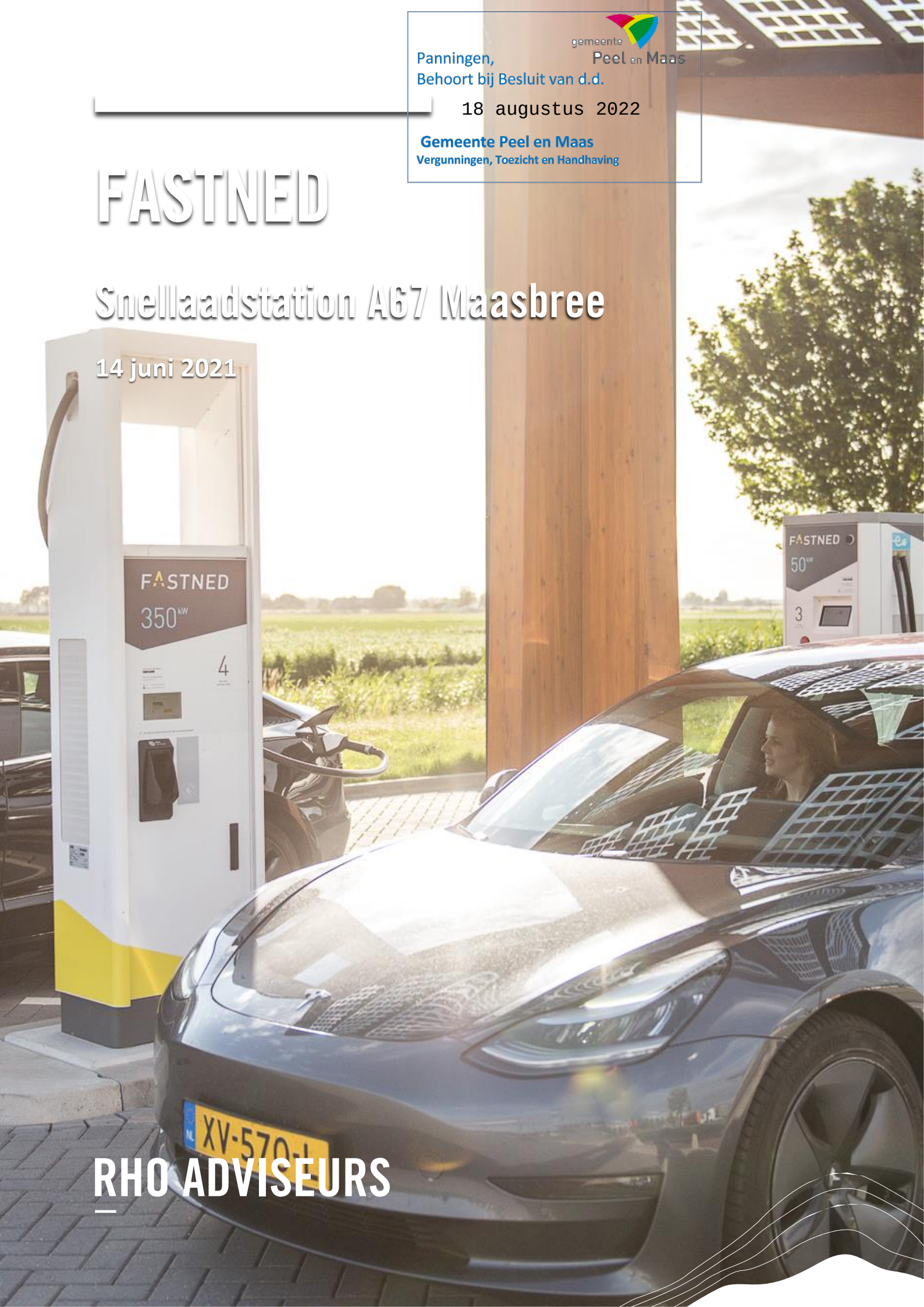
gemeente Peel en Maas
Panningen,
Behoort bij Besluit van d.d.
18 augustus 2022
Gemeente Peel en Maas
Vergunningen, Toezicht en Handhaving

FASTNED

Snellaadstation A67 Maasbree

14 juni 2021



RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	14 juni 2021
KENMERK	400706. 20200643
PROJECTLEIDER	drs. W. Kraaijeveld
IDENTIFICATIECODE	NL.IMRO.1894.OMG0123-ON01
AUTEUR	I. Penning
STATUS	Definitief

