

bestemmingsplan

Poort van Waarder II

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk



Planstatus: ontwerp

Plan identificatie: NL.IMRO.1901.PoortvanWaarder2-BP40

Datum: 13 december 2023

Contactpersoon Buro SRO: dhr. J. van Nuland

Kenmerk Buro SRO: SR210091

Opdrachtgever: Dhr. Van Eijk

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	NL44.RABO.0142.1540.24
	t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Geldend bestemmingsplan	7
1.4 Leeswijzer	7
2 Planbeschrijving	8
2.1 Huidige situatie	8
2.2 Toekomstige situatie	9
3 Beleidskader	11
3.1 Nationaal beleid	11
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	18
4 Omgevingsaspecten	22
4.1 Milieueffectrapportage	22
4.2 Bodem	24
4.3 Geluid	25
4.4 Luchtkwaliteit	26
4.5 Externe veiligheid	28
4.6 Bedrijven en milieuzonering	31
4.7 Waterhuishouding	32
4.8 Cultureel erfgoed	35
4.9 Ecologie	37
4.10 Verkeer en parkeren	38
4.11 Duurzaamheid	40
5 Juridische planbeschrijving	41
5.1 Algemeen	41
5.2 Verbeelding	41
5.3 Planregels	41
5.4 Wijze van bestemmen	42
6 Economische uitvoerbaarheid	43
7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
7.1 Algemeen	44
7.2 Participatie	44
7.3 Vooroverleg	44
7.4 Zienswijzen	44

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is voornemens om de locatie Verlengde Tuurluur 2 in Waarder te herontwikkelen. Ter plaatse van het bestaande, onbemande tankstation wordt er een 'mobility hub' gerealiseerd met onder andere een laadplein, voorzieningen voor deelmobiliteit, een autowasfaciliteit, vergader- en werkfaciliteiten en daarmee samenhangende voorzieningen t.b.v. horeca. Aan de voorzijde bij de brandstofpompen zijn snelladers voorzien. Ook is er een ruimtereservering voorzien incl. voorbereidingen voor een waterstofstation en wordt op het terrein een kleinschalige windturbine geplaatst.

De ontwikkeling sluit aan op de ambitie van de gemeente om de 'Poort van Waarder' een kwaliteitsimpuls te geven. Hiervoor is reeds het bestemmingsplan 'Poort van Waarder en Dorp 14 Waarder' in procedure gebracht. Onderhavig bestemmingsplan is een logisch vervolg op het bestemmingsplan 'Poort van Waarder en Dorp 14 Waarder'.

Het initiatief past niet binnen de mogelijkheden van het ter plaatse geplande bestemmingsplan 'Lange Ruige Weide' (vastgesteld op 2 oktober 2006) waar de gronden de bestemmingen 'Verkooppunt motorbrandstoffen' en 'Agrarische doeleinden' met de aanduiding 'Grondgebonden veehouderij' hebben. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de beoogde ontwikkeling.

Om het initiatief juridisch-planologisch mogelijk te maken, dient een herziening van het plan opgesteld te worden. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied, met een omvang van circa 6.000 m², is gelegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk aan de Verlengde Tuurluur 2 in het noordelijke deel van Waarder. Het plangebied is kadastraal bekend onder de gemeente Waarder, sectie C, nr. 361 en een klein deel van nr. 360. Ten noorden van het plangebied ligt de A12. Onderstaande afbeeldingen geven de globale ligging en begrenzing van het plangebied weer.



Globale ligging, plangebied rood omcirkeld (bron: ruimtelijkeplannen.nl).



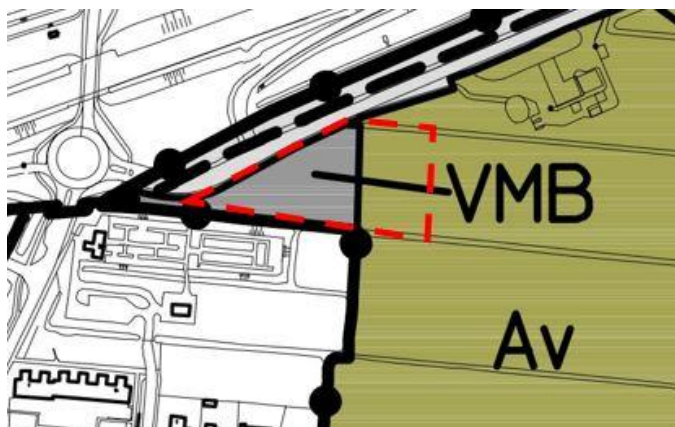
Globale begrenzing, plangebied rood omkaderd (bron: ruimtelijkeplannen.nl).

1.3 Geldend bestemmingsplan

In het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Lange Ruige Weide', vastgesteld op 2 oktober 2006 door de voormalige gemeente Reeuwijk.

Het plangebied valt onder de bestemming 'Verkooppunt motorbrandstoffen'. Deze bestemming is bedoeld voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen en behorende voorzieningen zoals wegen, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water ten behoeve van wateraanvoer en -afvoer, waterberging en sierwater. Daarnaast geldt er ook de bestemming 'Agrarische doeleinden' met de subbestemming 'av'. Deze gronden zijn bestemd voor grondgebonden veehouderij.

De navolgende afbeelding toont een uitsnede van het bestemmingsplan 'Lange Ruige Weide'.



Uitsnede geldend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl).

Verder geldt voor het plangebied het 'Parapluplan Parkeren Bodegraven-Reeuwijk', vastgesteld op 21 november 2018. Hierin is een dynamische verwijzing gemaakt naar het geldende parkeerbeleid. Dat betreft thans de 'Nota parkeernormen', zoals vastgesteld op 16 juli 2013 en voor het laatst gewijzigd op 10 mei 2016.

Tevens geldt het 'Parapluplan Cultuurhistorie Bodegraven-Reeuwijk', vastgesteld op 29 mei 2019. De in dit plan opgenomen 'Waarde - Monument' en 'Waarde - Cultuurhistorie' komen niet voor in het plangebied.

1.4 Leeswijzer

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt uiteengezet waarom het aanvaardbaar is om voor dit specifieke plan een bestemmingswijziging door te voeren. De toelichting geeft inzicht in de bij de afweging betrokken belangen en aspecten, alsmede in hoeverre het project past in een breder ruimtelijk verband en perspectief.

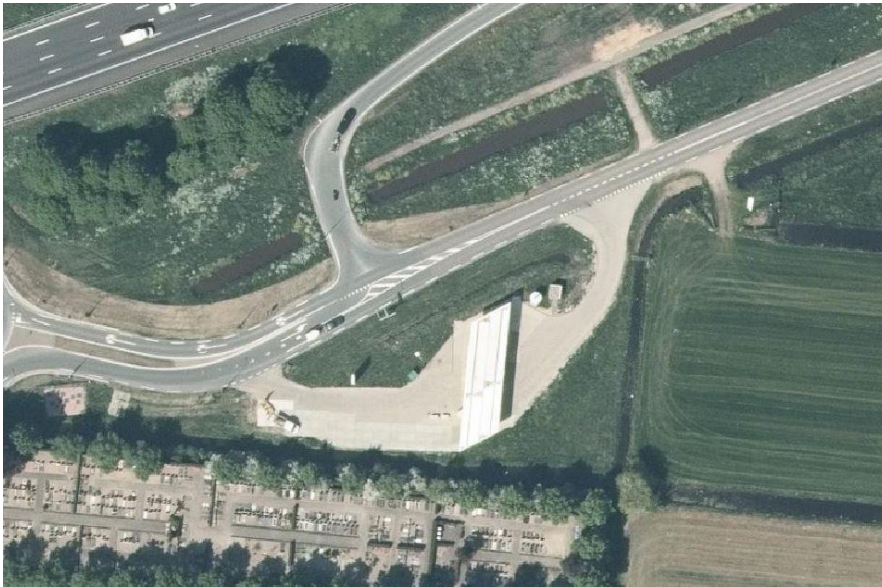
De huidige en de toekomstige situatie van het plangebied worden in hoofdstuk 2 beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante nationale, provinciale en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid van het project onderbouwd met betrekking tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens een juridische planbeschrijving gegeven. Hoofdstuk 6 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot bevat hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan, waarbij de uitkomsten van het vooroverleg en een verslag van de tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen worden opgenomen.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit twee verschillende functies. Het westelijke deel bevat een onbemand tankstation. In de huidige situatie zijn er vier onbemande tankpompen aanwezig. Aan de oostelijke kant van de waterpartij hebben de gronden een agrarische functie.

Op een afstand van ca. 70 m is de A12 gelegen. De locatie wordt ontsloten via de Verlengde Tuurluur, en heeft één oprit en één afrit. Navolgende afbeeldingen geven een impressie van het plangebied.



Plangebied huidige situatie (bron: ruimtelijkeplannen.nl).



Impressie plangebied huidige situatie (bron: Google Street View).

2.2 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens de planlocatie te ontwikkelen tot een 'mobility hub'. Het betreft de uitbreiding van een tankstation met snelladers, een multifunctioneel gebouw, een laadplein, deelmobiliteit, voorbereidingen voor een waterstofstation, autowasfaciliteiten en een kleinschalige windturbine. De kleinschalige windturbine, een zogenaamde buurtmolen met een ashoogte van 15 meter, maakt geen direct onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Indien initiatiefnemer hieraan uitvoering wil geven zal hiervoor een aparte aanvraag worden ingediend die getoetst zal worden aan het recentelijk vastgestelde afwijkingenbeleid hiervoor.

Een deel van de planlocatie is een stuk van een weiland inclusief een sloot die verlegd gaat worden. Daarnaast is een deel van het terrein onderdeel van het bestaande tankstation. Dit deel van het terrein is thans onbebouwd en niet direct in gebruik als tankstation.

Beoogd wordt de mobility hub een groene uitstraling te geven en teneinde een landschappelijke inpassing worden aan de zuidoostzijde en oostzijde rijen beplantingen aangebracht, waarmee een beplantingssingel wordt gerealiseerd en het terrein ruimtelijk wordt begrensd. Tevens komt aan de oostzijde de nieuw te graven sloot. Hierbij worden enkele doorzichten gecreëerd naar het landschap vanaf het tankstation.

