



gemeente
WOERDEN

Ruimtelijke onderbouwing

Verzorgingsgebied

'Bijleveld'

Gemeente Woerden

Fastned

Versie: 4 december 2023

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	7
3	Beschrijving bestaande en toekomstige situatie.....	8
3.1	Bestaande situatie	8
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	19
5	Omgevingsaspecten.....	20
5.1	Bodem	20
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	21
5.3	Flora en Fauna	23
5.4	Geluid	24
5.5	Luchtkwaliteit	25
5.6	Trillingen	26
5.7	Bedrijven- en milieuzonering.....	27
5.8	Kabels en leidingen.....	28
5.9	Externe veiligheid	28
5.10	Water	29
5.11	Parkeren en verkeer	32
5.12	Duurzaamheid en energie.....	32
6	Uitvoerbaarheid	33
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	33
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
7	Conclusie	34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

Fastned (hierna: initiatiefnemer) is voornemens om nieuwe laadstations voor elektrische auto's te realiseren ter plaatse van het verzorgingsgebied plaatselijk bekend als 'Bijleveld' langs de A12 nabij Harmelen in de gemeente Woerden. 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 'Bijleveld'. Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse is het bestemmingsplan 'buitengebied Harmelen' (vastgesteld op 25 juni 2015), op gronden aangewezen met de bestemming 'Verkeer' (artikel 14). Het realiseren van een overkapt oplaadstation voor elektrische auto's en het gebruik daarvan is op de gronden ter plaatse niet toegestaan. Er is daarom sprake van strijd met het vigerende bestemmingsplan. Er zal een afwijking mogelijk gemaakt moeten worden middels artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3° Wabo om onderhavig project mogelijk te maken.

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 A12 nabij Harmelen in de gemeente Woerden. Het gebied staat kadastraal bekend als gemeente Harmelen, sectie B, nummer 4286. Het plangebied omvat slechts een deel van het perceel. De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door aanwezige tankstations, parkeergelegenheid en de snelweg A12 die door agrarische gronden en groengebied snijdt die om het plangebied heen liggen. Daarnaast is er op het plangebied in de huidige situatie een bestaand oplaadstation van Fastned aanwezig. Deze zal vervangen worden door een nieuwer, beter, oplaadstation. Onderstaande afbeelding geeft de locatie van het plangebied weer.

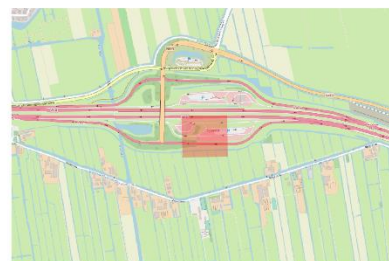
Verzorgingsgebied 'Bijleveld' A12



LODEWIJCK
groep

Legenda

Plangebied



Afbeelding 1.1: Plangebied

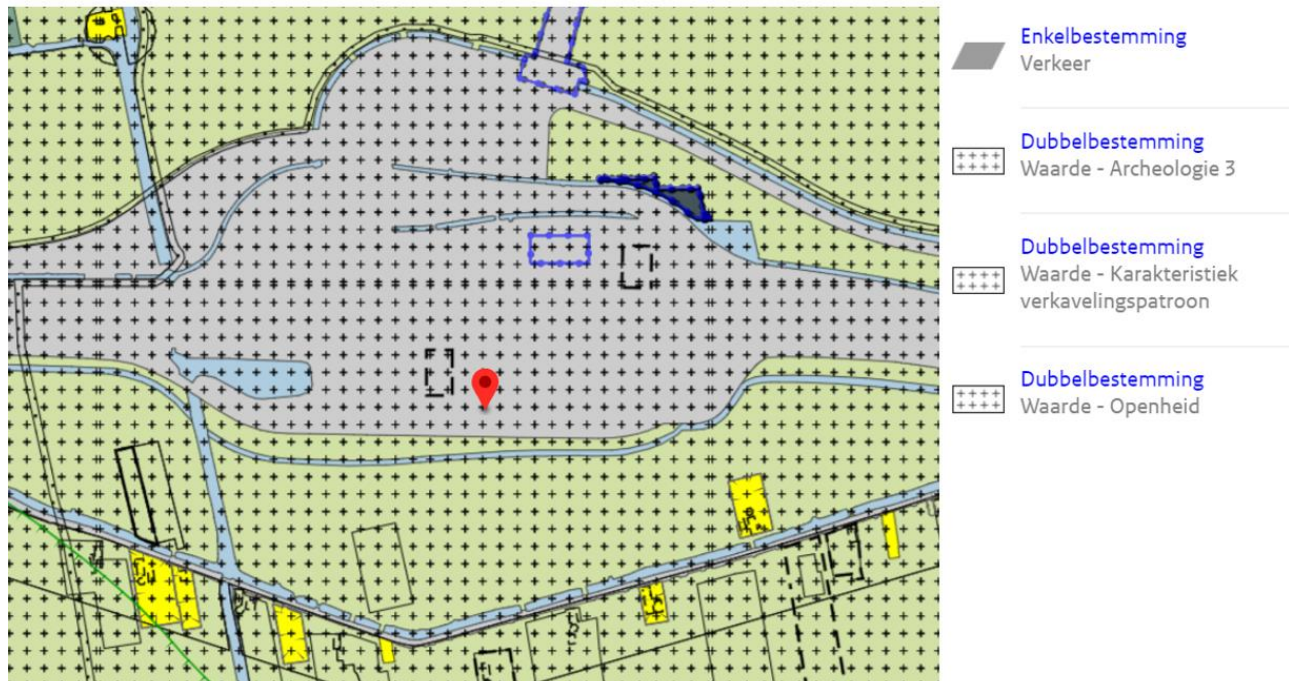
1.3 Leeswijzer

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

2 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen binnen de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Buitengebied Harmelen (vastgesteld 25 juni 2015)
- Parapluherziening Parkeernormen Woerden (vastgesteld 24 mei 2017)
- Voorbereidingsbesluit Verklaring voorbereiding provinciale ruimtelijke verordening geitenhouderijen provincie Utrecht (vastgesteld 11 juni 2018)
- Voorbereidingsbesluit hyperscale datacenters (vastgesteld 8 november 2022)