© RHO ADVISEURS BV
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**11**
2.1	Over Fastned	11
2.2	Beoogde ontwikkeling	11
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**13**
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	**Toetsing aan omgevingsaspecten**	**17**
4.1	Bodem	17
4.2	Archeologie	17
4.3	Water	18
4.4	Bedrijven en milieuhinder	19
4.5	Wegverkeerslawaai	20
4.6	Verkeer	20
4.7	Parkeren	20
4.8	Externe veiligheid	20
4.9	Luchtkwaliteit	20
4.10	Ecologie	21
4.11	Kabels en leidingen	21
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**23**
Hoofdstuk 6	**Conclusie**	**25**

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS

Hoofdstuk 1 Inleiding

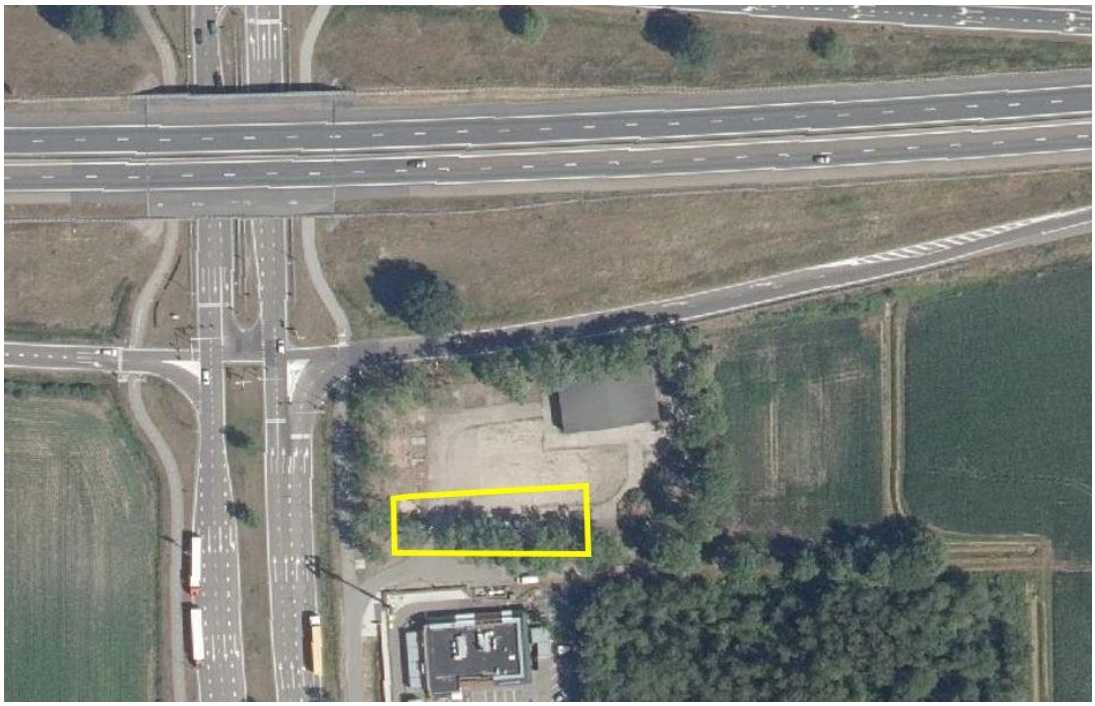
1.1 Aanleiding en doel

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.

Een van de locaties bevindt zich nabij de A67 in de gemeente Peel en Maas. De locatie bevindt zich net na de afslag 38 Helden, naast de McDonalds aan de Midden Peelweg. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van de geldende beheersverordening. Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van de beheersverordening nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo in combinatie met artikel 2.12 lid 1 sub a 3 van de Wabo. De beoogde ontwikkeling mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet worden aangetoond door middel van een ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de zuidzijde van de snelweg A67, ter hoogte van de afslag 38 Helden. Naast de locatie is een McDonald's gevestigd.

