstofdepositie niet op voorhand worden uitgesloten. Voor onderhavig project is daarom een stikstofdepositieberekening uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS-Calculator. De berekeningen zien enkel op de bouwphase van het laadstation, aangezien de gebruiksfase ziet op het gebruik door elektrisch aangedreven auto's welke geen uitstoot van stikstof opleveren. Aan de hand van de stikstofdepositieberekeningen kan geconcludeerd worden dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden op Natura 2000-gebieden ten gevolge van de bouwphase. Voor de berekeningen en bijbehorende rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

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.

Daarnaast zal het realiseren van een elektrisch laadstation ook niet zorgen voor een toename aan lawaai in de omgeving.

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 tabel 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 1: 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 2: 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.

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

Tabel 3: 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 gevoelige objecten. Alleen het tankstation is op circa 30 meter afstand gelegen. Overige gebouwen zijn gelegen op minimaal 200 meter afstand.

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 zijn er ter plaatse van het plangebied geen relevante kabels of leidingen aanwezig. Verder is de initiatiefnemer met overige kabels en leidingen aanwezig in het plangebied ten behoeve van het huidige laadstation.

Het aspect kabels en leidingen zal derhalve geen belemmering vormen voor onderhavige aanvraag.

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 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 bestaand tankstation. Dit heeft als gevolg dat de ontwikkeling is gelegen binnen de explosiecontouren van een opslagtank en binnen de brand- en explosiecontouren van een vulpunt voor LPG. Verder is er ook een tankzuil aanwezig nabij het plangebied. Daarnaast fungeert de A6 als weg waarop transport van gevaarlijke stoffen mogelijk is.

Het plaatsen van een gevoelig object zal daarom onverstandig zijn. 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 (snel)laadstation geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object.

Bovendien heeft het beoogde object geen grote aantrekkingskracht op mensen. De beoogde uitbreiding van het snellaadstation zal geen groepen mensen aantrekken en daarnaast zullen gebruikers van het station het verzorgingsgebied weer snel verlaten.

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

Watertoets – Weging van het waterbelang

Het watertoetsproces dat sinds november 2003 wettelijk verplicht is door de verankering in het Besluit op de ruimtelijke ordening, komt onder de Omgevingswet terug als 'Weging van het waterbelang'. De weging van het waterbelang is een proces dat ervoor zorgt dat bij alle ruimtelijke plannen de waterhuishouding voldoende toekomstbestendig is ingericht en alle waterbelangen gewogen worden. In de waterparagraaf van het ruimtelijke plan staat hoe er binnen het plan omgegaan wordt met de waterhuishouding. Uit de waterparagraaf blijkt de betrokkenheid van de waterbeheerder in het planproces en de wijze waarop het wateradvies van de waterbeheerder is meegenomen in de uitwerking van het plan. In deze afweging worden de gevolgen van het plan voor het beheer van het watersysteem aangegeven en de benodigde maatregelen bepaald voor een toekomstbestendige waterhuishouding, waarin onder andere aspecten als waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit geborgd zijn.

Voor deze ontwikkeling is op 26-04-2024 een digitale watertoets uitgevoerd (zie bijlagen). Op basis hiervan is de korte procedure van toepassing.

Het waterschap is betreffende het plan bevoegd gezag voor de beleidsthema's Voldoende water en Schoon water. De gewenste ontwikkeling heeft gevolgen voor de waterhuishouding. In deze waterparagraaf zijn de relevante streefbeelden, uitgangspunten en randvoorwaarden verwerkt, aangevuld met een concrete uitwerking van de gevolgen voor de waterhuishouding.

Wet- en regelgeving en beleid

De belangrijkste wet- en regelgeving en beleid op het gebied van water is hier opgenomen.

KRW

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische en chemische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (verbinding infiltratie- en kwelgebieden). Door de inrichting van watergangen af te stemmen op de ecologie kan de ecologische toestand verbeterd worden. De KRW heeft het streven om emissies naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden teruggebracht met de aanvulling van het grondwater.