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

2.1.1 Bestemmingsplan 'Buitengebied Harmelen'

Enkelbestemming 'Verkeer'

De gronden ter plaatse van het plangebied kennen de enkelbestemming 'Verkeer' (artikel 14). Als 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- Wegen, op- en afritten, inritten, parkeerstroken, fiets- en voetpaden, bermen, groen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Daarnaast geldt dat op de gronden uitsluitend gebouwd mag worden ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals viaducten, verkeerstekens, lichtmasten, portalen, afrasteringen, bruggen, geluidwerende voorzieningen en nuts- en waterstaatsbebouwing. Ook gelden er voor bouwwerken maximale bouwhoogten. Deze zijn hieronder aangegeven:

Bouwwerk	Maximale bouwhoogte
Viaducten en soortgelijke kunstwerken	10 meter
Verkeerstekens, palen en masten op de gronden bij rijkswegen	20 meter
Verkeerstekens, palen en masten op de gronden bij provinciale wegen	15 meter
Overige verkeerstekens, palen, masten op de gronden bij overige wegen en overige bouwwerken	6 meter

Tabel 1: Maximale bouwhoogte bouwwerken

Onderhavig project wordt gerealiseerd langs een rijksweg, waardoor een maximale bouwhoogte van 20 meter geldt voor verkeerstekens, palen en masten.

Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'

De gronden ter plaatse kennen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' (artikel 26). Deze gronden zijn, behalve de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de archeologische waarden (lage verwachtingswaarde). Voor 'Waarde – Archeologie 3' aangewezen gronden geldt dat voor een aanvraag die betrekking heeft op een oppervlakte groter dan 10.000 m² en een grotere diepte dan 100 cm hier en omgevingsvergunning dient aan te vragen.

Dubbelbestemming 'Waarde – Karakteristiek verkavelingspatroon'

De gronden ter plaatse kennen de dubbelbestemming 'Waarde – Karakteristiek verkavelingspatroon' (artikel 28). Deze gronden zijn, behalve voor de daar andere voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het in stand houden van het karakteristieke verkavelingspatroon van het landschap. Het is op deze gronden niet toegestaan om wegen, paden en parkeergelegenheid aan te leggen, evenals het aanbrengen van oppervlakte verharding groter dan 200 m².

Dubbelbestemming 'Waarde – Openheid'

De gronden ter plaatse kennen de dubbelbestemming 'Waarde – Openheid' (artikel 29). Deze gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het beschermen van de grootschalige openheid van het gebied. Het is hier niet toegestaan om de gronden te gebruiken op een wijze die leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied.

Toetsing van het project aan het bestemmingsplan

Het gebruik van de gronden als oplaadpunt voor elektrische auto's is niet opgenomen in de planregels van de enkelbestemming 'Verkeer'. Het planinitiatief is daarmee in strijd met het bestemmingsplan onder artikel 14.1. Daarnaast zal er sprake zijn van het aanbrengen van terreinverharding ten behoeve van het laadstation, waarbij de oppervlakte meer dan 200 m² bedraagt. Dit is in strijd met de dubbelbestemming 'Waarde – Karakteristieke verkavelingspatroon' onder artikel 28.3, onder a, onder 2. Het realiseren van het project is zonder afwijking derhalve niet mogelijk.

Verder is er geen sprake van strijd met de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Openheid'.

2.1.2 Overige voorbereidingsbesluiten

Gezien de aard van onderhavig planinitiatief zijn het voorbereidingsbesluit 'hyperscale datacenters' en het voorbereidingsbesluit 'Verklaring voorbereiding provinciale ruimtelijke verordening geitenhouderijen provincie Utrecht' niet relevant.

2.1.3 Overige bestemmingsplannen

Gezien de aard van onderhavig planinitiatief zijn de bestemmingsplannen 'Paraplusherziening Parkeernormen Woerden' niet relevant.

2.2 Conclusie

Het vigerende bestemmingsplan ter plaatse, 'Buitengebied Harmelen' laat het gebruik van de gronden als oplaadstation voor elektrische auto's en de bijbehorende bouwwerken 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 langs de snelweg A12 op een verzorgingsgebied bekend als Bijleveld. Het is gelegen nabij Harmelen in de gemeente Woerden. Op dit verzorgingsgebied is in de huidige situatie een tankstation met shop aanwezig. Daarnaast kent de locatie veel parkeergelegenheid voor zowel vrachtauto's als personenauto's. Het gebied wordt voornamelijk gebruikt door vrachtwagenbestuurders of automobilisten die op het gebied tanken of een tussenstop nodig hebben.

Verder kenmerkt de omgeving zich met de snelweg A12 die door overwegend agrarische gronden en groengebied loopt en is aan de overzijde van de A12 het verzorgingsgebied Hellevliet gesitueerd.

Tevens, ter plaatse van het plangebied, is in de huidige situatie een Fastned oplaadpunt aanwezig welke vervangen zal worden. Hierdoor kent deel van het plangebied al enkele verharding.

Onderstaande afbeeldingen zijn een weergave van de huidige situatie.



Figuur 3.1: Bestaande situatie van het huidige Fastned oplaadpunt (bron: google maps)



Afbeelding 3.2: Bestaande situatie van het plangebied gezien vanaf het verzorgingsgebied Bijleveld (bron: google maps)