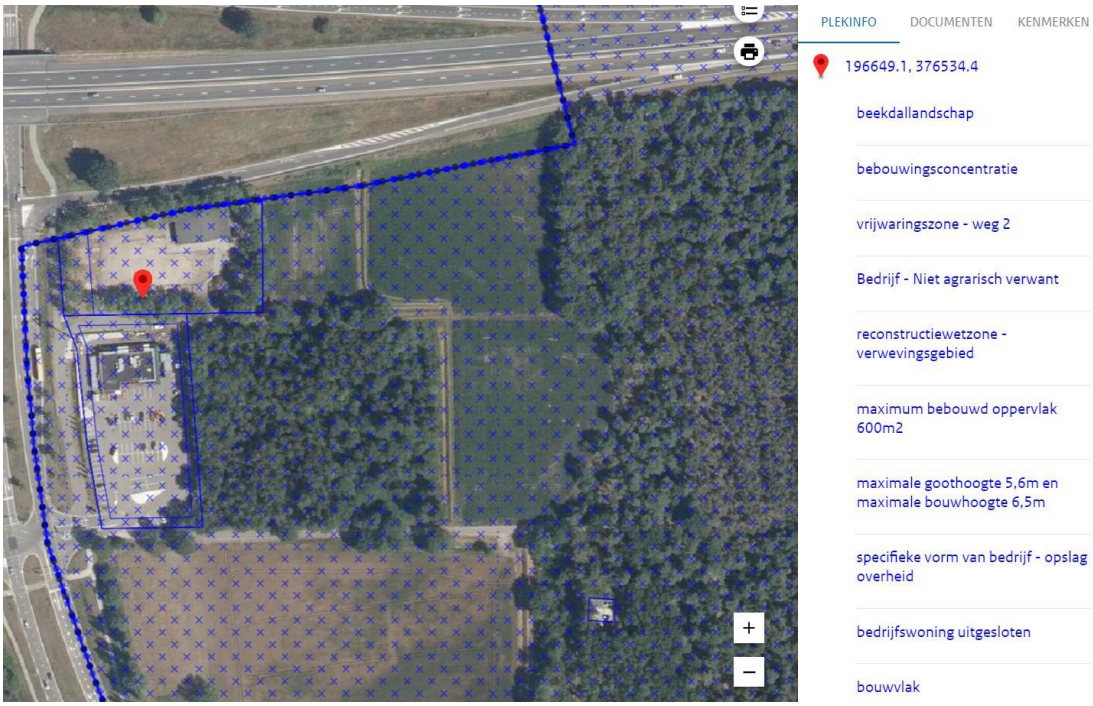


Figuur 1.1: Ligging projectgebied (bron: Kadaster luchtfoto 2018)

Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied gezien vanaf zuidzijde (bron: Fastned)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

De geldende beheersverordening is 'buitengebied Klavertje 4', vastgesteld op 25 juni 2013.



Figuur 1.4: Uitsnede beheersverordening 'buitengebied Klavertje 4' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is 'Bedrijf - Niet agrarisch verwant'. Deze gronden zijn bestemd voor niet-agrarisch verwante bedrijven in categorie 1 en 2 conform de 'Lijst van bedrijfsactiviteiten'. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - opslag overheid' is opslag van goederen, producten, materialen en werktuigen ten behoeve van overheidsdoeleinden toegestaan.
Ook zijn hier de gebiedstypologieën opgenomen uit de Structuurvisie klavertje 4 en het bijbehorend landschapsplan.

Het maximum bebouwd oppervlakte binnen het kadastrale perceel is 600 m2. Hierbij geldt een maximale goothoogte van 5,6 meter en een maximale bouwhoogte van 6,5 meter.
Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 12 meter.

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - weg 2' is het niet toegestaan om te bouwen binnen een zone van 100 meter aan beide zijden van die aanduiding.

Strijdigheid bestemmingsplan
De beoogde ontwikkeling is in strijd met de beheersverordening, omdat de bestemmingsomschrijving geen snellaadstation toestaat. Daarnaast is bouwen binnen de zone van 100 m niet toegestaan. Hiervan kan binnenplans worden afgeweken, mits:

- voldaan wordt aan de Wet geluidhinder;
- voldaan wordt aan de wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid;
- er geen sprake is van afleidende verlichting en reclame voor de weggebruiker;
- vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen van Rijkswaterstaat.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend en eind 2019 zijn al meer dan 95 stations in Nederland, en 114 stations in Europa.

Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in 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 een bedrijfsterrein naast de McDonald's langs de N277, nabij de afslag 38 van de A67. Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een bedrijfsperceel.

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.

Figuur 2.1: Schematische weergave van de toekomstige situatie (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.

Op het terrein is enkel het snellaadstation aanwezig, overig verkeer ondervindt geen hinder van de opladende auto's.

Fastned zorgt door een open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing.
Het bestaande fietspad wordt opgewaardeerd zodat de breedte voldoende is voor het verkeer van en naar de locatie van het snellaadstation. Dit blijft tevens functioneren als fietspad.