Het tankstation voor brandstoffen wordt opnieuw opgezet en krijgt 1 opstelplaats en meerdere snellaadplekken erbij, er wordt een laadplein toegevoegd en voorbereidingen getroffen voor een waterstofstation. Bij de uitbreiding wordt een gebouw voor de carwash en wasboxen gerealiseerd en ook een nieuw gebouw met vergader-, food en overnachtingvoorziening (horeca) als onderdeel van de 'mobility hub'. De voorziening voor overnachten is klein in opzet. Het plan voorziet in een overnachtingsgelegenheid met 8 kamers.

Op het terrein worden 5 camera's geplaatst alsmede de nodige straatverlichting waarmee een sociaal veilige situatie is geborgd. De onderstaande afbeelding laat de situering van de camera's en straatverlichting zien. Daarnaast is het voornemen het tankstation voor 24 uur per dag te bemensen waarmee er ook daggrond fysiek toezicht is.



Navolgende afbeeldingen geven een impressie van de toekomstige situatie.



3D impressie plangebied toekomstige situatie, bovenaanzicht (bron: Van Eijk).

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI schrijft een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd. Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

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.

Voor de vier NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn. Deze maatregelen dienen in de praktijk voortdurend op elkaar in te spelen. Bij de afweging van de belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving centraal voor zowel de boven- als de ondergrond.

Planspecifiek

Doordat voorliggend plan naar aard en omvang beperkt is, heeft het geen effecten die van nationaal belang zijn. De ambities van de NOVI vormen daarom geen belemmeringen voor dit plan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wet ruimtelijke ordening, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 14 nationale belangen opgenomen die in de NOVI zijn herbevestigd. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012, 1 juli 2014, 1 juli 2016, 1 januari 2017 en 1 december 2020 op onderdelen aangevuld.

Planspecifiek

Het Barro is verder niet specifiek van toepassing op het plangebied.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, leden 2 - 4 Bro als volgt omschreven:

2. 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.
3. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.
4. Een onderzoek naar de behoefte als bedoeld in het tweede lid, heeft, in het geval dat een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid, ziet op de vestiging van een dienst als bedoeld in artikel 1 van de Dienstenwet en dit onderzoek betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van die vestiging, slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Planspecifiek

Stedelijke ontwikkeling

Conform artikel 1.1.1, eerste lid onder i van het Bro wordt onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: een *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'* Het voorgenomen plan om een tankstation te behouden en een mobility hub te realiseren brengt een bestemmingswijziging van 'Agrarische doeleinden' met de subbestemming 'av' naar 'Bedrijf' en een verruiming van de bouwmogelijkheden met zich mee. Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling ten behoeve van stedelijke voorzieningen en daarmee van een stedelijke ontwikkeling. Derhalve dient de behoefte nader onderbouwd te worden.

Behoefte

Er sprake is van een reële behoefte aan een mobility hub op deze locatie. Aan de zuidzijde van de A12 zijn voor een lengte van 20 km (tussen Gouda en Harmelen) geen tankstations gevestigd. Tevens bieden de laadplaatsen voor elektrische auto's een aanvullende service, alsmede een carwash, een vergader- en eetvoorziening, werkplekken en enkele slaapvoorzieningen. Het speelt daarmee in op de veranderde mobiliteit en remote werken. Tevens is het een mogelijkheid voor de groeiende groep zelfstandigen zonder kantoor om flexibel een werkplek te kunnen huren. Daarmee is het een kwalitatieve aanvulling op de bestaande tankstations in de omgeving en wordt invulling gegeven aan de ambitie van de gemeente de toegang tot Waarder een kwalitatieve impuls te geven. De mobilityhub zorgt voor werkgelegenheid en draagt bij aan de stimulering van alternatieve vervoersmiddelen door de inzet van deelmobiliteit in combinatie met overstappunt voor openbaar vervoer. Vanuit duurzaamheidsoogpunt en de gewijzigde mobiliteitsbehoefte is er vraag naar voldoende (snel)laadstations op strategische plekken langs het rijkswegen net. Daarnaast voorziet het plan in een ruimte reservering voor waterstof waarmee er ook invulling gegeven kan worden aan een mogelijk toenemende vraag aan waterstoftankstations. Of deze vraag zich in voldoende mate ontwikkeld is nog niet duidelijk. Door de combinatie van genoemde functies op deze plek is er voor iedere automobilist een invulling van behoefte; van mogelijkheid tot tanken en laden, eten en drinken, tijdverdrijf of rustmoment.

Bestaand stedelijk gebied

De stedelijke ontwikkeling vindt plaats buiten het bestaand stedelijk gebied. De reden hiervoor is dat er op de planlocatie reeds een tankstation in gebruik is, wat ruimtelijk en milieuhygiënisch gezien beter inpasbaar in het buitengebied. Tenslotte gaat het om een stedelijke ontwikkeling die voorziet in een behoefte die nadrukkelijk gekoppeld is aan de A12 en daarmee per definitie een relatie heeft met het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied. Daarbij betreft het een versterking van de wegvoorzieningen aan de A12.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De meest actuele versie van de Omgevingsvisie Zuid-Holland is in werking getreden op 1 april 2023. De visie bestaat uit 4 onderdelen:

1. Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur toont de essentie en de samenhang van verschillende ruimtelijke beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie. Het integrale kaartbeeld van de ruimtelijke hoofdstructuur is opgebouwd uit de volgende kaartbeelden:

- het dagelijks stedelijk systeem, dat bestaat uit de stedelijke agglomeratie en de daarmee via hov(hoogwaardig openbaar vervoer) verbonden regiokernen;
- de hoogstedelijke zone tussen Leiden en Dordrecht;
- het logistiek-industriële systeem van mainport, greenports langs vaarwegen en zware infrastructuur;
- de samenhang van grote landschappelijke eenheden met de stedelijke agglomeratie;
- de groene ruimte en de groenblauwe structuur;
- het bodem- en watersysteem;
- energie.

In aanvulling hierop toont de ruimtelijke hoofdstructuur van de ondergrond indicatief de ruimtelijke situatie van de ondergrond.

2. Ambities en sturing

De provincie wil meer vertrouwen geven aan maatschappelijke initiatieven. De provincie werkt daarom vanuit een aantal sturingsprincipes: opgavegericht, provinciaal belang en maatwerk.

De provincie heeft zes richtinggevende ambities in de fysieke leefomgeving. Deze ambities zijn geworteld in de historie, ligging en economische structuur van Zuid-Holland en zijn gekoppeld aan de strategische uitdagingen waar de regio voor staat. De provincie heeft de volgende ambities:

- naar een klimaatbestendige delta;
- naar een nieuwe economie: the next level;
- naar een levendig meerkernige metropool;
- energievernieuwing;
- best bereikbare provincie;
- gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

3. Omgevingskwaliteit

Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. De volgende onderdelen vormen de basis van de omgevingskwaliteit:

- Een beschrijving van de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland: de drie deltalandschappen, de Zuid-Hollandse steden en de strategische ligging in internationale netwerken.
- Een beschrijving van de bestaande omgevingskwaliteit op basis van de leefomgevingstoets, met aandacht voor aspecten van milieukwaliteit. Hiertoe implementeert de provincie de beleidscyclus en monitor Omgevingskwaliteit.
- Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, op basis van de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit'.

4. Beleidskeuzes

De provincie heeft in de Omgevingsvisie een overzicht gemaakt van samenhangende beleidskeuzes (zie Omgevingsvisie Zuid Holland).

Planspecifiek

1. Ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur is voor het beoogde initiatief niet specifiek van belang aangezien de ontwikkeling plaatsvindt binnen bestaand stads- en dorpsgebied en binnen de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur.

2. Ambities en sturing

De ambities van de provincie zijn niet allemaal specifiek van toepassing voor het beoogde initiatief, maar vormen tevens geen belemmering voor de ontwikkeling. Wel kan gesteld worden dat het initiatief bijdraagt aan klimaatbestendigheid. Het bestaande tankstation wordt in functionaliteit verruimd en verduurzaamd middels een laadplein en deelmobiliteit en het treffen van voorbereidingen voor het waterstofstation. Ook de wasfaciliteiten dragen bij aan verduurzaming door het gebruik van een bron, obas en vuil en vetafscheiders, hergebruik en filtering van afvalwater en het tegengaan van autowassen op straat.

Omgevingskwaliteit

Voor de beoogde ontwikkeling is de omgevingskwaliteit wel van belang. Hiervoor zullen de relevante kaartlagen van de kwaliteitskaart en de bijbehorende richtpunten nader worden omschreven.

Laag van de stedelijke occupatie

De stads- en dorpsrand is de zone op de grens van bebouwd gebied en landschap. De relatie tussen bebouwd gebied en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en die van het aangrenzende landschap. Hierbij worden drie typen 'overgangskwaliteiten' onderscheiden, het front, het contact en de overlap. Een uitgangspunt bij de ontwikkeling aan stads- en dorpsranden is de contactkwaliteit.

Doordat met voorliggend plan wordt beoogd om de mobility hub een groene uitstraling te geven en een verbinding te maken tussen het buitengebied en het dorp, zorgt het voor een goede contact- en overlapkwaliteit.

Laag van de ondergrond

Binnen het plangebied ligt de planlocatie binnen het 'rivierdeltacomplex - rivierklei en veen'. De komgronden en oeverwalgebieden van het rivierengebied in Zuid-Holland zijn opgebouwd uit rivierklei en liggen vooral in het oosten van de provincie. Ze zijn vermengd met de veenondergrond. De oeverwallen vormen plaatselijk hogere/drogere delen binnen het veengebied. Dit is terug te zien in het landschap. Richtpunt: Ontwikkelingen in het rivierengebied houden het verschil tussen komgronden en oeverwallen herkenbaar. Op de planlocatie zijn geen hoogteverschillen aanwezig.

4. Beleidskeuzes

De ontwikkeling sluit aan bij de beleidskeuze: duurzame mobiliteit. Hierbij ligt de nadruk op mobiliteit die voor minder of geen uitstoot van verkeersemissies zoals CO₂, stikstofdioxide en fijn stof zorgt. Hiervoor zet de provincie samen met andere partijen in op de overgang naar Zero Emissie personen- en goederenvervoer over weg en water. Daarnaast zetten we in op bewuste keuzes in mobiliteitsgedrag omdat dit naast Zero Emissie vervoer ook bijdraagt aan het reduceren van verkeersemissies.

Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling zijn er geen belemmeringen vanuit de Omgevingsvisie. Er vindt geen aantasting van de ruimtelijke kwaliteit plaats. Geconcludeerd kan worden dat de beoogde herontwikkeling past binnen de Omgevingsvisie Zuid-Holland en in lijn is met de provinciale ambities.

3.2.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Tegelijk met de Omgevingsvisie is de Omgevingsverordening Zuid-Holland in werking getreden. De Omgevingsverordening omvat in aanvulling op de Omgevingsvisie toetsbare criteria waaraan planvorming moet voldoen.

Planspecifiek

Stiltegebieden

In artikel 3.28 van de Omgevingsverordening is een zorgplicht voor stiltegebieden opgenomen waarmee deze beschermd worden. De voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in (de nabijheid van) een stiltegebied.

Ruimtelijke kwaliteit

In artikel 6.9 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat een bestemmingsplan, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit, kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling:

- a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit, waardoor de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft. In dit geval is er sprake van inpassen;
- b. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar veroorzaakt wijziging op structuurniveau. Een dergelijke ontwikkeling wordt alleen toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van aanpassen;
- c. de ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit. Een dergelijke ontwikkeling wordt uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door een integraal ontwerp. Daarin wordt behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd en wordt ook rekening gehouden met de relevante richtpunten ruimtelijke kwaliteit. In dit geval is er sprake van transformeren.

Ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit is sprake van een vorm van aanpassen (sub b), omdat de ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar een wijziging op structuurniveau voorziet die past bij de aard en schaal van het gebied. De relevante richtpunten van de kwaliteitskaart zijn in [toelichting paragraaf 3.2.1](#) toegelicht. Hieruit blijkt dat het beoogde plan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart voldoet.

De planlocatie is volgens de Omgevingsverordening gelegen binnen beschermingscategorie 3, zijnde buitengebied (artikel 6.9a). Ontwikkelingen in het buitengebied zijn mogelijk wanneer deze inpassen, aanpassen of transformeren. De openheid en structuur van het landschap alsmede de vergezichten worden slechts beperkt aangetast. Het nieuwe gebouw met vergader-, food en overnachtingvoorziening wordt zorgvuldig ingebed, door het achter op de kavel te situeren en daarmee aan de voorzijde van de bestaande serie bomen behorende bij de begraafplaats. Teneinde een landschappelijke inpassing worden aan de zuidoostzijde en oostzijde rijen beplantingen aangebracht, daarmee wordt een beplantingssingel gerealiseerd en het terrein ruimtelijk begrensd. Hierbij worden enkele doorzichten gecreëerd naar het landschap vanaf het tankstation. Door de vorm van deze beplantingssingel blijft de (noordzijde van de) locatie zichtbaar vanaf de A12 en de Verlengde Tuurluur.

Ook wordt de fysieke en visuele overgang naar het naastgelegen agrarische landschap gewaarborgd doordat de ontwikkeling plaatsvindt op een bestaande tankstationlocatie, deze locatie is gelegen naast een rotonde en de gronden in ruimtelijke zin onderdeel uitmaken van een bebouwingstrook van de (noordelijke) dorpskern van Waarder. Mede hierdoor worden het groene karakter en de kenmerkende strokenverkaveling zo min mogelijk aangetast, en blijft het open karakter van het landschap behouden. Tevens is de functie, gelegen aan de A12, passend bij de locatie. Er is immers in de huidige situatie al sprake van een tankstation en daardoor vindt geen onnodige verrommeling van de snelweg plaats.

Concluderend wordt de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd door een integraal ontwerp waarin aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied en aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd rekening is gehouden. Het plan voorziet in een duurzame ontwikkeling (duurzame mobility hub), door de aanleg van een waterstoftankstation en zonnepanelen op het dak, oplaadpunten voor elektrische auto's en een voorzieningengebouw van duurzaam materiaal dat eveneens wordt voorzien zonnepanelen en klimaatadaptief wordt gebouwd.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 6.10 lid 1 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat 'een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- a. de toelichting van het bestemmingsplan gaat in op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking overeenkomstig artikel 3.1.6, tweede, derde en vierde lid van het Besluit ruimtelijke ordening;
- b. Indien in de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stads- en dorpsgebied kan worden voorzien en voor zover daarvoor een locatie groter dan 3 hectare nodig is, wordt gebruik gemaakt van grote buitenstedelijke bouwlocaties waarvan de plaats geometrisch is bepaald en verbeeld op kaart 19 in bijlage II.

Bij het voorgenomen plan is in toelichting paragraaf 3.1.3 ingegaan op de ladder voor duurzame verstedelijking. De ontwikkeling is aan te merken als stedelijke ontwikkeling en voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie ook toelichting paragraaf 3.1.3).

Risico's van klimaatverandering

In artikel 6.27a van de Omgevingsverordening is opgenomen dat rekening gehouden moet worden met de gevolgen van de risico's van klimaatverandering, tenminste voor zover het betreft de risico's ten aanzien van:

- a. wateroverlast door overvloedige neerslag;
- b. overstroming;
- c. hitte;
- d. droogte;

alsmede de effecten van de bovengenoemde risico's op het risico van bodemdaling.

Voor zover risico's zich voordoen moet rekening worden gehouden met het zo veel mogelijk voorkomen en beperken, via maatregelen of voorzieningen, dan wel het gericht aanvaarden van deze risico's.

Wateroverlast

Uit raadpleging van de klimaatatlas blijkt dat vrijwel het gehele openbaar gebied in het plangebied bij extreme neerslag een waterdiepte van 20 cm en meer kent. Met de voorgenomen ontwikkeling neemt de hoeveelheid verharding toe. Echter zullen er aanpassingen gedaan worden die wateroverlast zullen verminderen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de aanleg van groene daken. Deze maatregelen worden verder toegelicht in het waterhuishoudkundig plan.

Overstroming

Uit de klimaatatlas blijkt dat de overstromingskans voor primaire keringen extreem klein en voor regionale keringen klein is. Maatregelen tegen overstroming zijn daarom niet aan de orde.

Hitte

Doordat er in de huidige situatie relatief veel groen aanwezig is in de omgeving van het plangebied, heeft de beoogde ontwikkeling weinig gevolgen tot hittestress. In de toekomstige situatie zullen er wel twee gebouwen worden toegevoegd. Aangezien de kleinschalige aard van de ontwikkeling wordt er niet verwacht dat wordt de effecten van hittestress zullen toenemen.

Droogte

Om verdroging tegen te gaan zal er voldoende water in de bodem moeten kunnen infiltreren. Doordat het verhard oppervlak in de toekomstige situatie toeneemt dienen er infiltratievoorzieningen worden aangelegd om meer water kunnen infiltreren. Het plan voorziet in de extra berging van water, het vasthouden op locatie en infiltratie. In de waterparagraaf wordt hier nader op ingegaan.

Bovenstaande houdt ook een beperkt risico in op bodemdaling. Positieve effecten worden verwacht van het feit dat een forse vergroening plaats heeft, met meer ruimte voor infiltratie en het tegengaan van wateroverlast en hittestress.

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er geen belemmeringen zijn voor het voorgenomen plan vanuit de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie Bodegraven-Reeuwijk

De Toekomstvisie Bodegraven-Reeuwijk (Knooppunt in het Groene Hart) is vastgesteld op 15 december 2021 door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. De Toekomstvisie geeft aan hoe men de gemeente in de toekomst ziet en hoe er wordt omgegaan met de verschillende vraagstukken, ontwikkelingen en ruimtevragers die op de gemeente afkomen. Deze vraagstukken, ontwikkelingen en ruimtevragers worden afgezet tegen de schaarse ruimte. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Toekomstvisie een omgevingsvisie.

In de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en in de regio heeft men nu en in de toekomst te maken met verschillende grote opgaven. Daar moet de gemeente goed mee omgaan en zich op voorbereiden. Ook inwoners, organisaties en ondernemers vragen daar aandacht voor. Samengevat zijn dat de volgende zes opgaven, waarop de toekomstvisie een passend antwoord geeft. De gemeente moet hiermee aan de slag om net zo'n fijne en goede leefomgeving te blijven als nu.

- Klimaatverandering, energie, grondstoffen en de landbouwtransitie
- Stijgend zorggebruik en ongelijke kansen
- Kwaliteit van de leefomgeving wordt steeds belangrijker
- Meer mensen en vraag naar ruimte
- Vraag om een betere samenwerking en andere rolverdeling
- Digitalisering en individualisering, maar ook behoefte aan ontmoeting

De Toekomstvisie is uitgewerkt in drie deelgebieden: de Bodegraafse Oude Rijnzone, het Reeuwijkse Plassengebied en het open landschap met de kleinere dorpen en buurtschappen. Voor de voorgenomen ontwikkeling in Waarder is het deelgebied 'open landschap met de kleinere dorpen en buurtschappen' relevant. Hier wordt aan drie ambities gewerkt:

- Duurzaam landschap: versterken veenweidegebied en behoud open landschap
- Gezonde dorpen: vitaal, verkeersveilig en fietsvriendelijk
- Sterke samenleving: benut de kracht van de dorpen

Planspecifiek

Het plangebied bevindt zich in deelgebied 'open landschap met de kleinere dorpen en buurtschappen' in Waarder. Het realiseren van een mobility hub met tankstation doet geen afbreuk aan de bovengenoemde ambities. De beoogde ontwikkeling breidt een bestaand tankstation uit tot een duurzame mobility hub nabij de A12. Er wordt daarmee gebouwd naar behoefte en op een logische plek. Doordat met voorliggend plan wordt beoogd om de mobility hub een groene uitstraling te geven en een verbinding te maken tussen het buitengebied en het dorp, zorgt het voor een goede contact- en overlapkwaliteit. Dit draagt bij aan de ambitie 'gezonde dorpen: vitaal, verkeersveilig en fietsvriendelijk'.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling in lijn is met de Toekomstvisie Bodegraven-Reeuwijk.

