

# Snellaadstation A50 Ganzenven

Landerd

Ruimtelijke onderbouwing

## identificatie

identificatiecode:  
nvt

projectnummer:  
201900857

opdrachtleider:

## planstatus

datum:  
20-06-2019  
20-04-2020

status:  
concept  
definitief



# Inhoudsopgave

## Ruimtelijke onderbouwing

<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	10
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>11</b>
2.1	Over Fastned	11
2.2	Beoogde ontwikkeling	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>15</b>
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Toetsing aan omgevingsaspecten</b>	<b>21</b>
4.1	Bodem	21
4.2	Archeologie & cultuurhistorie	21
4.3	Water	24
4.4	Bedrijven en milieuhinder	26
4.5	Wegverkeerslawaaï	26
4.6	Verkeer	26
4.7	Parkeren	26
4.8	Externe veiligheid	26
4.9	Luchtkwaliteit	28
4.10	Ecologie	28
4.11	Kabels en leidingen	28
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>29</b>
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>31</b>

## Bijlagen

<b>Bijlage 1</b>	<b>Landschappelijk inpassingsplan</b>
------------------	---------------------------------------



## Ruimtelijke onderbouwing



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Elke automobilist (wel of niet elektrisch rijdend) kan nu al zien dat laadinfrastructuur beschikbaar is en dat stations bovendien eenvoudig te vinden en te bereiken zijn. Het opladen van elektrische auto's kan steeds sneller, binnen enkele jaren is 10 minuten snelladen per week al voldoende voor de gemiddelde rijder. Dus net als tanken. In Nederland is Fastned met ruim 70 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Eén van de snelweglocaties is de verzorgingsplaats Ganzenven aan de A50 ten noordoosten van het knooppunt Paalgraven. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo. De beoogde ontwikkeling mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet worden aangetoond door middel van een ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

## 1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de noordzijde van rijksweg A50, ten noordoosten van het knooppunt Paalgraven. Dit is tussen afrit 16 (Oss) en afrit 17 (Ravenstein). De locatie bevindt zich op de verzorgingsplaats Ganzenven waar een tankstation en parkeergelegenheid aanwezig is.



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



Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied (bron: Fastned)





Figuur 1.3: Huidige situatie projectgebied (bron: Fastned)

### 1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied', vastgesteld op 23 mei 2013 door de gemeenteraad van Landerd. In 2015 is op dit bestemmingsplan een herziening in werking getreden ('Buitengebied, herziening 1'). Deze herziening heeft echter geen gevolgen voor de beoogde locatie van het snellaadstation.



Figuur 1.4: Uitsnede bestemmingsplan Buitengebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse van de beoogde snellaadstation geldt de bestemming 'Bedrijf'. Deze gronden zijn bestemd voor niet-agrarische bedrijven. Langs de Dassenbaan (A50) is hierbij het bedrijfstype 'tankstation' toegestaan, met een goothoogte van maximaal 6 meter.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan op de volgende punten:

- de bestemmingsomschrijving voorziet niet in de realisatie van een snellaadstation;
- de bouwhoogte van de beoogde overkapping is hoger dan ter plaatse toegestaan.

Daarnaast gelden ter plaatse van het project nog een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' en de gebiedsaanduidingen 'vrijwaringszone - lpg', 'vrijwaringszone - weg' en 'reconstructiewetzone - extensiveringsgebied'. Hiertoe behoren regels die betrekking hebben op omgevingsaspecten. In hoofdstuk 4 wordt aan deze omgevingsaspecten getoetst.

## 1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

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

## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend en begin 2018 zijn al meer dan 70 stations operationeel.