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

3.2 Toekomstige situatie

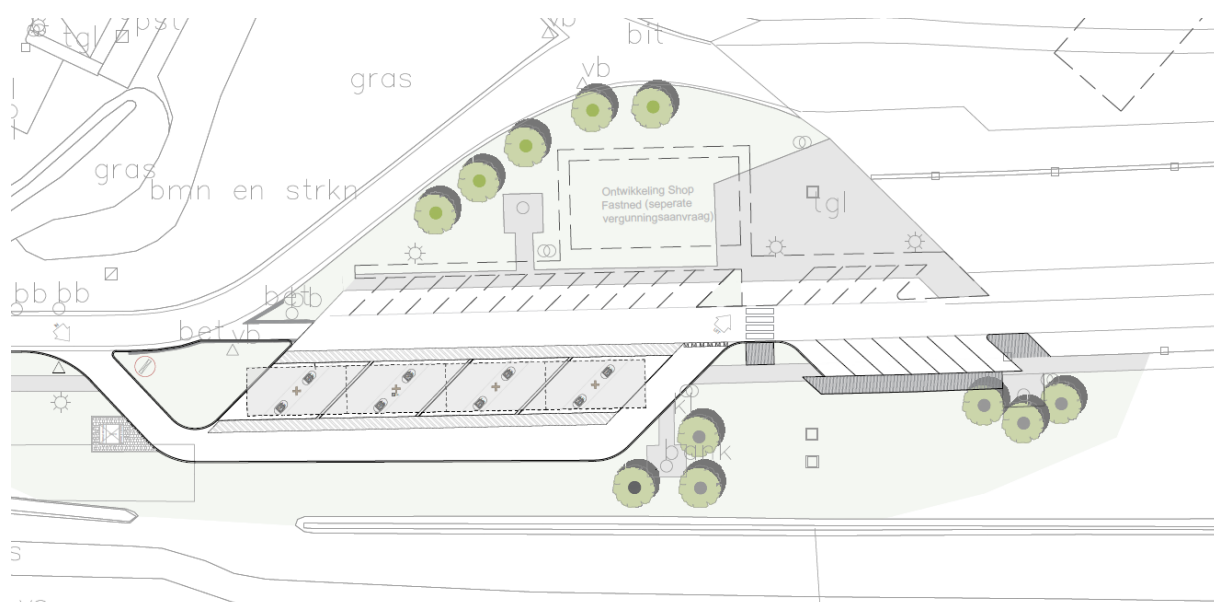
Fastned is voornemens om op het plangebied een snellaadstation te realiseren om elektrische auto's te voorzien van een oplaadpunt. Dit station zal gerealiseerd worden aan de zuidzijde van het verzorgingsgebied, voorbij het bestaande tankstation van Total. Het snellaadstation maakt daarmee gebruik van de al aanwezige in- en uitrit van het gebied, evenals het aanwezige verharde terrein rondom het plangebied.

Het snellaadstation betreft een overkapping van circa 4,3 meter hoog, 6 meter breed en 50 meter lang, waaronder plaats wordt geboden aan 4 oplaadeilanden. Hier kunnen maximaal 16 auto's tegelijkertijd hun batterij opladen. Om dit te realiseren zal het terrein enigszins omgevormd worden, en wordt er enige terreinverharding aan het gebied toegevoegd. Na afronding van het project zal het totaal verharde gebied ten behoeve van het laadstation circa 900 m² beslaan. Deze oppervlakte betreft het voetpad en het gebied voor het laadstation.

In de huidige situatie is dit circa 350 m². Ook zal de huidige parkeersituatie enigszins veranderen naar 7 insteekvlakken en wordt er een totem, een herkenbare paal waaraan men direct kan zien dat er een laadstation van Fastned is, bij de entree van het laadstation geplaatst. Hierbij zal het huidige oplaadstation van Fastned verwijderd worden.

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

Het laadstation zal gebruik maken van het bestaande eenrichtingsverkeer ter plaatse van het verzorgingsgebied. Zo wordt de verkeersveiligheid geborgd en is het gebied eenvoudig bereikbaar. 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 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 ook voor de kwaliteit van de omgeving en combineren deze zo veel mogelijk met andere functies*

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

4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

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

Beoordeling planinitiatief

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

4.2.3 Besluit Ruimtelijke Ordening

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

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

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

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

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

Beoordeling planinitiatief

Gezien de relatief kleine oppervlakte die onderhavig plan betreft, kan er gesteld worden dat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Echter kan er desalniettemin 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 mogelijk te maken. Het Bro zal daarom geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

4.2.4 Nationale agenda Laadinfrastructuur

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

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

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

Doorwerking plangebied

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

4.2.5 Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen (2019)

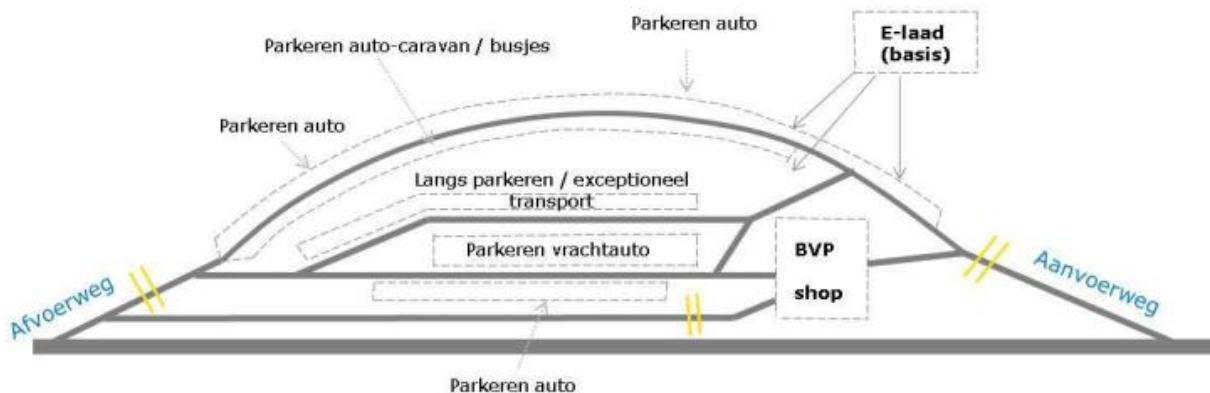
Het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen vervangt de 'Richtlijn verzorgingsplaatsen 2010' en de 'handreiking e-laadpunten verzorgingsplaatsen'. Dit kader is een beschrijving van hoe functies op verzorgingsplaatsen gerealiseerd moeten worden, en hoe de aanwezige services eruit dienen te zien. Het is daarmee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

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan wordt gerealiseerd op een verzorgingsplaats langs de Rijksweg A12. 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 sluit aan op het beleid zoals geformuleerd in het Kader Inrichting Verzorgingsplaatsen.