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

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

Toetsing

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 400 m^2 in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 300 m^2. Daarbij wordt het snellaadstation gerealiseerd langs een provinciale weg en nabij een snelweg. 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 hoofdwegennet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie nabij de A67. 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_2 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 past binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Geconsolideerde versie Omgevingsvisie POL2014

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is een visie waarin centraal staat wat er nodig is om de kwaliteit van de fysieke omgeving in de provincie Limburg te verbeteren. In het POL staat kwaliteit centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg, het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hier op aan. Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in toenemende mate te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. Per regio worden visies gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijze zijn uitgewerkt resulterend in concrete uitvoeringsafspraken. De afspraken richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. In combinatie met het dynamische voorraadbeheer wordt invulling gegeven aan het principe van duurzame verstedelijking.

3.3.2 Geconsolideerde versie Omgevingsverordening Limburg 2014

In de omgevingsverordening van de provincie Limburg is ten aanzien van detailhandel geregeld dat ruimtelijke plannen in de regio Noord-Limburg moeten voldoen aan de thematische principes uit het provinciaal omgevingsplan en de bestuursafspraken regionale uitwerking voor de regio Noord-Limburg.

Duurzame verstedelijking en bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014.
De locatie ligt binnen het Landelijk gebied in de regio Noord-Limburg, dit is aangegeven in figuur 3.1. Hierbinnen geldt dat indien nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, rekening wordt gehouden met artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Dit is toegelicht in paragraaf 3.2.3.

Figuur 3.1: Uitsnede Omgevingsverordening (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het provinciaal beleid vormt geen belemmering voor het realiseren van het snellaadstation.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Klavertje 4

In de Structuurvisie Klavertje 4, zoals op 26 juni 2012 door de raad van de gemeente Peel en Maas is vastgesteld staan de volgende doelen centraal:

- Versterking van bestaande landschapskwaliteiten door het landschap als ontwerpprincipe te hanteren bij de vormgeving van stedelijke ontwikkelingen in het huidige (agrarische) landschap. Dit geldt voor zowel de ontwikkeling van de werklandschappen (klavers: bedrijventerreinen, glastuinbouwgebieden en infrastructuur) als voor uitbreiding/nieuwbouw van solitair liggende functies in het buitengebied.
- Versterking van natuur- en landschapswaarden door aanleg van de Robuuste Groenstructuur (RGS), waardoor een samenhangend en robuust ecologisch netwerk ontstaat.
- Versterking van de recreatieve waarde van het buitengebied.
- Het bieden van economisch perspectief voor zittende (agrarische) bedrijven in het buitengebied.

Toetsing en conclusie

De projectlocatie ligt binnen het Beekdallandschap - westelijke staander. Dit gebied verbindt de Peelgebieden via de Groote Molenbeek met de Maas. Het gebied kent vooral uitgangspunten voor het landelijk gebied. Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling bestaan geen specifieke beleidsuitgangspunten.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

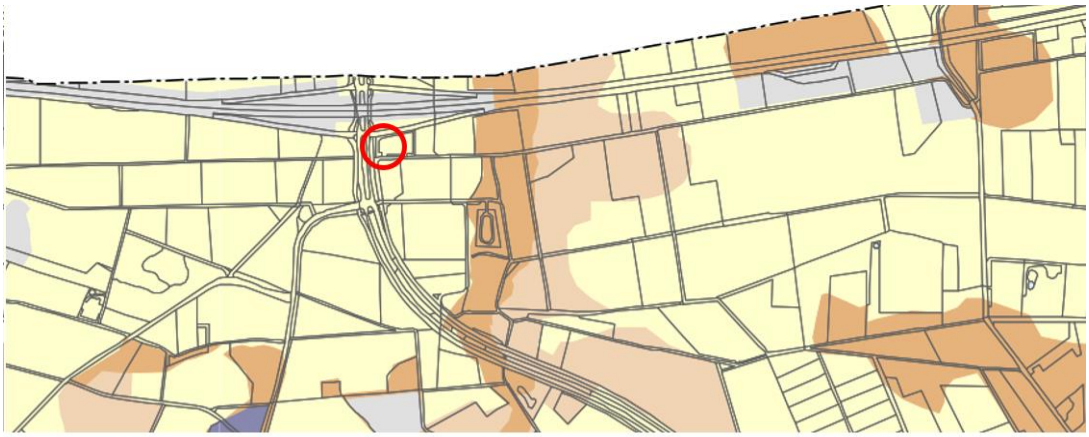
Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een deel van een bedrijfsperceel. Daarnaast is een snellaadstation geen gevoelige functie in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.2 Archeologie

Toetsingskader: Erfgoedwet

Onderzoek en conclusie

In de beheersverordening is een dubbelbestemming opgenomen voor archeologie. Ter plaatse van de projectlocatie geldt geen dubbelbestemming. Op basis van de archeologische beleidskaart geldt een lage archeologische verwachting. Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Daarnaast is de bodem ten gevolge van vorige functies reeds verstoord en zijn de bouwactiviteiten waarbij de bodem wordt geroerd zeer beperkt. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