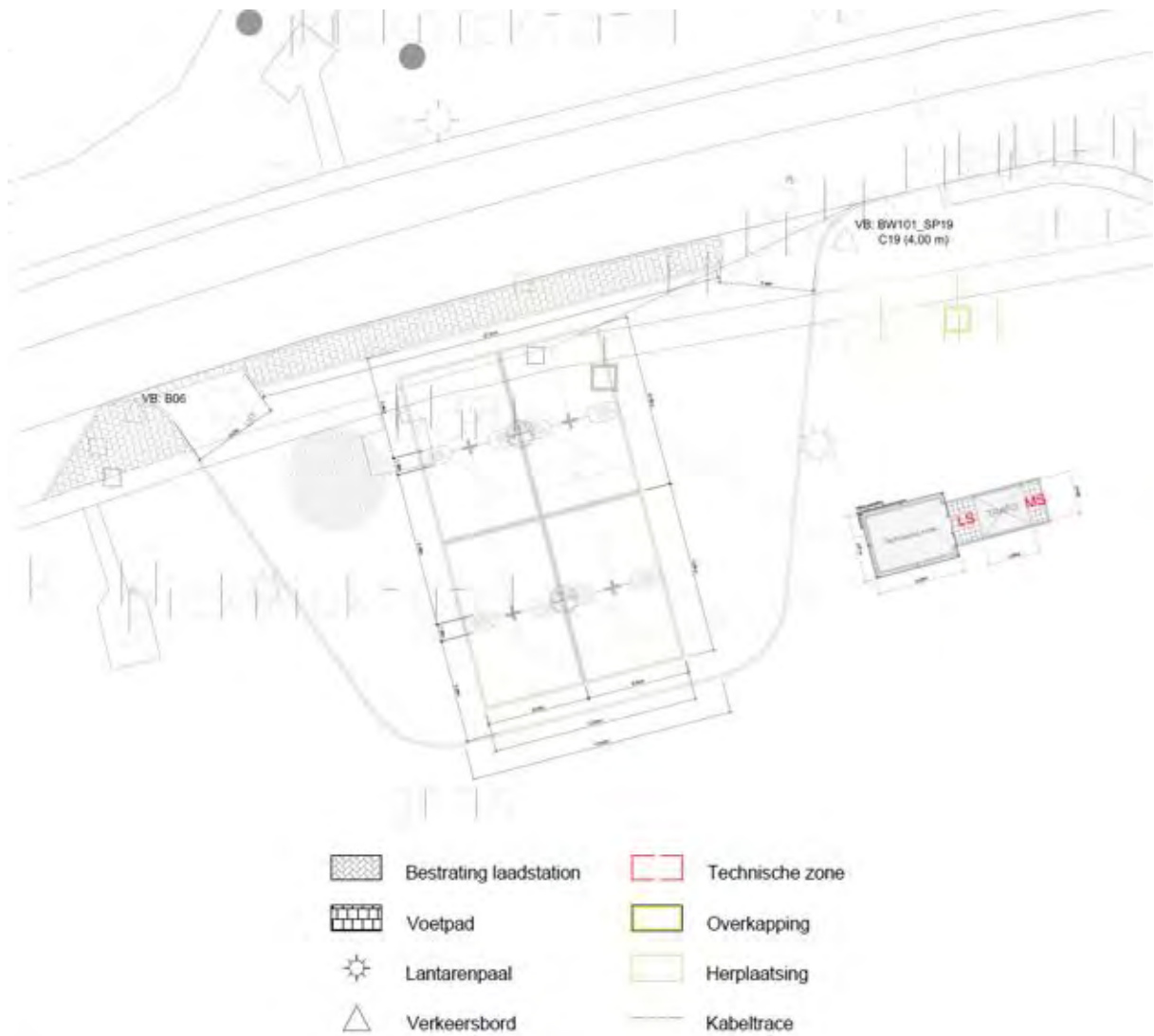
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in totaal al ca. 600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

### 2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens een snellaadstation te realiseren op verzorgingsplaats Ganzenven. Deze verzorgingsplaats ligt ten noordoosten van knooppunt Paalgraven. Deze verzorgingsplaats bevindt ligt aan de noordelijke rijbaan van de A50. Het snellaadstation wordt ontsloten via de toegangsweg die naar de parkeerplaatsen voor personenauto's en vrachtauto's leidt.