4.3 Provinciaal en regionaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie Provincie Utrecht

De omgevingsvisie voor de provincie Utrecht (vastgesteld 10 maart 2021) is een samenvoeging van onder andere de ruimtelijke structuurvisie, mobiliteitsvisie, natuurvisie en het bodem-, water-, en milieuplan. De visie bevat de keuzes die de provincie maakt voor de leefomgeving. Hierin staat een uitwerking in thema's en in gebieden. De uitwerking is samen te vatten in 7 thema's:

- Stad en Land gezond;
- Klimaatbestendig en waterrobuust;
- Duurzame energie;
- Vitale steden en dorpen;
- Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar;
- Levend landschap, erfgoed en cultuur;
- Toekomstbestendige natuur en landbouw.

Doorwerking plangebied

Onderdeel van de ambities van de provincie is het worden van een CO₂-neutrale provincie in 2050. Hierbij wordt, onder andere, ingezet op veranderingen op mobiliteit. De mobiliteit van de toekomst dient namelijk veilig, schoon en slim zijn. Een uitgesproken ambitie om dit te realiseren is het terugdringen van (fossiele) energieverbruik en CO₂-uitstoot. De provincie wilt daarom in samenwerking met gemeenten, energieleveranciers, netwerkbeheerders en het bedrijfsleven een forse impuls geven aan elektrisch/emissieloos personenvervoer.

De ontwikkeling van een nieuw snellaadstation voor elektrische auto's, dat gebruik maakt van stroom opgewekt uit wind of zon, sluit aan op bovengenoemde ambitie om het fossiele brandstofgebruik en uitstoot van CO₂ te reduceren. Namelijk, het project stimuleert en faciliteert elektrisch rijden op duurzame stroom.

4.3.2 Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

De interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht (vastgesteld 10 maart 2021) is een vervanging van voorheen bestaande verordeningen zoals de ruimtelijke verordening, milieuverordening, de natuur en landschapsverordening. Door uitstel van de Omgevingswet was het nodig om een Interim Omgevingsverordening te maken, om op deze wijze toch eerder uitvoering te geven aan de plannen en ambities uit de Omgevingsvisie. Dat betekent ook dat de Interim Omgevingsverordening geldt totdat de Omgevingswet wordt ingevoerd en de Omgevingsverordening Provincie Utrecht 2022 in werking treedt.

De Interim Omgevingsverordening bevat instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen, maar bevat ook direct werkende regels. Dit zijn regels die direct gelden voor bedrijven, burgers en andere initiatiefnemers bij het uitvoeren van een activiteit. De Interim Omgevingsvergunning omvat de volgende thema's:

- Waterstemen;
- Ondergrond en Bodem;
- Bereikbaarheid en Mobiliteit;
- Energie;
- Natuur;
- Cultuurhistorie en Landschap
- Landbouw;
- Wonen, Werken en Recreëren.

Doorwerking plangebied

Gezien de aard en omvang van onderhavig project ter plaatse van het bestaande verzorgingsgebied zijn er geen specifieke regels van toepassing. Bovendien valt het plangebied buiten het Provinciaal bereikbaarheidsnetwerk en zal het project geen belemmering vormen voor de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal bereikbaarheidsnetwerk.

4.3.3 Bodem en Waterprogramma 2022-2027

Hoe de provincie Utrecht werkt aan een duurzaam bodem- en watersysteem en hoe bodem en water bijdragen aan een veilige, vitale en leefbare provincie, staat in het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 (vastgesteld 9 februari 2022). Het programma is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water zoals opgenomen in de provinciale Omgevingsvisie. Het raakt hierbij onderwerpen als duurzaam gebruik van de ondergrond, circulariteit, schoon oppervlaktewater, schone bodem, schoon grondwater, voldoende water, waterveiligheid en energie.

Doorwerking plangebied

Onderdeel van het programma is het zorgen voor de juiste hoeveelheid water op het juiste moment voor het goed functioneren van functies binnen een gebied. Er wordt daarom gewerkt aan een toekomstbestendig regionaal watersysteem dat goed in staat is om water vast te houden, te bergen en ten slotte af te voeren. Hiervoor is, onder meer, een betere buffering in het bodem- en grondwatersysteem nodig tijdens natte periode. Onder hoofdstuk 5 zal het aspect water, evenals het aspect bodem, nader toegelicht worden.

4.3.4 Regionale Energiestrategie U16

De regionale Energiestrategie U16 (RES U16) is bekend gemaakt op 23 juni 2021. Het is één van de dertig opgestelde regionale energiestrategieën in Nederland als gevolg van het klimaatakkoord uit 2019. Het RES U16 dient om bij te dragen aan landelijk doelstellingen met betrekking tot duurzame energieopwekking en gebruik. De RES U16 is een samenwerking tussen 16 Utrechtse gemeenten, 4 waterschappen en de provincie.

Doorwerking plangebied

De RES U16 heeft geen raakvlakken met onderhavig project omdat de strategie geen visie voor mobiliteit betreft. Echter staat onderhavig planinitiatief de visie van het RES U16 voor grootschalige mogelijkheden tot energie opwekking middels bijvoorbeeld zonnepanelen niet in de weg. Het RES U16 vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planinitiatief.

4.3.5 Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland

De focus in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (2021) (RMP) is de actieve samenwerking tussen bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden voor een schoon, slim en energiezuinig mobiliteitssysteem. De hoofdambitie is het terugdringen van vervuilende gassen als gevolg van mobiliteit en dus de reductie van CO2 emissies.

Doorwerking plangebied

Eén van de lopende verduurzamingsmaatregelen in de regio Midden-Nederland is het realiseren van zero emissie vervoer en laadinfrastructuur. Een concrete maatregel als onderdeel hiervan is het versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur voor Elektrisch Vervoer. Hierbij worden nieuwe vormen van laadinfrastructuur (snelladen en slim laden) onderzocht en ontwikkeld. Zo is een bijbehorende doelstelling het meegroeien van de laadinfrastructuur met de vraag naar laadpunten en de groei van elektrisch vervoer.