Legenda Beleid

	Waarde	Planologisch regime	Soort gebied
	Waarde - archeologie 1	Vergunning RCE (Monumentenwet 1988)	Van rijkswege door ministerie OCW (RCE) beschermd archeologisch terrein
	Waarde - archeologie 2	Oppervlakte >100 m2	AMK-terreinen van zeer hoge archeologische waarde; historische kernen
	Waarde - archeologie 3	Oppervlakte >250 m2	Overige AMK-terreinen
	Waarde - archeologie 4	Oppervlakte >250 m2	Hoge archeologische verwachting
	Waarde - archeologie 5	Oppervlakte >2500 m2	Middelhoge archeologische verwachting
	Gebied met lage of onbekende verwachting	Geen voorschriften, eventueel voorschrijven begeleiding door lokale deskundigen	Lage archeologische verwachting
	Gebied zonder verwachting (ontgrond)	Geen voorschriften	Verstoorde gebieden

Figuur 4.1: Archeologische beleidskaart (bron: Archeologische beleidskaart gemeente Peel en Maas)

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 Limburg 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

Waterschapsbeleid
Het Waterbeheerplan 2016-2021 is op 14 oktober 2015 vastgesteld door de Algemeen besturen van waterschap Roer en Overmaas en Waterschap Peel en Maasvallei. Het plan heeft een looptijd van 2016 tot en met 2021. Dit plan is, vooruitlopend op de fusie in 2017 tot Waterschap Limburg, een gezamenlijk plan van beide waterschappen. Waterveiligheid, klimaatverandering en versnellen en werken aan draagvlak staan centraal in het Waterbeheerplan. Intensieve samenwerking tussen gemeenten moet uiteindelijk resulteren in voldoende schoon water en droge voeten. De waterschappen leveren een bijdrage aan de Europese Kaderrichtlijn Water door het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Situatie projectgebied
Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (ca. 300m^2) geinfiltreerd in de bodem middels infiltratiekratten. 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 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.

Onderzoek en conclusie
Ter plaatse van het projectgebied liggen geen waterkeringen of oppervlaktewateren.

Binnen het Waterschap Limburg geldt dat watercompenserende maatregelen nodig zijn wanneer als gevolg van een ontwikkeling in stedelijk gebied meer dan 2.000 m2 verhard oppervlak wordt toegevoegd. De toename aan verharding in dit project is ca. 300 m^2, 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. In de omgeving van het projectgebied zijn geen woningen of andere gevoelige functies aanwezig. Gelet op de ligging binnen gemengd gebied heeft de ontwikkeling geen aantasting van het verblijfsklimaat tot gevolg.

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 10 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 40 auto's per uur. Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Auto's rijden aan de zuidzijde van het terrein op en weer af. Voor een goede ontsluiting wordt de bestaande toegangsweg aangepast.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

In verband met de ligging in de nabijheid van rijksweg A67 geldt een vrijwaringszone van Rijkswaterstaat. Naar aanleiding van contact met Rijkswaterstaat is het ontwerp dusdanig aangepast dat het snellaadstation niet meer binnen de vrijwaringszone ligt. De beoogde locatie van het snellaadstation levert geen bezwaren op voor het wegbeheer.

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. Hier is op het terrein tegenover het snellaadstion voldoende ruimte voor.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb
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.

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 Romte Fryslân 2014
Onderzoek en conclusie

- Gebiedsbescherming

Op 4 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. Gelet op de grootte van de ontwikkeling en de afstand worden significant negatieve effecten uitgesloten. Ook ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied.

Het projectgebied bevindt zich niet in een beschermd gebied en de beoogde ontwikkeling is van een relatief kleine schaal. De ontwikkeling betreft een snellaadstation voor elektrische auto's. Hierdoor heeft de ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking op stikstof uitstotende auto's. De energie die door het snellaadstation wordt gebruikt is afkomstig van zon of wind. Derhalve is de ontwikkeling niet van invloed op beschermde natuurgebieden. De uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 betreffende het PAS (Programma Aanpak Stikstof) vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

- Soortenbescherming

Momenteel bestaat het projectgebied uit zand en gras. Tevens zijn er 9 bomen aanwezig, welke gekapt en gecompenseerd zullen worden. Voor zover nodig zal verharding worden verwijderd en er wordt teelaarde aangebracht voor de bomen.
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. Door middel van een anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over planschadekosten.
Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.

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