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

Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping en de laadinstallaties. Ook wordt een (nuts)voorziening voor technische installaties gerealiseerd, zie figuur 2.1 voor de beoogde situatie. In figuur 2.2 is een impressie van het bouwwerk weergegeven.



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



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

In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en technische installaties geplaatst.

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

Ten behoeve van de verkeersveiligheid is er eenrichtingsverkeer op het terrein van het snellaadstation.



## Hoofdstuk 3    Beleidskader

### 3.1    Inleiding

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

### 3.2    Rijksbeleid

#### 3.2.1    Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

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

#### 3.2.2    Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

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

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

#### Toetsing

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

### 3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

#### Toetsing

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

Bovendien is er wel een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan. Een landelijk dekkend netwerk is alleen mogelijk bij realisatie op goed bereikbare plekken langs het hoofdwegenet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de A50. De bestaande locatie wordt intensiever benut. De beoogde ontwikkeling voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

### 3.2.4 Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (2016)

Deze visie van het Ministerie van Economische Zaken is tot stand gekomen op basis van input van de Green Dealpartners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020. Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop.

Volgens de visie heeft Nederland op dit moment een goed ontwikkeld landelijk netwerk. Dit netwerk moet blijven meegroeien om de groei van het aantal elektrische voertuigen te accommoderen. Omdat de businesscase niet rendabel is, wordt daar vanuit Green Deal door de overheid ondersteuning voor geboden. Het is van belang dat interoperabiliteit gewaarborgd is en dat men door heel Europa op een voor de EV-rijder aantrekkelijke manier kan reizen. Op dit moment is dat nog niet het geval en daarom wordt ingezet om dit op Europees niveau te organiseren. Daarbij schept het Rijk randvoorwaarden voor bedrijven om te blijven innoveren in technologieën in en rondom de laadinfrastructuur.

#### Toetsing

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

- de versterking van de economische positie van Nederland;
- de energievoorzieningszekerheid van Nederland en;
- aan de klimaatdoelen door de reductie van CO<sub>2</sub> en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.



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

### 3.3 Provinciaal beleid

#### 3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050.

Hieruit zijn vier hoofdpunten onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatproof Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

#### Toetsing

Op het gebied van mobiliteit binnen de energietransitie is de ambitie van de provincie dat de provinciale infrastructuur in 2050 meer duurzame energie levert dan nodig is voor het in standhouden van de infrastructuur én dat de infrastructuur in 2050 is ingericht voor maximale ondersteuning van duurzaam vervoer (o.a. fietsen en elektrisch rijden), bijvoorbeeld via een fijnmazige oplaadstructuur. De provincie wilt in 2050 alleen nog zero-emissie vervoer en gebruikt alleen nog hernieuwbare energiebronnen.

De realisatie van het snellaadstation draagt bij aan de Brabantse energietransitie. De ontwikkeling is in lijn met het provinciaal beleid.

#### 3.3.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (vastgesteld op 25-10-2019)

De 'Interim omgevingsverordening Noord-Brabant' is vastgesteld op 25 oktober 2019 en is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de omgevingsverordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De onderwerpen die in de omgevingsverordening staan, komen uit de provinciale omgevingsvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen.

#### Ruimtelijke kwaliteit en zorgvuldig ruimtegebruik

Volgens de omgevingsverordening zijn gemeenten in het algemeen vrij om binnen het bestaand stedelijk gebied te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Wel dient bij een ruimtelijk plan of besluit dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling een verantwoording te worden opgenomen waaruit blijkt dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving.