De realisatie van een nieuwe snellaadstation binnen de regio, zoals in onderhavig plan het geval is, sluit goed aan op de ambities en maatregelen zoals gesteld in de RMP.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Woerden

In de omgevingsvisie (vastgesteld 9 juni 2022) is opgenomen hoe Woerden haar leefomgeving in de komende jaren gaat ontwikkelen, zodat iedereen goed kan blijven wonen, werken, leren en ontspannen. De visie biedt een inhoudelijk, procesmatig en samenhangend kader voor de ontwikkeling van de ruimte, waarin diverse opgaven met een ruimtelijke impact zijn afgewogen en samengebracht. De visie wordt uitgewerkt in 5 hoofdthema's:

- Wonen;
- Werken;
- Mobiliteit;
- Landbouw en natuur;
- Klimaatadaptatie.

Doorwerking plangebied

Onderhavig planinitiatief heeft betrekking tot het thema 'Mobiliteit'. Onderdeel van dit thema is het stimuleren en faciliteren van de mobiliteitstransitie op lange termijn. Het realiseren van een laadstation maakt onderdeel uit van het stimuleren en faciliteren van elektrisch rijden, en dus de mobiliteitstransitie en het reduceren van fossiele brandstof gebruik.

Daarnaast heeft onderhavig planinitiatief betrekking tot het thema 'Klimaatadaptatie'. Binnen dit thema wordt de urgentie voor laadpalen en laadstations voor het toenemende aandeel elektrisch vervoer benoemd. Onderhavig plan ziet op een ontwikkeling die aansluit op deze urgentie en daarmee bij kan dragen aan de vraag voor een uitgebreidere laadinfrastructuur.

Gesteld kan worden dat onderhavig plan aansluit op de Omgevingsvisie Woerden.

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. Wel is er een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied om de milieuhygiënische bodemkwaliteit vast te stellen en daarmee te toetsen of de gronden geschikt zijn voor het beoogde gebruik.

Uit vooronderzoek is gebleken dat de locatie in het verleden bestond uit weiland inclusief watergangen. De onderzoekslocatie is gelegen tussen deze voormalige watergangen. Er zijn geen zichtbare boomgaarden waargenomen. Daarnaast zijn er op basis van in het verleden verrichte KLIC-meldingen geen bijzonderheden te vermelden. De verwachte opbouw van de grond bestaat uit zand, klei en veen. Bodemvreemde materialen worden niet verwacht.

Tijdens het veldonderzoek zijn boringen en de peilbuis geplaatst om de gronden en het grondwater te onderzoeken. Tijdens de werkzaamheden zijn geen zintuigelijk waarnemingen gedaan die kunnen duiden op bodemverontreiniging. Daarnaast zijn er tijdens het onderzoek geen puin en/of asbestverdachte materialen aangetroffen in het opgeboorde materiaal. Met uitzondering van het aangetroffen repac, dat aanwezig is als gevolg van de plaatsing van het laadstation enkele jaren geleden.

Uit de analyse van de verzamelde grond- en grondwatermonsters kan geconcludeerd worden dat ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmeringen worden voorzien voor de realisatie van het snellaadstation. Wel wordt geadviseerd om bij de afvoer van grond een partijkeuring inclusief PFAS uit te voeren.

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek kan gesteld worden dat de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de realisatie en het gebruik van onderhoudig planinitiatief. 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:

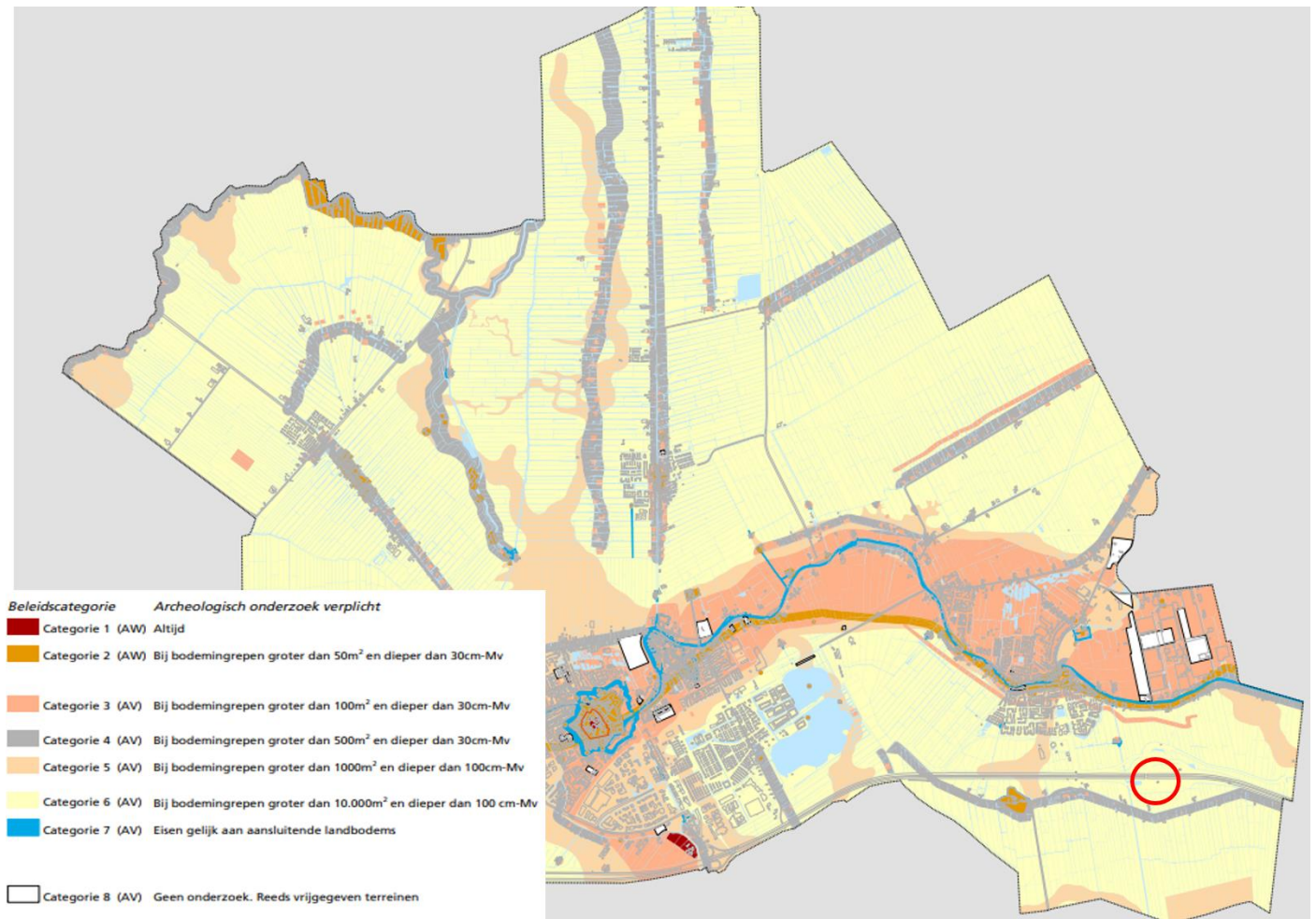
- Vergunning tot wijziging sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Doorwerking plangebied