3.3.2 Structuurvisie: Waarder 2030 vitaal en zelfvoorzienend

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk werkt aan een toekomstvisie. Daarin wil de gemeente antwoord geven op belangrijke opgaven waar ze mee te maken heeft, zoals het woningtekort, de stijgende zorgvraag, vergrijzing, klimaatverandering, leefbaarheid van de dorpen en het opwekken van duurzame energie. De gemeente heeft aan elk dorp gevraagd om ook een eigen dorpsvisie te maken. In deze dorpsvisie komt te staan hoe inwoners hun dorp zien over tien jaar en wat ze daarbij belangrijk vinden. De dorpsvisies zijn één van de bouwstenen van de gemeentelijke toekomstvisie. De noodzaak om een toekomstvisie te formuleren volgt uit de nieuwe omgevingswet. In deze wet worden allerlei verschillende regels samengevoegd waardoor het makkelijker wordt om een vergunning aan te vragen die past binnen de visie die een gemeente, provincie, waterschap of het rijk heeft opgesteld.

Deze dorpsvisie bestaat uit een zestal thema's en een agenda waar het Dorpsteam de komende jaren samen met bewoners en de gemeente aan gaat werken om te realiseren. Elk van deze thema's bevat een uitwerking van de resultaten van de enquête.

1. Wonen: voldoende, betaalbare woningen
2. Wonen: voorgestelde woningbouwlocaties
3. Duurzaamheid: inzetten op zonne-energie op daken
4. Veiligheid: veilig dorp en veilige wegen
5. Leefbaarheid: prettig samenleven
6. Ruimte en natuur: landelijke uitstraling behouden en versterken

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkeling raakt voornamelijk punt 4 'Veiligheid: veilig dorp en veilige wegen'. De verkeersveiligheid is het belangrijkste verbeterpunt voor het leven in Waarder. De helft van de inwoners vindt de verkeerssituatie (zeer) onveilig. De wegen die door het dorp lopen, leveren overlast op en onveilige verkeerssituaties. Dit probleem speelt vooral op de doorgaande route door het dorp vanaf de A12 naar Driebruggen.

Het plan draagt bij in duurzaamheid, punt 3. Hiertoe kan verwezen worden naar het laadplein, de voorzieningen die getroffen worden voor een waterstofstation en de PV-panelen dit toegepast worden in de bouw. Daarnaast voorziet het plan ook in voorzieningen in deelmobiliteit (huren van een (elektrische-)scooter en elektrische auto).

Echter resulteert de beoogde mobility hub niet tot een toename aan verkeer in het dorp. De beoogde gebruikers zijn met name bestuurders van de A12 en passerende inwoners van Waarder, Driebruggen en Nieuwerbrug.

Het plan raakt ook aan punt 6 'Ruimte en natuur: landelijke uitstraling behouden en versterken'. Het open landschap en de strokenverkevelingsstructuur worden zoveel mogelijk behouden, doordat de locatie wordt ingepast tegen de bebouwingslijn van de dorpskern, met daartoe behorend de begraafplaats en de woonwijk aan de noordzijde van de dorpskern. Tevens wordt de mobility hub zo groen mogelijk ontwikkeld, waardoor het plan aansluit bij de omgeving, waaronder de groene uitstraling van de begraafplaats. Dit draagt bij aan een prettige entree naar het dorp.

Ook kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen planontwikkeling in lijn is met de toekomstvisie Waarder 2030 vitaal en zelfvoorzienend is.

3.3.3 Welstandsnota

In het ontwerp van de Welstandsnota van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk van februari 2017 is een onderverdeling gemaakt in meerdere welstandsgebieden; (historische) dorpskernen, landelijk gebied, woongebieden en bedrijventerreinen. Per gebied zijn welstandscriteria opgesteld met het daarbij behorende beoordelingsniveau. Er zijn drie beoordelingsniveaus: 'bijzonder', 'gewoon' en 'soepel'. Bij 'soepel' wordt veel ruimte geboden voor bouwen en verbouwen (bijvoorbeeld in woonwijken en bedrijventerreinen). Bij gebieden met het niveau 'bijzonder', zoals historische kernen en het plassegebied, ligt de nadruk op het behoud van het aanwezige beeld.

Planspecifiek

Uit de welstandsnota blijkt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van een 'gewoon welstandsgebied'. Het landelijk gebied van Bodegraven-Reeuwijk heeft een gewoon welstandsniveau. Uitgangspunt is dat bouwplannen afgestemd zijn op de gebiedskwaliteit en de beleving van het landschap niet in de weg staan. Beoogd wordt om op de locatie een mobility hub te realiseren, wat een gebouw van drie lagen bevat. Dit gebouw zal een hoge deur (entree) krijgen, een kenmerkende dakvorm, aankapping, zichtbare houten constructie en een moderne uitstraling hebben met aandacht voor materialen en detaillering. Hiermee voldoet de beoogde ontwikkeling aan de uitgangspunten voor een 'gewoon welstandsgebied'.

3.3.4 Routekaart Klimaatneutraal Bodegraven-Reeuwijk 2035

In april 2017 zijn de "Routekaart Klimaatneutraal Bodegraven-Reeuwijk 2035" en het bijbehorende actieplan vastgesteld. Beide zijn een uitwerking van de motie "Klimaatneutrale gemeente" die in november 2014 werd aangenomen. Hierin staat beschreven hoe de gemeente in 2035 klimaatneutraal wil worden. Dit vindt doorwerking in de volgende tien thema's: energie, water, afval, transport, wonen, maatschappelijk vastgoed, economie, voedsel, leefbaarheid en recreatie.

Stresstesten klimaatadaptatie Bodegraven-Reeuwijk

In de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie is vastgelegd dat Nederland, en daarmee ook de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is. Om dit te bereiken gaan overheden ervoor zorgen dat schade door wateroverlast, overstromingen, droogte en hitte zo min mogelijk toeneemt. Aan de hand van deze vier thema's moeten voor de gemeente stresstesten uitgevoerd worden. Hieruit moet blijken waar kwetsbaarheden en kansen liggen voor de gemeente.

Planspecifiek

Een groot deel van de thema's van de routekaart zijn in meer of minder van belang bij de uitwerking van voorliggend plan: energie, transport, water, economie, leefbaarheid en recreatie.

Energie en transport

Het plan geeft invulling aan de duurzaamheidsambitie van de gemeente op verschillende onderdelen. De bebouwing zal ten minste voldoen aan de eisen van bijna energieneutraal (BENG). Onder meer worden er op de daken zonnepanelen geplaatst en wordt een windturbine gerealiseerd. Daarnaast voorziet de mobilityhub in deelmobiliteit. Op locatie wordt een deelauto en deelscooter geplaatst. Ook voorziet het plan in een laadplein met snellaadplekken en in een ruimtereservering voor een waterstofstation en worden er duurzamere alternatieve brandstoffen toegevoegd zoals HVO (fossielvrij).

Water

De wasplaats zoals deze gerealiseerd wordt zet ook in op duurzaamheid. Op locatie wordt hemelwater opgevangen, gefilterd en gebruikt voor het autowassen. Het water wat hierbij weer vrijkomt wordt nogmaals gefilterd en gebruikt voor het zogenaamde onderwassen (wassen van de onderzijde van de auto). Na filtering kan het water nogmaals gebruikt worden voor het spoelen van de toiletten. Op deze wijze kunnen auto's duurzaam gewassen worden en wordt het water meerdere malen gebruikt voor verschillende functies.

Economie

Het plan draagt bij aan een circulaire economie door de locatie voor te bereiden op de plaatsing van een waterstofstation. Hiermee wordt ingespeeld op de ontwikkeling van het overgaan van fossiele naar duurzaam opgewekte energie.

Leefbaarheid en recreatie

De buitenruimte van locatie wordt zoveel mogelijk groen ingericht, door een deel van het dakoppervlak van het hoofdgebouw groen in te richten en door het aanplanten van bomen aan de rand van de locatie. Dit draagt bij aan een prettige en leefbare omgeving ter plaatse. Het meervoudig ruimtegebruik en slimme combinaties van functies maakt meerdere voorzieningen mogelijk die anders niet haalbaar zijn. Ten behoeve van recreatie worden duurzame vormen van mobiliteit ingezet met de focus op elektrisch recreëren, waartoe de elektrische laadpalen en de deelauto en -scooter behoren.

Overigen

Verder zijn er thema's die niet van toepassing zijn op de juridisch-planologische ontwikkeling van het plan, deze komen aan de orde bij het gebruik van de mobility hub en aanverwante horecavoorzieningen: afval en voedsel.

Tot slot zijn er thema's van de routekaart die niet van toepassing zijn op voorliggend plan: wonen, maatschappelijk vastgoed en leefbaarheid.

Conclusie

Het plan is in lijn met de "Routekaart Klimaatneutraal Bodegraven-Reeuwijk 2035" en het bijbehorende actieplan. Er komen vanuit de stresstesten geen ernstige belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan voort. Wel dient er in de verdere uitwerking van het plan rekening te worden gehouden met deze thema's.

4 Omgevingsaspecten

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangetoond worden (artikel 3.1 lid 3 van de Wro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, etc.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan.

4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Sinds 16 mei 2017 geldt er een directe werking van het Europees recht. Daarom is per 7 juli 2017 het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden;
- De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

De artikelen 7.16 tot en met 7.20a Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing.

Planspecifiek

Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan valt onder mogelijkheid c. Het besluit bevat namelijk wel een activiteit uit kolom 1 en heeft betrekking op de volgende activiteiten:

- De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Drempelwaarde: oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.
- De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten. Drempelwaarde: opslagcapaciteit van 100.000 ton of meer.

Aan de eerdergenoemde drempelwaarden wordt niet voldaan. De voorgenomen ontwikkeling omvat namelijk circa 5.000 m² en heeft een beperkte opslagcapaciteit. Daarnaast kan gelet op de ligging in het buitengebied geen sprake zijn van een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. Er kan daarmee worden afgezien van een m.e.r.-beoordeling en volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- a. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- b. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet toch een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

Bij besluiten ten aanzien van waarvan moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden gemaakt is artikel 7.16 van de Wet milieubeheer van toepassing. Met name lid 3, waarin wordt verwezen naar de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn, is hierbij relevant. Deze selectiecriteria zijn:

- kenmerken van het project;
- plaats van het project;
- kenmerken van de potentiële effecten.