## Toetsing

### Artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap

De provincie Noord-Brabant wil de ruimtelijke kwaliteit van de provincie verbeteren. Dit is verankerd in artikel 3.5 van de omgevingsverordening:

#### Lid 1:

*Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving.*

#### Lid 3:

*Een verbetering van de landschappelijke kwaliteit kan mede de volgende aspecten omvatten:*

1. *de op grond van deze verordening verplichte landschappelijke inpassing;*
2. *het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;*
3. *het behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen;*
4. *het wegnemen van verharding;*
5. *het slopen van bebouwing;*
6. *de realisering van het Natuur Netwerk Brabant en ecologische verbindingszones;*
7. *het aanleggen van extensieve recreatieve mogelijkheden.*

In het artikel is bepaald dat nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken. In dit geval gaat het om de aanleg van een laadstation op een bestaande verzorgingsplaats. De ontwikkeling sluit aan bij de gebiedskenmerken van de betreffende locatie, namelijk een snelweg met bijbehorende verzorgingsplaats.

De locatie van het beoogde snellaadstation ligt in de groenblauwe mantel. De provinciale omgevingsverordening stelt verschillende eisen aan ontwikkelingen binnen dit gebied. Plannen binnen de groenblauwe mantel moeten bijdragen aan het behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van het gebied. In bijlage 1 is door middel van een landschappelijk inpassingsplan aangetoond hoe de beoogde ontwikkeling bijdraagt aan de ecologische en landschappelijke waarden van het gebied.

Het snellaadstation leidt daardoor niet tot aantasting van ecologische en/of landschappelijke waarden. De ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de interim omgevingsverordening.

## Conclusie

Het snellaadstation past functioneel en ruimtelijk goed op de locatie bij het tankstation. Het is een goede aanvulling bij de reeds aanwezige functies. Omdat sprake is van een beperkte ontwikkeling op een bestaande verzorgingsplaats en een goede landschappelijke inpassing wordt voldaan aan de provinciale eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

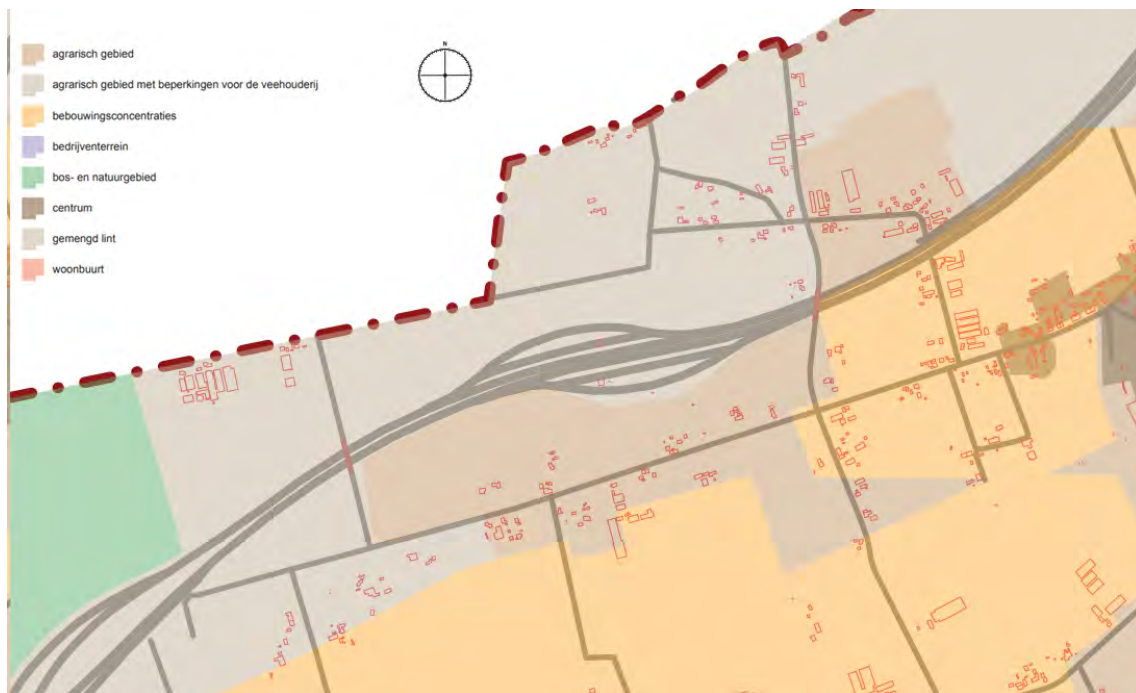
### 3.4.1 Structuurvisie gemeente Landerd