Archeologie

De locatie van het plangebied is terug te vinden op de archeologische beleidskaart van de gemeente Woerden. Op deze kaart wordt duidelijk dat voor het plangebied de categorie 6 geldt. Het beleid voor deze categorie is dat er alleen archeologisch onderzoek verplicht nodig is indien er een grondwerk voor een gebied groter dan 10.000 m² en dieper dan 100 cm zal plaatsvinden.

Onderstaande afbeelding geeft de archeologische beleidskaart weer met daarin het plangebied aangegeven.



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

Bovendien kent het bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3', waarvoor in de planregels het bovengenoemde beleid is opgenomen. Het aspect archeologie zal geen belemmering vormen voor onderhavig planinitiatief.

Cultuurhistorie

Binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied Harmelen' zijn cultuurhistorische waarden opgenomen in het ruimtelijke ordeningsproces. Deze waarden zijn gebaseerd op de inventarisatie, gebiedsbeschrijving en analyse van de omgeving. Om de cultuurhistorische waarden te beschermen zijn een aantal uitgangspunten in het bestemmingsplan opgenomen. De twee relevante uitgangspunten zijn:

- De aanwezige cultuurhistorische verkavelingsstructuur wordt beschermd door het opnemen van regels ten aanzien van het dempen van sloten/het verbreden van percelen;
- De openheid van de polder wordt beschermd door het opnemen van regels ten aanzien van de openheid.

Deze uitgangspunten zijn vertaald in het bestemmingsplan naar de dubbelbestemmingen 'Waarde – Karakteristiek verkavelingspatroon' (artikel 28) en 'Waarde – Openheid' (artikel 29).

Onderhavig project wordt gerealiseerd op een verzorgingsgebied langs de snelweg, waar in de huidige situatie al een laadstation aanwezig is, evenals soortgelijke functies. Er kan hierdoor worden uitgesloten dat de ontwikkeling gevolgen heeft voor de verkavelingsstructuur of de openheid van de polder. Het project zal geen inbreuk doen op de aanwezige cultuurhistorische waarden ter plaatse.

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

Soortenbescherming

Momenteel bestaat het plangebied uit een stuk verharding, een grasstrook en zijn er twee bomen aanwezig. Gelet op de ligging van het plangebied, langs de A12, een drukke snelweg, op een verzorgingsgebied worden er geen beschermde plant- of diersoorten verwacht. Het is daarom niet aannemelijk dat het realiseren van een laadstation zal leiden tot enige verstoring en/of vernietiging van plant- en diersoorten. Het is project is hiermee niet in strijd met de Wnb.

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op een afstand van ruim 9 kilometer. Voor de realisatie van onderhavig planinitiatief is het niet aannemelijk dat er een significante toename in stikstofdepositie zal optreden op het betreffende Natura 2000-gebied.

Bouwfase

Onderhavig project betreft een kleinschalig plan, met een overkapping van 6 meter breed en 50 meter lang waaronder 4 laadeilanden gerealiseerd worden op verhard terrein. Het realiseren van een project met deze omvang zal naar verwachting slechts 6 weken duren, waardoor de totale depositie, indien berekend over 1 jaar, zeer laag zal uitvallen. Vanwege deze korte realisatiefase zal bovendien sprake zijn van weinig bouwverkeer. Daarnaast zal voor het te gebruiken bouwmaterieel gelden dat er wordt uitgegaan van, relatief modern, stage IV of stage V materieel. De verwachte bouwfase zal daarom naar verwachting geen significante toename in stikstof depositie als gevolg hebben.

Gebruiksfasen

In de huidige situatie is er al een laadstation aanwezig waardoor er in het gebruik van de ruimte weinig zal veranderen, behalve het feit dat de schaal van het laadstation met onderhavig project vergroot wordt. Bovendien geldt voor onderhavige plan dat de gebruiksfase volledig zal bestaan uit elektrische auto's. Namelijk, het laadstation biedt gebruikers van elektrische auto's de mogelijkheid om in snel tempo de accu op te laden en hun weg te vervolgen. Voor elektrische auto's geldt dat het gebruik geen uitstoot oplevert, en er dus niet gesproken kan worden van toename in stikstof depositie als gevolg van het in gebruik nemen van het object. Hierdoor kan er op voorhand worden uitgesloten dat de gebruiksfase van onderhavig project significante, negatieve, effecten zal opleveren voor het nabij gelegen Natura 2000-gebied.

Voor projecten geldt dat een tijdelijke stikstofdepositie van minder dan 0,05 mol/hectare/jaar op Natura 2000-gebieden niet tot significante negatieve effecten zal leiden. Voor onderhavig project is het aannemelijk dat dit het geval zal zijn, aangezien er sprake is van een zeer korte realisatiefase en voor de realisatiefase geldt dat het slecht een aantrekkende kracht zal hebben op elektrische auto's welke geen uitstoot zullen veroorzaken. Bovendien ziet onderhavig project daarmee op een ontwikkeling die het gebruik van uitstootvrije auto's faciliteert en stimuleert op langere termijn, wat positieve gevolgen zal hebben voor de totale stikstof depositie als gevolg van autogebruik.