Waterbeleid voor de 21^e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. Een andere aanpak in het licht van verwachte ontwikkelingen inzake zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling is noodzakelijk. De adviezen van de commissie staan in het rapport Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21^e eeuw (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21^e eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd: vasthouden, bergen en afvoeren & schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Met de implementatie van de Omgevingswet verandert de wet- en regelgeving voor ruimtelijke projecten. De wet vervangt vele wetten en gaat uit van een integrale benadering van alle aspecten van de fysieke leefomgeving, zoals ruimtelijke ordening, milieukwaliteit, natuur, bodem én water. Voor de Omgevingswet stellen provincies en gemeenten omgevingsvisies en omgevingsplannen op. Alle ambities en keuzes over het beheer, beschermen en benutten van de leefomgeving staan hierin. Belangrijk onderdeel van het ruimtelijk proces is de participatie van alle belanghebbenden. Omgevingsvisies en omgevingsplannen komen in de plaats van de bestaande structuurvisies en bestemmingsplannen. Uiterlijk in 2032 dienen alle bestaande plannen vervangen te zijn.

Water is een essentieel onderdeel van onze leefomgeving. Belangrijke opgaven zijn het voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Zeker in samenhang met het beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit. De Omgevingswet beschrijft wat onder het beheer van een watersysteem valt. Het beheer is gericht op:

- het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met;
- het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van die watersystemen en;
- de vervulling van de aan die watersystemen toegekende maatschappelijke functies.

Het waterschap neemt regels over waterstaatswerken op in de [waterschapsverordening](#). Hierin is aangegeven wat wel en niet mag bij waterkeringen en wateren, de zogenaamde waterstaatswerken, en staan regels over het beheer en onderhoud. Vanaf januari 2024 heeft deze de Keur en de Algemene regels bij de Keur vervangen.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. De verantwoordelijkheden in het oppervlaktewater- en grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De Waterwet is nagenoeg geheel opgegaan in

de Omgevingswet. De bepalingen rondom het huidige deltaprogramma en de financiële bepalingen voor de verontreinigingsheffing en de provinciale grondwaterheffing gaan later over naar de Omgevingswet.

Programma's Water en Ruimte

In een programma leggen het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten maatregelen vast om de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving te bereiken. Het onderwerp 'ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot water' is daarbij een belangrijk onderdeel. Centraal hierin staat het werken aan schoon, veilig en voldoende water, dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren. Daarnaast zijn allerlei functies afhankelijk van water, zoals de natuur, de landbouw en de scheepvaart. Programma's zijn, in tegenstelling tot omgevingsvisies, meer gericht op uitvoering op korte termijn. En waar in de omgevingsvisie vooral een integrale benadering van belang is, richten programma's zich vaak op slechts één of een paar onderdelen van de fysieke leefomgeving. De vastgestelde maatregelen in programma's zijn een uitwerking van het globale beleid dat in omgevingsvisies over water en ruimte is opgenomen.

Er zijn een aantal verplichte programma's waarin maatregelen over ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot water kunnen staan:

- Nationale waterprogramma (Rijk) – gericht op het beheer van rijkswateren;
- Regionaal waterprogramma (provincie) – gericht op regionale oppervlaktewaterlichamen, grondwaterlichamen en waterwinlocaties;
- Waterbeheerprogramma (waterschap) – gericht op de watersystemen in beheer bij het waterschap.

Watervisie en Waterbeheerprogramma Waterschap Zuiderzeeland

De Watervisie verbindt waterthema's en maatschappelijke opgaven. Voor een gezonde en duurzame ontwikkeling van het gebied is het nodig om het natuurlijke systeem (bodem en water) en de ruimtelijke en economische ontwikkelingen met elkaar te verbinden in een gezamenlijke aanpak. Niet met maakbaarheid als vertrekpunt, maar toekomstbestendigheid.

Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 bevat de strategische en tactische doelen voor de komende planperiode en beschrijft op hoofdlijnen welke maatregelen het waterschap neemt om deze doelen te behalen. Het beheergebied wordt waterrobuust en klimaatbestendig ingericht. Investerings in het watersysteem zorgen dat er ook in de toekomst voldoende water is bij langdurige droogte én voldoende bescherming bij hoogwater.

Doorwerking plangebied

Thema Waterveiligheid

Onderhavig plan ziet niet op een buitendijkse locatie en is niet gelegen in een beschermingszone van een (primaire, regionale of overige) waterkering. Op basis van de ingevoerde gegevens over het plangebied zijn daarom geen uitgangspunten voor het thema veiligheid van toepassing.

Thema Voldoende Water

Wateroverlast

Het streefbeeld binnen dit thema luidt als volgt: Het watersysteem zowel in landelijk als in stedelijk gebied, is op orde. Het hele beheergebied voldoet aan de vastgestelde normen.

De uitgangspunten daarbij zijn: Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem dat de effecten van toekomstige klimaatveranderingen en bodemdaling kan opvangen. De planontwikkeling is gelegen in een watersysteem dat op basis van de toetsing in 2012 voldoet aan de normering voor wateroverlast. Een dergelijk systeem kan het water verwerken tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Het verhard van grond met bebouwing of bestrating leidt tot een versnelling van de afvoer van neerslag

naar het watersysteem. Waar het verharde oppervlak als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling toeneemt, dienen compenserende maatregelen te worden genomen om piekafvoeren te verwerken. Afwenteling op omliggende gebieden wordt voorkomen en de bergingsruimte in het watersysteem blijft behouden.

De beleidsregel 'Compensatie toename verhard oppervlak en versnelde afvoer' is begin 2013 door het waterschap vastgesteld. Vanaf het moment van vaststelling van de beleidsregel is de situatie van het beheergebied op dat moment het referentiekader geworden, oftewel de nulsituatie. De compensatieplicht geldt zodanig voor de netto toename van het verhard oppervlak voor een bouwvlak sinds begin 2013.

Voor onderhavige ontwikkeling geldt dat er nu sprake zal zijn van een toevoeging in verhard oppervlakte van circa 590 m². Maar omdat 2013 als nulsituatie geldt moet ook de voorgaande ontwikkeling, waar onderhavige ontwikkeling een toevoeging aan is, meegenomen worden in de totale hoeveelheid toevoeging verhard oppervlakte. Voorheen is circa 390 m² aan verhard oppervlakte toegevoegd binnen het plangebied. Dit brengt het totaal op een toevoeging verhard oppervlakte van 980 m² binnen het plangebied. Het uitgangspunt is dat een toevoeging in verhard oppervlakte gecompenseerd dient te worden. In landelijk gebied, waar het plangebied in gelegen is, geldt echter pas een compensatieplicht vanaf een toevoeging verhard oppervlak van 2.500 m². Voor onderhavig project is compensatie derhalve niet verplicht.

Naar verwachting zal de planontwikkeling dus geen nadelige gevolgen voor het streefpeil van het oppervlaktewater in of nabij het plangebied opleveren. Ook zal het functioneren van de huidige watersystemen (doorstroming, afwatering, realiseren van het gewenste peil) door de realisatie van het project niet verslechteren.

Thema Schoon Water

Goede oppervlaktewaterkwaliteit

Het streefbeeld binnen dit thema luidt als volgt: Het grond- en oppervlaktewater biedt leef-, verblijf- en voortplantingsmogelijkheden voor de (aquatische) flora en fauna in het beheergebied. De chemische toestand van deze wateren vormt hier geen belemmering voor.

De uitgangspunten daarbij zijn: In het ontwerp van het watersysteem wordt uitgegaan van het principe 'schoon houden, scheiden, zuiveren'. Verontreinigingen worden voorkomen of aangepakt bij de bron.