De kenmerken van het project worden in toelichting hoofdstuk 2 beschreven. Aangezien er reeds een tankstation op de planlocatie aanwezig is, wordt er alleen een mobility hub met bijbehorende functies toegevoegd (o.a. wasstraat, winkelvoorziening en overnachten) waardoor de verwachten effecten van het plan op de omgeving redelijk beperkt zijn. De effecten hebben met name te maken met verkeer en geluidhinder die daardoor veroorzaakt worden. Deze effecten worden beperkt doordat er al veel verkeer rondom het plangebied aanwezig is als gevolg van de ligging. Het plangebied betreft een perceel direct nabij een kruising in het buitengebied en de snelweg A12. Van cumulatie met andere projecten is geen sprake. Het gaat om op een op zichzelf staande ontwikkeling. De ligging in het buitengebied maakt niet aannemelijk dat er in de omgeving in de toekomst andere ontwikkelingen uitgevoerd zullen worden.

In aanvulling op het voorgaande zijn in het kader van de voorgenomen ontwikkeling de belangrijkste milieuaspecten waaronder bodem, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en ecologie in beeld gebracht in toelichting hoofdstuk 4. Tezamen met de overige hoofdstukken vormen deze paragrafen de zogenaamde aanmeldingsnotitie in het kader van het Besluit m.e.r. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ontwikkeling die een forse invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De huidige onderzoeken geven voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent dit bestemmingsplan en een eventueel op te stellen m.e.r. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten.

Het bevoegd gezag kan op basis van deze plantoelichting een besluit nemen over de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling, of er al dan niet een m.e.r. nodig is en publiceert dit in een m.e.r.-beoordelingsbesluit. Het besluit dat geen m.e.r. uitgevoerd hoeft te worden, hoeft niet gepubliceerd te worden in de Staatscourant. Dit besluit wordt opgenomen als bijlage bij de aanvraag omgevingsvergunning. Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure bij de beslissing over de m.e.r.-plicht. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan.

Op basis van deze plantoelichting welke gezien kan worden als aanmeldingsnotitie kan geconcludeerd worden dat een m.e.r.-beoordeling niet vereist is. Volstaan wordt met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

4.2 Bodem

In het kader van een ruimtelijk plan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er soms een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd in het plangebied. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Planspecifiek

Om te beoordelen of er sprake is van mogelijke (toekomstige) bodemverontreiniging, in verband met de voorgenomen bestemmingswijziging en herontwikkeling van het tankstation, is door Inventerra op de locatie een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd (Inventerra, d.d. 5 juli 2023, zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 1). Het verkennend bodemonderzoek op de locatie had ten doel de actuele bodemkwaliteit vast te stellen als referentieniveau (nulsituatie) en te beoordelen of deze kwaliteit geen belemmering vormt voor toekomstig gebruik. Het verkennend waterbodemonderzoek had ten doel de milieuhygiënische kwaliteit van de vrijkomende waterbodem in een te dempen sloot vast te stellen.

Verkennend bodemonderzoek

- De onderzochte grond ter hoogte van de verschillende onderdelen van de huidige en toekomstige tankinstallatie is niet verontreinigd met vluchtige olie en vluchtige aromaten en niet tot plaatselijk licht verontreinigd met minerale olie.
- De bovengrond en ondergrond ter plaatse van de uitbreiding van het tankstation en de noordelijk gelegen reeds aanwezige gedempte sloot (perceel 360) is niet tot licht verontreinigd met enkele zware metalen.
- Het grondwater ter plaatse van de uitbreiding op perceel 360 is matig verontreinigd met barium en licht verontreinigd met xylenen. Ter plaatse van het huidige tankstation worden ten hoogste lichte verontreinigingen met barium en xylenen aangetoond. De matige concentratie barium in het grondwater wordt beschouwd als een natuurlijk verhoogde achtergrondconcentratie.

De in de grond en in het grondwater aangetoonde licht verhoogde gehalten vormen geen reden voor het uitvoeren van een aanvullend onderzoek of het nemen van aanvullende maatregelen. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt wordt het terrein geschikt geacht voor de huidige en de toekomstige bestemming.

Verkennd waterbodemonderzoek

Uit het waterbodemonderzoek blijkt dat de te baggeren waterbodem ter plaatse van de onderzoekslocatie uit plantenhoudend, stevig slib en uit veen (de nieuwe ontvangende bodem) bestaat. Er zijn zintuiglijk geen bodemvreemdebijmengingen aangetroffen die kunnen duiden op een bodemverontreiniging. Ook zijn visueel geen waarnemingen gedaan die duiden op de mogelijke aanwezigheid van asbestverdachte materialen in het te baggeren profiel. Bovendien zijn op de oevers geen asbestverdachtebeschoeiingen of andere asbestverdachte (plaat)materialen waargenomen.

Geadviseerd wordt om de sloot te dempen met materiaal dat voldoet aan klasse Achtergrondwaarde, wat altijd toepasbaar is. Tevens wordt voorafgaand aan het baggerwerk een melding of vergunning in het kader van de Waterwet aangevraagd.

Conclusie

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten bestaat, conform de richtlijnen van de Wet Bodembescherming, geen aanleiding tot nader onderzoek voor de planologische procedure. De verkregen resultaten geven geen milieutechnische bezwaren ten aanzien van de voorgenomen bestemmingswijziging van de locatie.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de beoogde planologische ontwikkeling.

4.3 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen, woonwagenstandplaatsen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen, waaronder onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen die zijn aangegeven in artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder (Bgh):
 - verzorgingstehuizen;
 - psychiatrische inrichtingen;
 - medisch centra;
 - poliklinieken;
 - medische kleuterdagverblijven.

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

Het initiatief voorziet in de realisatie van een mobility hub. Dit betreft geen geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Vanuit de Wgh zijn er dan ook geen belemmeringen. Wel zal in het nieuwe gebouw een overnachtingsvoorziening met 8 kamers worden gerealiseerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is daarom alsnog gekeken naar de geluidssituatie ter plaatse van de overnachtingsvoorziening, om te bepalen dat er sprake is van een aanvaardbaar verblijfsklimaat. De gevels van de hotelkamers, aan de noord-, oost- en westzijde en daarmee grenzend aan de zijde van de snelweg (A12), zijn voorzien van ramen die niet geopend kunnen worden en zijn daarmee aan te merken als dove gevels. Deze dove gevels zijn geluidsluw bij geluid van buitenaf, ondanks de hogere grenswaarde. Om te zorgen voor een goede ventilatie en daarmee een aanvaardbaar binnenklimaat te

garanderen worden ventilatieroosters aangebracht, die volgens de Wgh niet als te openen deel worden aangemerkt.

Zolang geen fysieke wijzigingen plaatsvinden aan de verkeerswegen, zal ook dit punt van de Wet geluidhinder geen belemmering vormen. Er wordt weliswaar een uitrit/inrit gerealiseerd, maar dit valt niet onder een fysieke wijziging van de weg.

Tevens wordt er een windturbine geplaatst op voldoende afstand van de overnachtingsvoorzieningen.

In het kader van de Wet geluidhinder vormt het aspect geluid geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

4.4 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Deze wet maakt onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 % bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) (1,2 µg/m³) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 % bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 woningen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Vanaf 1 januari 2015 geldt er ook een grenswaarde voor een kleinere fractie van fijn stof namelijk PM_{2,5}. De grenswaarde voor PM_{2,5} bedraagt 25 µg/m³. Gezien het grote verschil tussen de grenswaarde en de achtergrondconcentratie zullen overschrijdingen van deze grenswaarde niet vaak voorkomen. Het blijkt dat als de grenswaarde voor PM₁₀ niet wordt overschreden, er geen overschrijding van de grenswaarde voor PM_{2,5} zal zijn. Het is de verwachting dat door het schoner worden van de autotechniek de concentratie van met name stikstofdioxide in de toekomst nog verder afneemt.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 m aan weerszijden van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ dreigt/plaatsvindt.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Planspecifiek

Met onderhavige ontwikkeling neemt het aantal verkeerbewegingen beperkt toe ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersstromen die op gang komen door de mobility dragen niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het betreft geen locatie waar mensen langdurig verblijven. Op grond van het 'toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium' uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit uit 2007 kan worden gemotiveerd dat hier geen personen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging ten gevolge van het tankstation en mobility hub. De verwachting is dat er als gevolg van dit plan een beperkte toename van de verkeersgeneratie optreedt. De doelgroep van het tankstation en de laadpalen zijn immers bestuurders van motorvoertuigen die al op de A12 rijden of onderweg zijn naar de A12 en daarmee deel uitmaken van het verkeer op de A12. Er wordt slechts in beperkte mate extra verkeer gegenereerd.

Het project is daarom aan te merken als een project van 'niet in betekenende mate' conform de NIBM-toets; de ontwikkeling heeft niet in betekenende mate invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse. Onderzoek naar luchtkwaliteit kan achterwege blijven. De 'Wet luchtkwaliteit' staat de uitvoering van het initiatief niet in de weg. Het initiatief voldoet uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is met behulp van de NSL-monitoringstool (2020) gekeken naar de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied. De achtergrondconcentraties over 2020 van fijnstof (PM_{10}), fijnstof ($PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) in het midden van het plangebied (rekenpunt 15476185) bedragen respectievelijk $17,0 \mu g/m^3$ PM_{10} , $9,0 \mu g/m^3$ $PM_{2,5}$ en $22,0 \mu g/m^3$ NO_2 . Daarmee worden de wettelijke normen niet overschreden.