De gemeente Landerd geeft in de structuurvisie inhoud aan de beleidsonderwerpen die de komende jaren relevant zijn. In de structuurvisie zijn hoofdlijnen gegeven voor het beleid aangaande de volgende ontwikkelingen:

- ontwikkelingen op het vlak van wonen en woonomgeving;
- ontwikkelingen op het vlak van economie en ondernemerschap;
- ontwikkelingen op het vlak van commerciële en maatschappelijke voorzieningen;

- ontwikkelingen op het gebied van omgeving en eigenheid, waaronder ook de mogelijk effecten van de bovengenoemde ontwikkelingen op omgeving en eigenheid;
- ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer, vooral als gevolg van de interacties tussen de verschillende bovengenoemde aspecten;
- ontwikkelingen op het gebied van water.

De projectlocatie is in de visiekaart opgenomen als agrarisch gebied, waar geen bebouwingsconcentraties zijn beoogd.



Figuur 3.4: Uitsnede structuurvisie kaart Landerd

### Toetsing en conclusie

Feitelijk gaat het om een verzorgingsplaats als onderdeel van de A50. Het beleid voor Een snellaadstation op deze locatie is passend gelet op de gebiedskennmerken. Het plan voldoet daarmee aan het beleid zoals vastgelegd in de structuurvisie.



## Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

### 4.1 Bodem

#### Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

##### *Onderzoek en conclusie*

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

### 4.2 Archeologie & cultuurhistorie

#### 4.2.1 Archeologie

##### Toetsingskader: Erfgoedwet

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

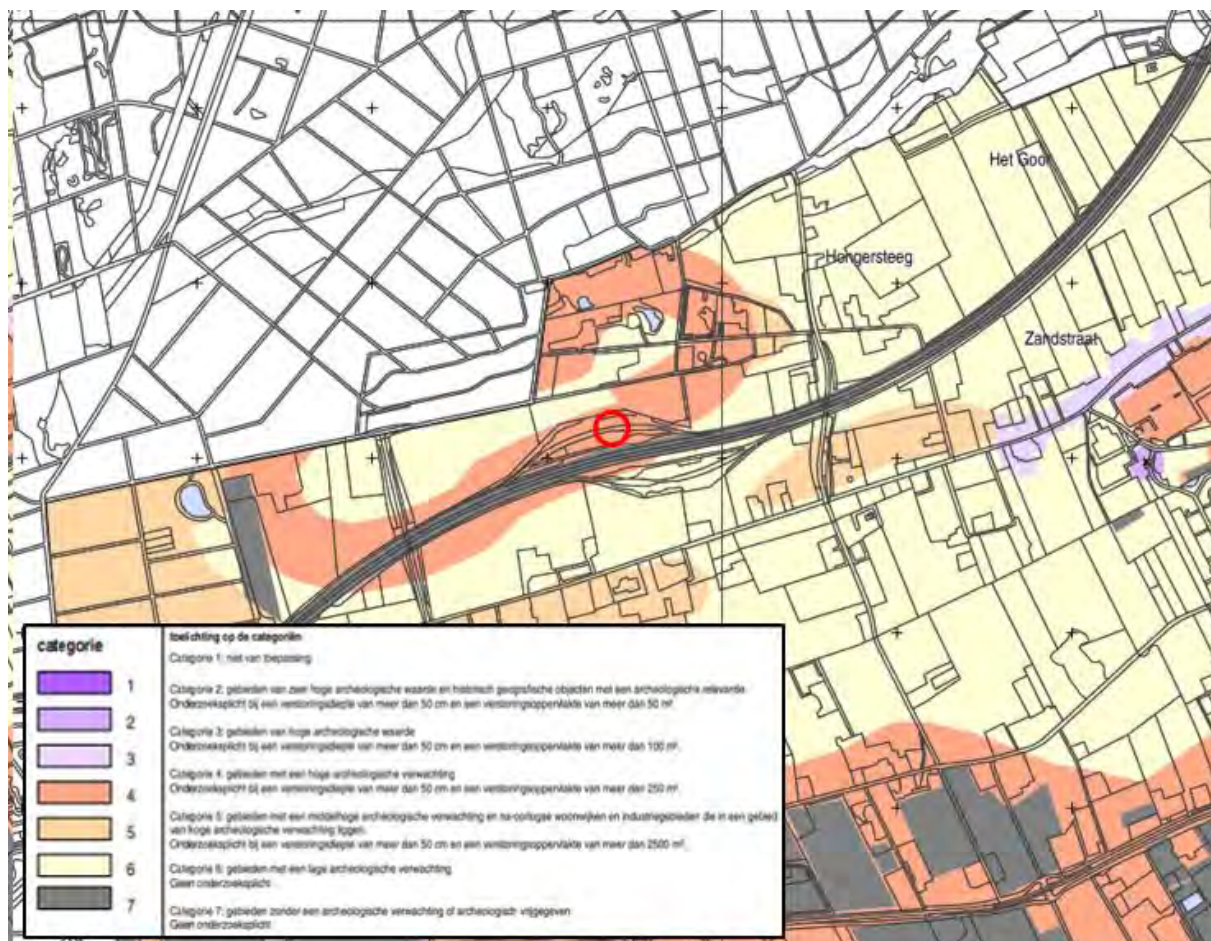
Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Vanaf 1 juli 2016 is dit op dezelfde wijze als via de Wamz verwerkt in de Erfgoedwet en in de toekomst zal dit verwerkt worden in de Omgevingswet. Tot de Omgevingswet ingaat gelden voor onderdelen,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