5.4 Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai 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.

5.5 Luchtkwaliteit

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

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

Tabel 2: Grenswaarden luchtkwaliteit

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

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

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

Doorwerking plangebied

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

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

Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

5.6 Trillingen

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

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

Doorwerking plangebied

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

5.7 Bedrijven- en milieuzonering

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

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

Tabel 3: Richtafstanden per milieucategorie

Doorwerking plangebied

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

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

Tabel 4: Verschillende classificaties elektriciteitsdistributiebedrijven

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

Het plangebied kent in de nabije omgeving geen gevoelige objecten. Alleen het tankstation Total is op 50 meter afstand gelegen en een boerderij met bedrijfswoning is gelegen op ruim 300 meter.

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

5.8 Kabels en leidingen

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

Doorwerking plangebied

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

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

5.9 Externe veiligheid

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

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

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

Doorwerking plangebied

Het plangebied is gelegen nabij een verkooppunt voor motorbrandstoffen met lpg. Het is hierdoor gelegen in het brandaandachtsgebied en het explosieaandachtsgebied. Bovendien fungeert de A12 als weg waarop gevaarlijke transport plaats kan vinden. Het zou dus niet verantwoord zijn (beperkt) gevoelige object op deze locatie te plaatsen.

Echter, volgens het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' en zoals naar verwezen in het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' en het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' is een snellaadstation geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Bovendien heeft het beoogde object geen grote aantrekkingskracht op mensen. Op piekmomenten biedt de locatie plaats voor slechts 16 mensen tegelijk.

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

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

5.10 Water

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

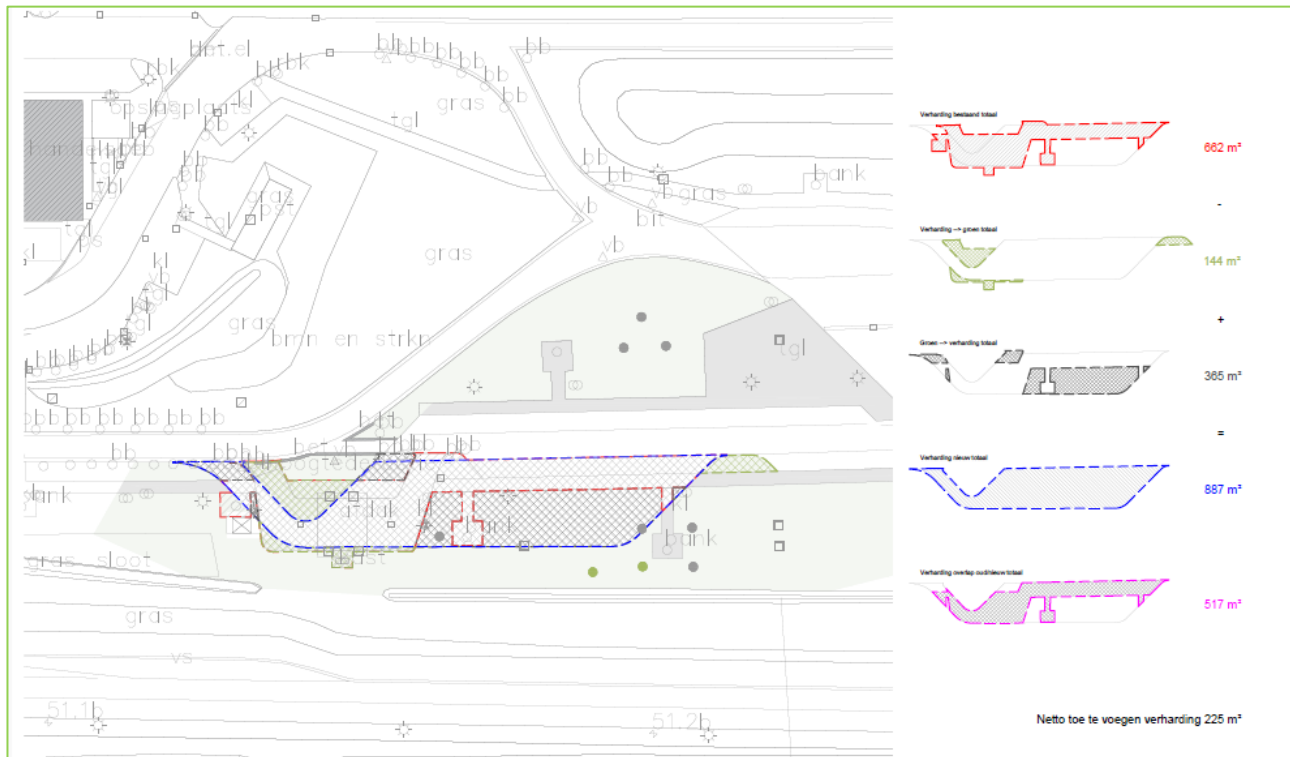
Het omgevingsaspect water heeft binnen de ruimtelijke ordening vaak een beperkend karakter. Enerzijds moet het ruimtegebruik aansluiten bij het bergen van het water, anderzijds kunnen ontwikkelingen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het water (watervervuiling).

Doorwerking plangebied

Waterschap Stichtse Rijnlanden

Voor de gemeente Woerden is het Waterschap Stichtse Rijnlanden verantwoordelijk voor het watersysteem. Het waterschap draagt hierbij de zorg voor de veiligheid tegen hoog water en het beheer van grond- en oppervlaktewater. Om het waterbeheer in goede banen te leiden zijn er regels opgesteld waaraan gehouden dient te worden. De regionale regels zijn opgenomen in de Keur en de Legger. De Keur omvat de verbods- en gebodsbepalingen ter bescherming en instandhouding van de waterhuishouding en waterstaatswerken. In de Leggers zijn vervolgens de voorwaarden voor ligging, vorm, afmeting en constructie van waterstaatswerken opgenomen en wie verantwoordelijk is voor het onderhoud. De Keur en Leggers worden regelmatig geactualiseerd, met als meest recente actualisatie 2021.