In en rond het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Het plan zal ook niet in betekende mate bijdragen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.5 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels en horeca. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groeps grootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een Structuurvisie buisleidingen. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

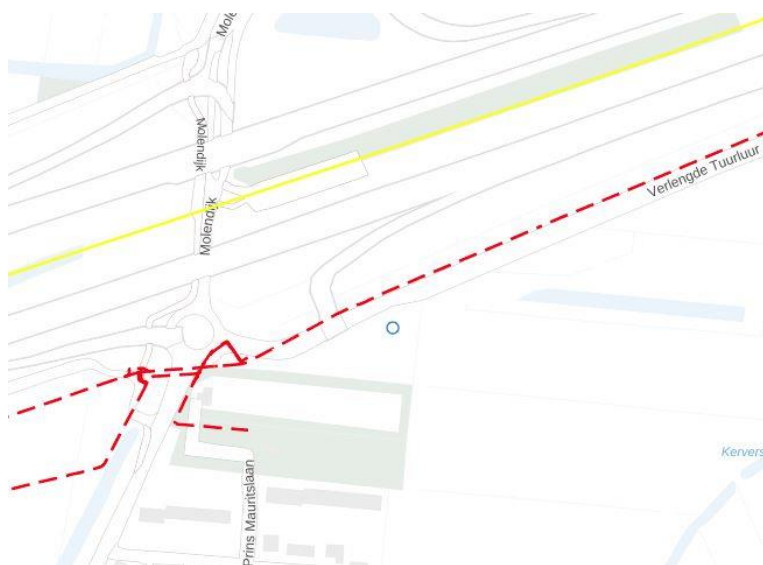
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Planspecifiek

Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen, buisleidingen en/of transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn is de Atlas Leefomgeving geraadpleegd.

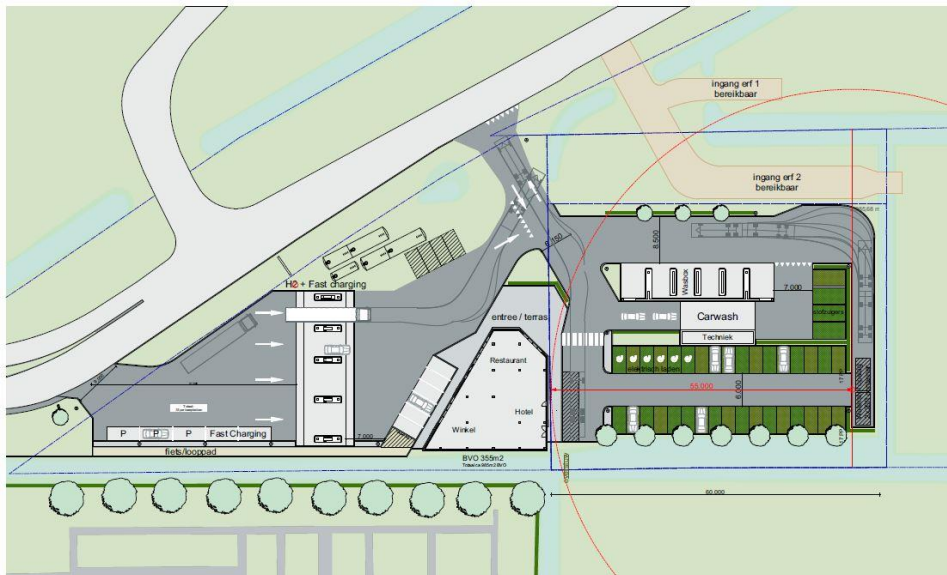


Uitsnede risicokaart, plangebied blauw omcirkeld (bron: Atlas Leefomgeving).

Uit de risicokaart blijkt dat in het plangebied en de omgeving ervan vervoer van gevaarlijke stoffen (LPG) plaatsvindt over de A12. Daarnaast is er aan de andere zijde van de Verlengde Tuurluur een gasbuisleiding gelegen.

Waterstoftank

Onderdeel van onderhavig plan is het, op termijn, plaatsen van een waterstoftank ten behoeve van een waterstofstation. Hiertoe is onderzocht wat de invloed is van de (mogelijke) waterstoftank en of er rekening wordt gehouden met de aan te houden afstanden zoals voorzien in bijlage VII van het Bkl (Buro SRO, d.d. 21 november 2023, zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 2). Uit de resultaten blijkt dat, door de activiteit (vulpunt en opslagtank waterstof) op meer dan 55 meter afstand van het gebouw te plaatsen (dat mede gebruikt wordt voor vergader- en overnachtingfaciliteiten), wordt voldaan aan de afstanden voor het plaatsgebonden risico en brandaandachtsgebied. Hierbij valt op te merken dat het gebied buiten de locatie, maar wel binnen de plaatsgebonden risicocontour van 35 meter en aandachtsgebied van 55 meter, bestemd is als 'Agrarische doeleinden', grondgebonden veehouderij (bestemmingsplan 'Lange Ruige Weide'). Daarmee vormt ook de omgeving van het plangebied geen belemmering voor de activiteit waterstofstation. De onderstaande afbeelding laat de inrichting van het terrein zien met de daarbij behorende richtafstanden. Voor de, mogelijk te plaatsen windturbine, is uitgegaan van een risicoafstand van 4 keer de ashoogte.



Overzichtstekening risicoafstanden (bron: XS architecten)

Gebruik

Aangezien er reeds een tankstation op de planlocatie aanwezig is, is de verwachting dat er als gevolg van dit plan een beperkte toename van gebruik optreedt. De doelgroep van het tankstation en mobility hub met laadpalen zijn immers bestuurders van motorvoertuigen die al op de A12 rijden of onderweg zijn naar de A12 en daarmee deel uitmaken van het verkeer op de A12. Ook is de mobility hub ingericht voor overnachtingen. De omvang van deze overnachtingsgelegenheid is beperkt (8 kamers). Daarmee is het aantal personen die op locatie overnachten dermate beperkt dat dit niet leidt tot een berekenbare wijziging van het groepsrisico.

Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de voorgenoemde ontwikkeling.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) wordt onderscheid gemaakt in niet-bindende richtafstanden voor de omgevingstypen 'gemengd gebied' en 'rustige woonwijk/ rustig buitengebied'.

Planspecifiek

Het voorgenomen plan maakt een milieubelastende activiteit mogelijk. Daarom dient beoordeeld te worden of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van milieugevoelige bestemmingen in de omgeving. In de VNG-publicatie behoren 'benzineservicestations zonder LPG' tot milieucategorie 2. De relevante richtafstand bedraagt daarbij 30 m. Ook worden met het voorgenomen plan vergader-, food en overnachtoorzieningen mogelijk gemaakt. Deze voorzieningen behoren volgens de VNG-publicatie bij 'Hotels en pensions met keuken, conferentieoord en congrescentra' met een richtafstand van 10 m. Binnen de hiervoor genoemde afstanden liggen geen gevoelige functies.

Conclusie

Er dient geconcludeerd te worden dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect milieuzonering.

4.7 Waterhuishouding

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21^e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Water Programma.

Waterbeleid voor de 21^e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21^{ste} 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: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan het bod.

Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In de integrale watervergunning gaan zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) op in één aparte watervergunning.

Nationaal Water Programma

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Water Programma vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Water Programma geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2022-2027 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Water Programma richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2022-2027 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeheerprogramma 2022 - 2028

Voor de planperiode 2022 - 2028 is het waterbeheerprogramma (WBP6) van het hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. Met het programma WBP6 maakt Rijnland duidelijk hoe het, in samenwerking met de omgeving, invulling geeft aan zijn wettelijke taken en zijn eigen ambities voor de periode 2022 - 2028. In het WBP zijn voor een aantal onderdelen verschillende doelen geformuleerd. Het gaat daarbij in hoofdlijnen om het volgende:

1. Waterveiligheid: Rijnland beschermt het beheergebied, de inwoners en bedrijven tegen overstromingen vanuit zee, de rivieren en het regionale watersysteem.
2. Voldoende water: Samen met de omgeving zorgt Rijnland voor voldoende water. Niet te veel, niet te weinig, maar precies genoeg voor inwoners, bedrijven en natuur.
3. Schoon water: Rijnland zorgt voor een goede ecologische en chemische waterkwaliteit, afgestemd op de verschillende functies en versterkt de biodiversiteit.
4. Waterketen: Rijnland zuivert afvalwater van huishoudens en bedrijven. Hiermee draagt het waterschap bij aan een goede volksgezondheid, een goede waterkwaliteit en een gezonde leefomgeving.
5. Rijnland duurzaam: Samen met de omgeving zet Rijnland in op duurzaam werken door de kringloop van water, energie en grondstoffen zoveel mogelijk te sluiten
6. Rijnland klimaatadaptief: Rijnland maakt het beheergebied klimaatadaptief door de inrichting van de omgeving aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering.
7. Financiën: Rijnland voert een financieel beleid dat betaalbaar en volhoudbaar is, maar ook uitvoerbaar en uitlegbaar.

Het watersysteem is niet de verantwoordelijkheid van Rijnland alleen. Ook inwoners, bedrijven, overheden en andere organisaties hebben er invloed op en zijn dus medeverantwoordelijk. Denk bijvoorbeeld aan woningbouw, dempen of graven van watergangen of activiteiten waarbij stoffen vrijkomen die de waterkwaliteit beïnvloeden. Rijnland zorgt ervoor dat ook anderen doen waar ze verantwoordelijk voor zijn. Daarvoor geven ze voorlichting en advies, verlenen we vergunningen en controleren we of iedereen zich aan de afspraken houdt.

Rijnland staat initiatieven zoveel mogelijk toe, vanuit het principe 'ja, tenzij' dat ze sinds 2015 hanteren. Door minder regels en meer ruimte voor initiatieven voldoet Rijnland aan één van de belangrijkste uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet.

Keur 2020 en Uitvoeringsregels

Op grond van de Waterwet is het hoogheemraadschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen);
- de bodem van kwelgevoelige gebieden.

Maar ook aan:

- het onttrekken en lozen van grondwater;
- het aanbrengen van verhard oppervlak.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningsplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. In de Uitvoeringsregels die bij de Keur horen is dit nader uitgewerkt.

Hemelwater

Indien een toename van het verhard oppervlak plaatsvindt, dient de initiatiefnemer een verhard oppervlak ter grootte van minimaal 15 % van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water (bij een toename aan verhard oppervlak: vanaf 500 m² tot 5.000 m²). Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem. Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met het hoogheemraadschap afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat het hoogheemraadschap uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Planspecifiek

In het kader van de watertoets worden de voor onderhavig plan relevante waterthema's beschouwd. Als gevolg van de planontwikkeling is er sprake van een toename van verharding. In de huidige situatie is circa 1.550 m² aan verharding aanwezig. In de nieuwe situatie wordt circa 1.785 m² aan verharding toegevoegd. Het plan voorziet in een sedumdak van circa 350 m², 505 m² aan halfverharding en circa 1.620 m² aan groen. De te dempen sloot wordt voor 100% gecompenseerd en dit leidt tot een toename van oppervlaktewater met 13 m² met de verbreding van de sloot aan zuidzijde wordt 180 m² extra aan water gemaakt. De resterende wateropgave (circa 75 m²) wordt opgelost door de aanleg van infiltratiekragen onder de nog aan te leggen halfverharde parkeerplaatsen.