Het uitgangspunt is dat er verplicht rekening gehouden moet worden met het behoud van het archeologisch erfgoed in de bodem. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden door middel van archeologisch onderzoek. Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

Op deze wijze is de zorg voor archeologische monumenten geregeld in het proces van de ruimtelijke ordening. Zo is onder andere bepaald dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten, archeologische waarden. Derhalve heeft de raad van de gemeente Landerd op 24 mei 2012 de "Nota Archeologie gemeente Landerd - De implementatie van de Wet op de archeologische monumentenzorg in het gemeentelijke beleid" vastgesteld.

In het beleidsplan en op bijbehorende archeologische beleidskaart onderscheidt de gemeente een 7-tal categorieën, variërend van een zeer hoge tot een verwaarloosbare archeologische verwachting. Per verwachtingswaarde heeft de gemeente bepaald wat de vrijstellingsgrenzen voor archeologisch onderzoek.

In figuur 4.1 is een uitsnede van deze archeologische beleidskaart te zien, waarop de projectlocatie is weergegeven.



Figuur 4.1: Uitsnede archeologische beleidskaart Landerd

Voor de projectlocatie geldt dat er sprake is van een hoge archeologische verwachting (categorie 4). Voor gebieden binnen deze categorie geldt een onderzoeksplicht bij een verstoringsdiepte van meer dan 50 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 250 m<sup>2</sup>.

Met de aanleg van het snellaadstation is de oppervlakte waarbinnen de bodemingrepen plaatsvinden minimaal. Bij de aanleg van de technische zone (nutsvoorziening, meterkast en technische installaties) is dit oppervlak circa 40 m<sup>2</sup>. De pilaren van de overkapping vergen bodemingrepen over een oppervlak van maximaal 10 m<sup>2</sup>. Met het leggen van kabels inbegrepen (marge van 5-10 % opgeteld bij het verstoringsoppervlak om de feitelijke omvang van de bouwput te bepalen) blijft het verstoringsoppervlak kleiner dan 250 m<sup>2</sup>. Hiermee komt de onderzoeksplicht te vervallen en is verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