Om voor onderhavig project de nodige stappen met betrekking tot de waterhuishouding duidelijk te krijgen is de digitale watertoets uitgevoerd. De ingevoerde antwoorden en resultaten zijn bijgevoegd in de bijlagen. Er is bij het invoeren van de watertoets uitgegaan van een situatie waarbij het netto toe te voegen verhard oppervlakte 225 m² bedraagt. Dit is gebaseerd op onderstaande afbeelding. Bij het uitvoeren van de watertoets is ook uitgegaan van een situatie waarbij het hemelwater wordt afgevoerd naar een hemelwaterriool, net zoals dat het geval is bij het huidige Fastned laadstation.



Afbeelding 5.2: Netto toe te voegen verharding (bron: initiatiefnemer)

Uit de resultaten van de watertoets blijkt dat onderhavige ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de voorwaarde "het standstill beginsel" van de waterschappen. Dit houdt in dat de ontwikkeling geen verslechtering van de waterhuishouding betekent, en daarom als mogelijk wordt beschouwd. Onderstaande uitsnede van de resultaten geven de conclusie en de benodigde acties weer.

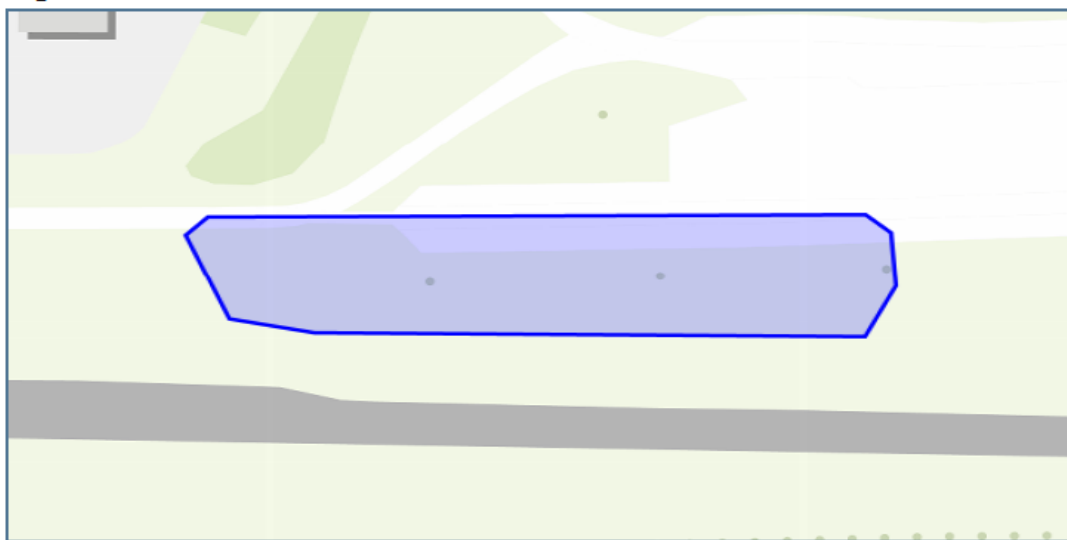
Digitale watertoets

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

Op basis van de check is onderstaande nodig

1. korte procedure
2. Advies afvoer hemelwater riool

Op basis van onderstaande locatie



Afbeelding 5.3: Uitsnede van de digitale watertoets

Conclusie

Gezien de ligging en de omvang van onderhavig project zal geen groot effect optreden voor water of het waterbelang. Omdat de toename aan verhard oppervlak kleiner is dan 1.000 m² in landelijk gebied, hoeft de afvoer niet gecompenseerd te worden.

Op basis van de uitgevoerde watertoets zal het aspect water zal geen belemmering vormen voor onderhavig project. Wel geldt ten alle tijden de zorgplicht zoals opgenomen in artikel 3.1 van de Keur.

5.11 Parkeren en verkeer

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

Doorwerking plangebied

Verkeer aantrekkende werking

Met het beoogde planinitiatief worden 16 oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd, verspreid over 4 laadeilanden met elk plek voor 4 auto's. Gezien het beperkte aantal oplaadpunten en het feit dat opladen van een auto circa een kwartier tot 20 minuten duurt, is het aannemelijk dat het laadstation maximaal 64 auto's per uur zal aantrekken. Hiermee kan verondersteld worden dat de realisatie van een snellaadstation geen onevenredige verkeersaantrekkende werking zal hebben, en dat de omgeving de eventuele toename in verkeersbewegingen met gemak kan opvangen.

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

Parkeren

Er worden voor onderhavig plan circa 7 parkeerplekken in de vorm van insteekplekken ontwikkeld op een locatie, achter het laadstation, waar in de huidige situatie parallel parkeren mogelijk is. Hiermee blijft het aantal beschikbare parkeerplekken ter plaatse zo goed als onveranderd. Echter, de insteek van een snellaadstation is het snel opladen van een elektrische auto om vervolgens door te rijden. Mocht er toch behoefte zijn om te parkeren door gebruikers is daar gelegenheid voor op de 7 parkeerplekken, of op hetzelfde verzorgingsgebied die daarvoor voldoende gelegenheid biedt. Mochten gebruikers moeten wachten omdat alle laadstations in gebruik zijn, is er op het terrein bij het laadstation voldoende ruimte om te wachten. Er zal daarom geen hinder voor de omgeving optreden.

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

5.12 Duurzaamheid en energie

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

Doorwerking plangebied

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

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van het nieuwe Fastned station wordt mogelijk gemaakt middels een uitgebreide wabo procedure. De gemeente Woerden heeft een legesverordening vastgesteld waarmee de gemeentelijke kosten voor het behandelen van de vergunningsaanvraag worden gedenkt. Deze kosten zullen door de initiatiefnemer betaald worden, de gemeente Woerden wordt daarmee financieel niet belast.

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

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

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 'Bijleveld' langs de A12 past binnen bestaande wet- en regelgeving voor de omgevingsaspecten. Op basis van het huidige bureauonderzoek kan geconcludeerd worden dat de omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de voorgestelde ontwikkeling. Er dient enkel nog overlegd te worden met het waterschap met betrekking tot het afvoeren van hemelwater.

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