Om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan wordt het nieuwe gebouw voorzien van een sedumdak. Daarmee kan hemelwater langer worden vastgehouden. Daarnaast wordt het hemelwater op locatie opgeslagen en gebruikt voor de carwash. Na een eerste filtering worden de auto's op locatie gewassen met dit hemelwater. Het water na de 'eerste wasbeurt' vrijkomt wordt wederom opgevangen en gefilterd. Dit water wordt vervolgens ingezet voor het onderwassen alvorens het, na opnieuw filtering, wordt afgevoerd van de locatie.

Het plan voorziet in het omleggen en verbreden van een watergang aan de oostzijde. Aan de zuidzijde kan de bestaande sloot verbreed worden. Op deze wijze kan de toename aan verhard oppervlak ruimschoots gecompenseerd worden. Voor het verleggen en verbreden van de sloot is nog een watervergunning benodigd.

4.8 Cultureel erfgoed

4.8.1 Cultuurhistorie

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Ruimtelijke plannen zijn een belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen.

Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden. Voorts is op 1 juli 2016 de Erfgoedwet in werking getreden. In de Erfgoedwet is de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland gebundeld om het cultureel erfgoed in Nederland beter te kunnen beschermen.

Beleidsnota Cultuurhistorie

In januari 2018 is de “Beleidsnota Cultuurhistorie” vastgesteld. De beleidsnota richt zich op de cultuurhistorische waarden binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en heeft als doel deze te beschermen. De beleidsnota is opgesteld aan de hand van inventarisaties uit het verleden en empirische waarnemingen door ervaringsdeskundigen. De inventarisaties uit het verleden betreffen de volgende bronnen:

- de inventarisatie van de toenmalige gemeente Reeuwijk uit 1990, uitgevoerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project jongere bouwkunst en stedenbouw 1850 - 1940 (M.I.P);
- het rapport Waardevolle panden Concept Gemeentelijke Monumentenlijst Gemeente Bodegraven, samengesteld door de stichting Dorp, Stad & Land in samenwerking met de gemeente in 1999, met als basis de inventarisatie van de toenmalige gemeente Bodegraven uit 1991, uitgevoerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project jongere bouwkunst en stedenbouw 1850 - 1940 (M.I.P);
- de aanvullende Groslijst met bijkomende objecten, opgesteld door lokale erfgoedverenigingen in 2015.

Met elkaar bevatten deze bronnen tegen de 400 objecten en ensembles: woonhuizen, boerderijen, kaaspakhuisen, winkelpanden en overige bebouwing. Een aantal van deze objecten dateren uit de 17de eeuw, veel objecten dateren uit de 19de en begin van de 20ste eeuw en enkele uit de Wederopbouwperiode van na 1945.

In de loop van het proces is een aantal objecten afgevallen. Enkele objecten bleken niet op grondgebied van Bodegraven-Reeuwijk maar net in een buurgemeente te liggen, andere waren inmiddels gesloopt of totaal vernieuwd. De cultuurhistorische objecten die over zijn gebleven hebben een waardering ‘redelijk’, ‘hoog’ of ‘hoog plus’ gekregen. De ‘hoog plus’ objecten zijn aangewezen als gemeentelijk monument en toegevoegd aan de gemeentelijke monumentenlijst.

De cultuurhistorisch waardevolle objecten binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn nader verankerd in het paraplubestemmingsplan 'Cultuurhistorie Bodegraven-Reeuwijk' met als doel deze te beschermen en mogelijkheden te bieden voor de pandeigenaren.

Planspecifiek

Voor het grondgebied van Bodegraven-Reeuwijk geldt het 'Parapluplan Cultuurhistorie Bodegraven-Reeuwijk'. In dit bestemmingsplan zijn middels dubbelbestemmingen monumenten en andere cultuurhistorische waarden aangegeven. Het aspect cultuurhistorie vormt derhalve geen belemmering voor het realiseren van onderhavig plan.

4.8.2 Archeologie

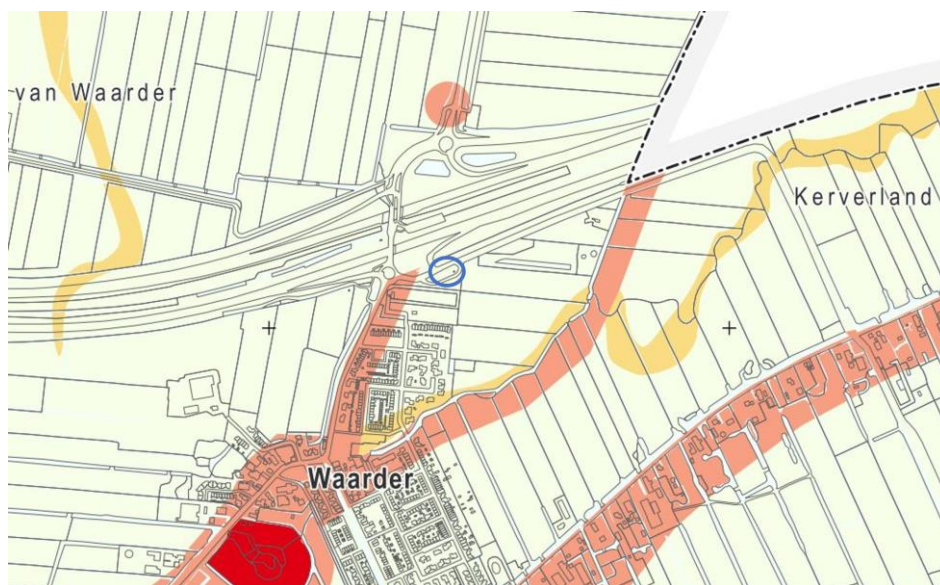
Archeologie gaat over de (verwachte) cultuurhistorische waarde in de bodem. Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Monumentenwet 1988. Op basis van deze wet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening 29 in relatie tot de Monumentenwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn zodat waar nodig die waarden veiliggesteld kunnen worden en / of het initiatief aangepast kan worden.

Ook de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) uit 2007 is in dit kader van belang. De verantwoordelijkheid voor cultuurhistorische waarden ligt bij de gemeente en dit moet bij vaststelling van bestemmingsplannen (en andere ruimtelijke besluiten) meegenomen worden.

Planspecifiek

Volgens de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk bevat het plangebied de medebestemming VAW5.

De hiernavolgende afbeelding toont een uitsnede van de beleidsadvieskaart.



Archeologische beleidsadvieskaart, plangebied blauw omcirkeld (bron: Gemeente Bodegraven-Reeuwijk).

Deze medebestemming bevat een vrijstellingsgrens voor bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv en een plangebied groter dan 25.000 m². De beoogde ontwikkeling blijft onder deze vrijstellingsgrens. Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is per 1 januari 2017 de huidige Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de huidige tabellen 1, 2 en 3 waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kunnen voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Planspecifiek

Vanuit ecologie zijn soortenbescherming en gebiedsbescherming van belang. Omdat er o.a. een sloot wordt gedempt, dient er een quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming te worden uitgevoerd.

Soortenbescherming

Voor de ruimtelijke ingreep is een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd (Blom Ecologie, 2023-0489, d.d. 12 mei 2023, zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 3). Uit de resultaten blijkt dat de locatie mogelijk geschikt leefgebied is voor soorten welke niet beschermd zijn. Hiervoor dienen er maatregelen getroffen te worden ten aanzien van de algemene zorgplicht en de mogelijke kolonisatie van de rugstreeppad. Voorts blijkt dat de planlocatie mogelijk een essentiële betekenis heeft voor de heikikker en platte schijfhoren. Om vast te stellen of het plangebied daadwerkelijk een functie heeft voor de hiervoor genoemde soorten is aanvullend onderzoek uitgevoerd (Blom Ecologie, 2023-0674, d.d. 20 juli 2023, zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 4). Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van de heikikker en platte schijfhoren op de planlocatie uitgesloten kan worden.

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of provinciaal aangewezen beschermde gebieden. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden (dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is gelegen op een afstand van ca. 4,2 km) en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake.

Houtopstanden

Op de planlocatie zijn geen houtopstanden aanwezig waarvoor bij kap een meldingsplicht geldt in het kader van de Wnb.

Stikstofdepositie

Het initiatief gaat gepaard met enige uitstoot van stikstof, wat een effect kan hebben op Natura 2000-gebieden. Om die reden is een AERIUS-berekeningen uitgevoerd (Buro SRO, d.d. 6 december 2023, zie [bijlagen bij toelichting](#), bijlage 5). Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie ten gevolge van het project geen significante effecten op Natura 2000-gebieden heeft.

Conclusie

Voor de uitvoering van de ingreep geen ontheffing Wnb nodig. Er gelden in het kader van de Wnb geen verdere vervolgstappen. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient daarnaast rekening te worden gehouden met de (mogelijke) aanwezigheid van de mogelijke kolonisatie door de rugstreeppad (in het kader van algemene Zorgplicht). Voor deze soort dienen maatregelen te worden getroffen om effecten te voorkomen.

4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1 Verkeer

Voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer dat wordt gegenereerd bij ruimtelijke ontwikkelingen, zijn kencijfers verkeersgeneratie ontwikkeld. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (exclusief openbaar vervoer) die gedurende een gekozen tijdsperiode naar de beoogde ontwikkeling toe rijdt en hiervan wegrijdt.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkecijfers naar parkeernormen' kencijfers voor verkeersgeneratie. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiekenmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

Planspecifiek

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een mobility hub mogelijk. Om aan te tonen of het verkeer dat verband houdt met voorliggend plan geen hinder voor de omgeving veroorzaakt, is de verkeersgeneratie berekend. Hierbij wordt als een worst case-benadering uitgegaan van de kencijfers uit CROW-publicatie 381.