### *Conclusie*

De projectlocatie ligt in een gebied met een hoge archeologische verwachting. Echter is het verstoringsoppervlak bij de aanleg van het snellaadstation kleiner dan 250 m<sup>2</sup>. Daarmee is verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### **4.2.2 Cultuurhistorie**

##### **Wettelijk toetsingskader**

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz) aangepast. Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De wetgever wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet, bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen was het behoud en beheer van ons erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

### *Onderzoek en conclusie*

#### **Beleid provincie Noord-Brabant**

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangegeven. Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

### 4.3 Water

#### Toetsingskader: Watertoets

##### Waterbeheer en watertoets

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

##### Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

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

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

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

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan Noord-Brabant 2010-2015 (VVP)
- Omgevingsvisie Noord Brabant
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

##### *Waterschapsbeleid*

Het waterschap Aa en Maas is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen.

Het watersysteembeheer -waaronder grondwater- heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit.

##### Waterbeheerplan 2016-2021

In het Waterbeheerplan (WBP) beschrijft het waterschap Aa en Maas haar doelstellingen voor de periode 2016 – 2021 en de wijze waarop deze doelstellingen bereikt moeten worden. Hiermee geeft het waterschap invulling aan de verplichting vanuit de Waterwet en de Verordening water Noord-Brabant om een waterbeheerplan op te stellen.

In het waterbeheerplan wordt een indeling gemaakt in de volgende programma's:

- Veilig en bewoonbaar;
- Voldoende water en robuust watersysteem;
- Schoon water;
- Gezond en natuurlijk water;
- Het leveren van maatschappelijke meerwaarde.

Deze programma's zijn verder uitgewerkt in het WBP naar concrete doelstellingen. Deze doelstellingen vinden onder andere een doorwerking in de beschikbare instrumenten van het waterschap; Keur, legger, communicatie en stimuleringsmiddelen.



### Keur

De Keur is een waterschapsverordening en omvat samen met de Waterwet alle gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen of activiteiten die consequenties hebben voor de waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid. De Keur is verder uitgewerkt beleids- en algemene regels.

### Legger

De Keur verwijst in de gebods- en verbodsbepalingen volop naar de legger. De legger legt de status en afmetingen behorende bij de regels van de Keur vast in een overzichtskaart van het waterbeheersgebied. Op deze kaart zijn onder andere dijken, waterlopen en bijbehorende beschermingszones aangegeven.

### Situatie projectgebied

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

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

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

Circa 150 meter ten noorden van het projectgebied is een A-watergang met een beschermingszone A aanwezig. Bij A-waterlopen geldt een beschermingszone van 5 meter breed. Het projectgebied valt buiten de beschermingszone, daarom is geen watervergunning vereist.



Figuur 4.2: Uitsnede Legger Aa en Maas

Binnen het waterschap geldt een compensatie-eis bij een toename aan verharding van meer dan 2.000 m<sup>2</sup>. De toename aan verharding in dit project is ca. 300 m<sup>2</sup>, dus er is geen compensatie benodigd.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.4 Bedrijven en milieuhinder

##### **Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'**

###### *Onderzoek en conclusie*

Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de richtafstandenlijst in categorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 m. Het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object ligt op circa 160 m afstand. Derhalve wordt voldaan aan de richtafstand. Er is sprake van een aanvaardbaar woon –en leefklimaat.

#### 4.5 Wegverkeerslawaai

##### **Toetsingskader: Wet geluidhinder**

###### *Onderzoek en conclusie*

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

#### 4.6 Verkeer

##### **Toetsingskader: CROW**

###### *Locatie en verkeersafwikkeling*

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

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

#### 4.7 Parkeren

##### **Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen**

###### *Onderzoek en conclusie*

Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten. Indien op piekmomenten alle oplaadpunten in gebruik zijn, zullen bezoekers even moeten wachten. Op de weg die leidt naar het geplande snellaadstation is voldoende ruimte aanwezig voor auto's om kort te parkeren zonder overig verkeer te hinderen.