De randvoorwaarden zijn: Conform de Omgevingswet verboden om zonder vergunning afvalstoffen, verontreinigde of schadelijke stoffen in welke vorm dan ook te brengen in oppervlaktewateren. Schoon hemelwater mag zonder waterstaatswerk direct geloosd worden op oppervlaktewater. Als hiervoor een voorziening zoals een drain of buis wordt aangebracht is hiervoor een vergunning nodig. Aan lozingen in oppervlaktewater als gevolg van uitlogende materialen verwerkt in bouwwerken (bijvoorbeeld zinken of koperen daken) kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld. Lozingen op kwetsbaar water van alle typen oppervlakken gemaakt van uitlogende materialen kunnen worden verboden door het waterschap.

Met onderhavige ontwikkeling zal geen gebruik gemaakt worden van uitlogende materialen. Een vervuiling van het oppervlaktewater zal derhalve niet aan de orde zijn. Verder geldt dat er sprake is van een opbarstrisico. Hier dient tijdens de (grond)werkzaamheden risico mee gehouden worden. Er kan daarmee van uit worden gegaan dat de ontwikkeling geen nadelige gevolgen zal kennen voor het schoon houden van het oppervlaktewater.

Goed omgaan met afvalwater

Het streefbeeld binnen dit thema luidt als volgt: Veel menselijke activiteiten hebben een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater doordat ze water verontreinigen. Het waterschap zorgt met de regulering of behandeling van afvalwater dat zo veel mogelijk van deze effecten teniet worden gedaan.

Verontreiniging van het oppervlaktewater door afvalwater (huishoudelijk afvalwater, vervuild hemelwater en bedrijfsafvalwater) wordt voorkomen.

De uitgangspunten daarbij zijn: Voor nieuw te ontwikkelen terreinen geldt dat het hemelwater niet naar een centrale rioolwaterzuivering wordt afgevoerd maar in of de in de nabijheid van het plangebied wordt geloosd, zonodig voorafgegaan door een lokale zuivering. Bij nieuwbouwgebieden (bijvoorbeeld woonwijken of industrieterreinen) is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel een voorwaarde. Voor bestaand gebied wordt gestreefd naar het afkoppelen van niet-vervuild verhard oppervlakte van het rioolstelsel. Het ombouwen van bestaande gemengde rioolstelsels naar gescheiden stelsels heeft een sterke voorkeur. Afstromend hemelwater van vervuilde oppervlakken wordt gezuiverd.

De initiatiefnemer is voornemens het hemelwater op passende wijze af te voeren. Hiervoor zijn een aantal opties, op volgorde van wenselijkheid:

- Een aansluiting op nabij gelegen oppervlaktewater;
- Een aansluiting op bestaande hemelwaterafvoer-structuur;
- Installatie van infiltratiekratten.

Aangezien er geen sprake is van uitlogend materiaal bij de realisatie en het gebruik van het planinitiatief zal het afvoeren van hemelwater geen belemmering opleveren.

Conclusie

Het aspect water zal, op basis van de digitale watertoets en een toetsing aan beleid en regelgeving geen belemmering vormen voor onderhavig project. Wel geldt ten alle tijden de zorgplicht zoals opgenomen in de Omgevingswet en de Waterschapsverordening.

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 maximaal 4 oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd, verspreid over 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 de uitbreiding van het 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. Tevens worden er verkeersborden geplaatst bij de in- en uitvoegstroken van het laadstation. Hierdoor wordt de nieuwe situatie overzichtelijk en veilig geacht.

Parkeren

Ter plaatse van het verzorgingsgebied zijn in de huidige situatie, ten behoeve van het snellaadstation en het tankstation, voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Hiermee kan een eventuele behoefte voor parkeren door gebruikers van het laadstation opgevangen worden. 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. 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 Noordoostpolder heeft een legesverordening vastgesteld (Verordening op de heffing en invordering van leges 2023) waarmee de gemeentelijke kosten voor het behandelen van de vergunningsaanvraag worden gedenkt. Deze kosten zullen door de initiatiefnemer betaald worden, de gemeente 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.

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, op deze locatie, 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 'Wellerzand' langs de A6 past binnen bestaande wet- en regelgeving voor de omgevingsaspecten.

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