In de onderstaande tabel is de berekening van het aantal verkeersbewegingen weergegeven welke niet direct een relatie hebben met het tankstation. Op locatie is reeds een tankstation aanwezig en is met name relevant wat de functieverbreiding aan extra verkeer genereert. In het bepalen van de kencijfers uit de CROW-publicatie is uitgegaan van 'buitengebied' en 'niet stedelijk'. Daarbij is uitgegaan van de bovenkant van de bandbreedte uit de CROW-publicatie. Dit resulteert in het aantal verkeersbewegingen dat is weergegeven in de tabel.

Functie	Kencijfer voertuigbewegingen per etmaal per eenheid)	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie voertuigbewegingen per etmaal per eenheid)
Winkel	n.b.	355 m ²	-
Horeca incl. 8 kamers	12,7 per 10 kamers	8	10,1
Vergaderlocatie	40 per 100 m ²	84 m ²	34
Totaal:			44

De extra verkeersgeneratie zoals deze ontstaat als gevolg van de functieverbreiding is prima inpasbaar op het bestaande wegennet waarbij opgemerkt moet worden dat de planlocatie nagenoeg direct ontsloten is op het rijkswegennet.

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.10.2 Parkeren

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Op basis van deze parkeernormen wordt parkeerbeleid veelal vormgegeven.

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) geeft in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' richtlijnen voor parkeernormen. In de richtlijnen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.) en op basis van de locatiekenmerken. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen of voorzien wordt in voldoende (auto)parkeerplaatsen. Voorts voorziet de publicatie in minimale voorwaarden voor parkeervoorzieningen.

Nota parkeernormen

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is beschreven in de 'Nota parkeernormen', vastgesteld op 16 juli 2013 en voor het laatst gewijzigd op 10 mei 2016. In deze Nota Parkeernormen wordt beschreven welke kwantitatieve parkeernormen de gemeente hanteert en hoe deze parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis voor een bouwplan vast te stellen.

Planspecifiek

Voor de parkeerbehoefte is een inschatting gemaakt van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Hierbij is uitgegaan van niet stedelijk gebied en is de bovenkant van de bandbreedte genomen. Dit geeft het navolgende beeld.

Functie	Kencijfer gemiddeld (aantal voertuigbewegingen etmaal per eenheid)	Aantal eenheden	Verkeersgeneratie (aantal voertuigbewegingen per etmaal per eenheid)
Winkel	5,3 / 100 m ²	355 m ²	18
Horeca incl. 8 kamers	4,6 per 10 kamers	8	3,68
Vergaderlocatie	11 per 100 m ²	84 m ²	9,24
Totaal:			32 (afgerond)

Op locatie wordt voorzien in 49 parkeerplaatsen. Daarbij is er een ruimtereservering gedaan voor 4 extra parkeerplaatsen. Fysiek is er de ruimte om, indien nodig, aanvullend te kunnen voorzien in nog meer aanvullende parkeerplaatsen. Geconcludeerd kan worden dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid.

Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor het initiatief.

4.11 Duurzaamheid

Gelet op de eindigheid van ruimte en bouw- en brandstoffen is duurzaamheid bij ruimtelijke ontwikkelingen van belang. Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van heden en toekomst zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen.

Nederland in 2050 vrij van aardgas

Op 7 december 2016 is de energieagenda gepubliceerd door minister Kamp. De agenda schetst het beleid na 2023 dat moet leiden tot een vrijwel CO₂-neutrale economie in Nederland in 2050. De agenda beschrijft de overgang naar een gasloze maatschappij. Verwarming van huizen en kantoren zal worden overgenomen door duurzame energiebronnen en koken zal in de toekomst uitsluitend nog elektrisch gebeuren.

De Wet Voortgang Energietransitie (Wet VET) schrijft voor dat nieuwbouw per 1 juli 2018 gasloos uitgevoerd dient te worden.

Energie (BENG)

De rijksoverheid stimuleert duurzaam bouwen vooral op het aspect energie. Sinds 1995 worden in het Bouwbesluit eisen gesteld ten aanzien van de energiezuinigheid van een gebouw. Tot 31 december 2020 wordt de energie-efficiëntie uitgedrukt in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Hierbij werd gestreefd naar EPC = 0,0, waarbij een gebouw energieneutraal is. Vanaf 1 januari 2021 moeten alle gebouwen voldoen aan de eisen van Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vervangen de EPC.

MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)

De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een belangrijke maatstaf voor de duurzaamheid van een gebouw en is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Het gaat hierbij om nieuwbouwwoningen en nieuwe kantoorgebouwen die groter zijn dan 100 m². Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik.

De gebruikte impact van de gebruikte materialen wordt in kaart gebracht aan de hand van productiewijze van de gebruikte bouwmaterialen, het transport, de levensduur van de materialen en de manier van afdanken. Vervolgens worden alle materialen bij elkaar opgeteld. Het resultaat van een dergelijke analyse wordt uitgedrukt in de zogenaamde 'schaduwkosten' van het materiaal. Hoe lager de schaduwkosten, hoe duurzamer het gekozen materiaaltype. Per 1 januari 2018 geldt een maximale totale schaduwprijs van 1,0€ / m² bvo.

Planspecifiek

Het plan kent een duidelijke duurzaamheidsambitie. Naast de toepassing van PV-panelen op de twee gebouwen. Voorziet het plan in een voorziening voor deelmobiliteit (auto/scooter). Tevens worden er laadplekken gecreëerd en wordt voldoende tankcapaciteit aangehouden om op den duur ook duurzame alternatieven aan te kunnen bieden (waterstof). De carwash is zo opgezet dat hier maximaal hergebruik van hemelwater kan plaatsvinden. Ook wordt er mogelijk op termijn een windturbine geplaatst overeenkomstig het hiervoor opgestelde afwijkingen beleid. De windturbine maakt vooralsnog geen onderdeel uit van de plannen.

Bij bouw van het multifunctionele gebouw wordt gebruik gemaakt van bouwmaterialen welke herbruikbaar zijn.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012).

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

5.2 Verbeelding

Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven met daarbij andere bepalingen als gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken etc. Voor de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootschalige Basiskaart en/of kadastrale kaart).

5.3 Planregels

Voor de planregels is de gestandaardiseerde opbouw uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 gebruikt. In de planregels is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met 'Inleidende regels' (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de 'Bestemmingsregels', de 'Algemene regels' (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de 'Overgangs- en slotregels'. In het tweede hoofdstuk, de Bestemmingsregels, staan de verschillende bestemming op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving (in elk bestemmingsplan);
- Bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Nadere eisen (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de bouwregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Specifieke gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Afwijken van de gebruiksregels (bestemmingsplanafhankelijk);
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (bestemmingsplanafhankelijk).

5.4 Wijze van bestemmen

Voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende (dubbel)bestemmingen:

Bedrijf

Voor het multifunctionele gebouw en tevens de wasstraat en ruimtereservering ten behoeve van het waterstofstation, in het oosten van het plangebied is, de bestemming 'Bedrijf' opgenomen conform het geldende bestemmingsplan 'Lange Ruige Weide'. In deze bestemming worden mogelijkheden geboden ten aanzien van een mobiliteitshub. Tevens is voor het gehele bestemmingsvlak een bouwvlak opgenomen ten behoeve van de bebouwing. Wel zijn daarbij maximale bouw- en goothoogten opgenomen.

Groen

Het plan bevat de bestemming 'Groen' voor de groenvoorzieningen. De grond is bedoeld voor groenvoorzieningen en de bijbehorende of ondergeschikte voorzieningen. Binnen deze bestemming mogen in principe alleen bouwwerken worden opgericht, die geen gebouwen zijn, en gebouwen voor nutsvoorzieningen. De inrichting en inpassing van het gebied is geborgd middels een voorwaardelijke verplichting die verwijst naar het inrichtingsplan die als bijlage bij de regels zit.

Water

De bestemming 'Water' geldt voor de aan te leggen nieuwe watergang aan de oostzijde van het plangebied en de te verbreden watergang aan de zuidzijde van het plangebied. Deze watergang draagt bij aan een veilig en duurzaam waterbeheer in het gebied, waarbij tevens een functie voor afwatering of berging wordt vervuld. Binnen de bestemming "Water" zijn enkel bouwwerken toegestaan die dienstbaar zijn aan deze bestemming en geen gebouwen zijn.

Verkeer - Verblijfsgebied

De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is opgenomen in het westen van het plangebied, voor de ontsluitingsweg, het verkooppunt voor motorbrandstoffen met uitzondering van LPG, een laadstation voor elektrisch laden van auto's, en overige parkeervoorzieningen (behorende bij een tankshop). Binnen deze bestemming zijn de bouw mogelijkheden beperkt. Op de verbeelding worden hiertoe maximale bouw- en goothoogten opgenomen.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van een ruimtelijk plan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

De gemeente heeft met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst afgesloten. In deze overeenkomst wordt onder andere de betaling van de eventuele tegemoetkoming in de planschade, die het nieuwe planologisch kader kan veroorzaken, geregeld. Ook de overige kosten worden via de anterieure overeenkomst verhaald. Het ruimtelijke plan is hierdoor financieel uitvoerbaar.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met relevante instanties.

Een ontwerpplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen op het plan.

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens de dag na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.2 Participatie

In kader van het planvorming is er reeds 2 keer overleg geweest met het Dorpsteam (18-2-2021 en 25-5-2023). Er werd positief meegedacht over de mogelijkheden o.a. over de windmolen; afstand ruim voldoende tot woningen dus men verwacht zelf geen overlast. Ook niet mbt de hoogte van het gebouw gezien de ligging. Tip om wel rekening te houden met plaatsing van windmolen bij het gebouw en de windrichtingen. Verder vooral positieve reacties op het fraaie ontwerp van het gebouw en de verbetering van de veiligheid door deze plannen. Er werd positief gereageerd op de voorzieningen en mogelijke werkgelegenheid. Op 14 december 2023 is er een inloopavond georganiseerd voor alle omwonenden en geïnteresseerden, De uitkomsten zullen worden meegenomen.

7.3 Vooroverleg

pm

7.4 Zienswijzen

Te zijner tijd zal hier op hoofdlijn de resultaten van de zienswijzeperiode worden beschreven.