#### 4.8 Externe veiligheid

##### **Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb**

###### *Onderzoek en conclusie*

Een snellaadstation is geen gevoelige functie uit het oogpunt van externe veiligheid. Ten aanzien van brand of explosiegevaar bestaan geen (aanvullende) veiligheidseisen met betrekking tot technische installaties, transformatorhuisje, snelladers of elektrische auto's. Explosiegevaar is niet van toepassing. Het aspect externe veiligheid vormt daarom ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen en waterwegen) en buisleidingen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. De risico's dienen te worden beoordeeld op het plaatsgebonden en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandseisen tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is op een ongeval met gevaarlijke stoffen met een bepaalde groep slachtoffers. Hoe hoger het groepsrisico, hoe groter deze kans. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek: de fN-curve. Deze curve geeft aan hoe groot de kans is op een ongeval met een bepaald aantal slachtoffers.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het rijk heeft als maatgevende risicocontour de kans op overlijden van  $10^{-6}$  per jaar gegeven (indien een persoon zich gedurende een jaar binnen deze contour bevindt is de kans op overlijden groter dan één op een miljoen jaar). Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan het plaatsgebonden risico  $10^{-6}$ . Het plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  is voor ruimtelijke besluiten vertaald naar grenswaarden en richtwaarden. De wetgeving is erop gericht om voor bestaande situaties geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoren en sportcomplexen) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risico dat hoger is dan  $10^{-6}$  per jaar.

Nieuwe ontwikkelingen van kwetsbare objecten binnen de risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar zijn niet toegestaan. Nieuwe ontwikkelingen van beperkt kwetsbare objecten zijn ongewenst, maar wel toegestaan indien gemotiveerd kan worden waarom dit noodzakelijk is. Daarnaast dient aangetoond te worden dat afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van:

- de kans op een ongeval;
- het effect van het ongeval;
- het aantal personen dat in de omgeving van de bron (inrichting of transportroute) verblijft;
- de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeval.

Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het zogenaamde invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Hoe meer personen in het invloedsgebied aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is, en hoe hoger het groepsrisico. Bij het opstellen van een bestemmingsplan, waarvan het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron, geldt een verantwoordingsplicht.

*Onderzoek en conclusie*

Er dient getoetst te worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. Dit zijn onder andere woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants en winkels.

Een snellaadstation is geen kwetsbaar object en hoeft daarom niet getoetst te worden aan het Bevi en de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de directe omgeving van het projectgebied liggen twee risicovolle inrichtingen. Het betreft BP Tankstation De Gagel en Texaco Nederland B.V. De Ganzeven. De plaatsgebonden risicocontour valt over het projectgebied. De realisatie van het snellaadstation betreft echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk. In de directe omgeving zijn verder geen risicovolle inrichtingen gevestigd. De A50 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Dit vormt echter geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, omdat zoals hiervoor is aangegeven een snellaadstation geen kwetsbaar object is.

## 4.9 Luchtkwaliteit

### Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

#### *Onderzoek en conclusie*

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

## 4.10 Ecologie

### Toetsingskader: Wet Natuurbescherming / Verordening ruimte Noord-Brabant

#### *Onderzoek en conclusie*

- Gebiedsbescherming

In de omgeving van het projectgebied ligt geen Natura-2000 gebied. Significant negatieve effecten worden uitgesloten. Op ca. 300 m ligt het dichtstbijzijnde Natuur Netwerk Brabant gebied. Gezien de grootte van de ontwikkeling worden ook hier negatieve effecten uitgesloten.

- Soortenbescherming

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

Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

## 4.11 Kabels en leidingen

### Toetsingskader: Telecommunicatiewet

#### *Onderzoek en conclusie*

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

## Hoofdstuk 5    Uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen initiatiefnemer Fastned.

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatie­regeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.



## Hoofdstuk 6    Conclusie

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







**Rho**

—  
**ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE**

**Bijlagen**



## **Bijlage 1 Landschappelijk inpassingsplan**