
SNELLAADSTATION FASTNED

A28 ZEIJERVEEN

Ruimtelijke onderbouwing



RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 3 april 2023

PROJECTLEIDER M. Bakx, Msc

AUTEURS M. Tajqurishi, MSc & mr. N. Weijland



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Over Fastned	11
2.2	Beoogde ontwikkeling	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	27
4.1	Bodem	27
4.2	Archeologie	27
4.3	Cultuurhistorie	28
4.4	Water	28
4.5	Bedrijven en milieuhinder	32
4.6	Wegverkeerslawaaï	32
4.7	Verkeer	33
4.8	Parkeren	33
4.9	Externe veiligheid	33
4.10	Luchtkwaliteit	33
4.11	Ecologie	34
4.12	Kabels en leidingen	35
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	37
Hoofdstuk 6	Conclusie	39

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS



© 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.



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

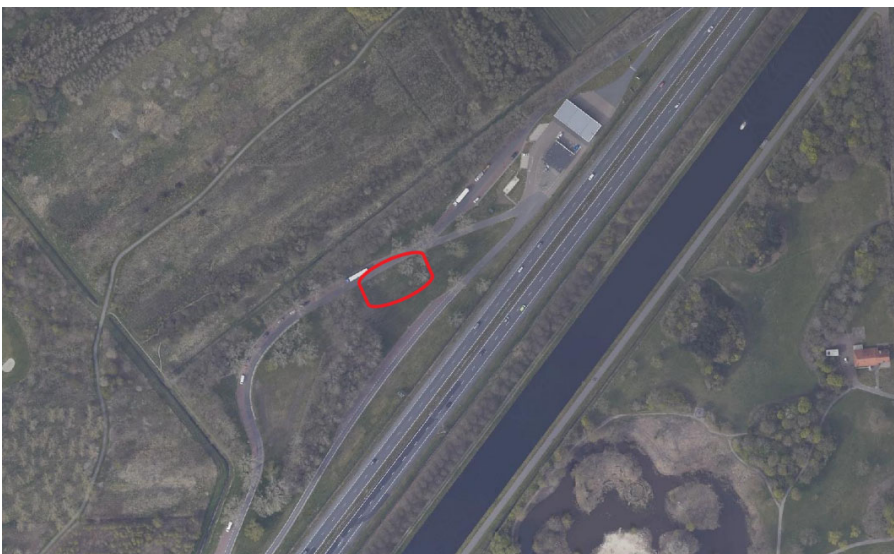
Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping 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 meer dan 130 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Een van de locaties bevindt zich op het perceel Verzorgingsplaats Zeijerveen te Assen. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van twee laadeilanden met in totaal 8 snelladers. 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 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 binnenzijde van verzorgingsplaats Zeijerveen, welke is gelegen aan de noordzijde van de A28 Utrecht - Groningen, tussen afslag 34 Assen - Noord en afslag 33 Assen - West.

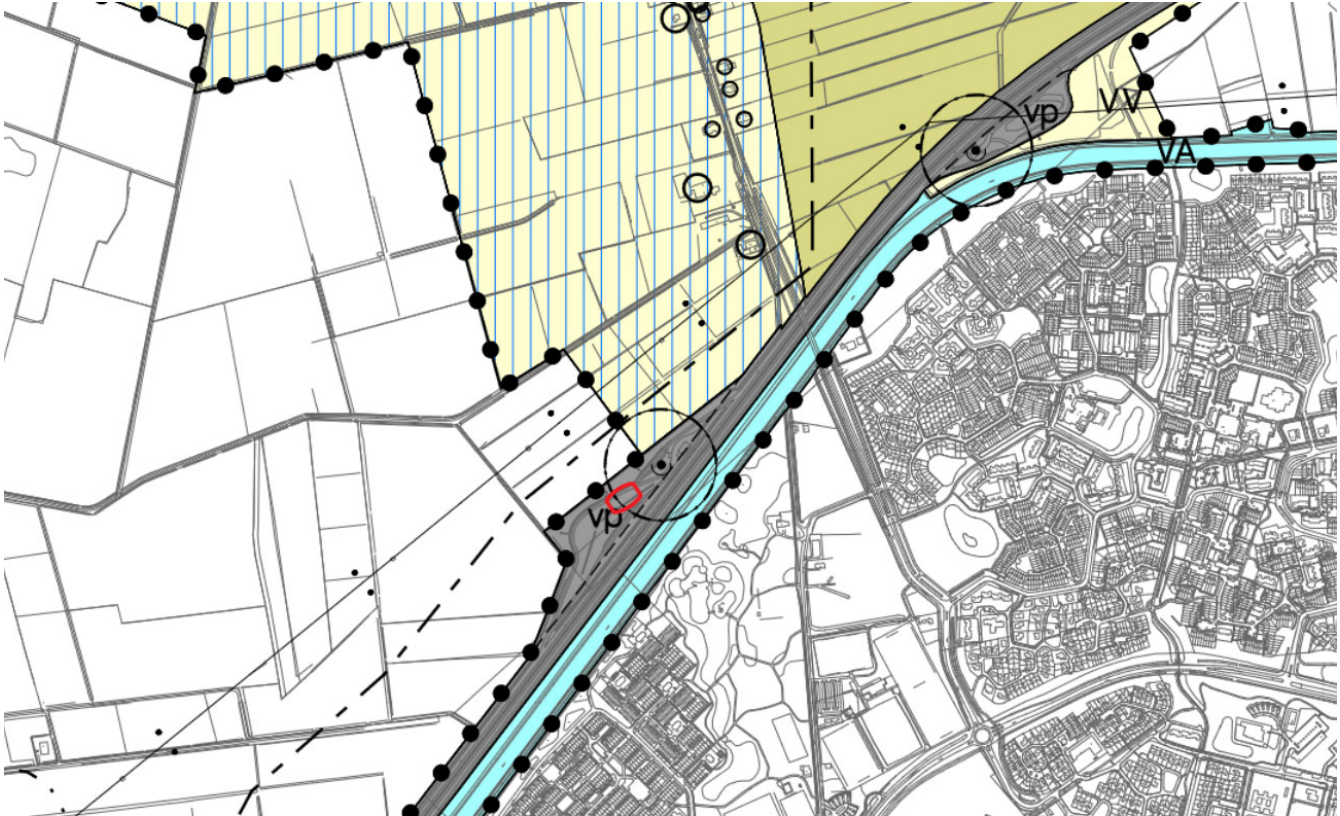
Op de verzorgingsplaats zijn op het moment een tankstation met winkel en parkeervoorzieningen (zowel voor als na het projectgebied) aanwezig. Het projectgebied is momenteel een met gras begroeide (en regelmatige gemaaide) berm met enkele bomen en is onbebouwd.



Figuur 1.1: Ligging projectgebied, projectgebied rood omlijnt (bron: Google maps)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is 'Buitengebied Herziening artikel 30 WRO' is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 december 2008.



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingplan 'Buitengebied Herziening artikel 30 WRO', projectgebied rood omlijnt (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is 'wegverkeer'. De gronden zijn volgens artikel 11 bestemd voor:

- wegen
- parkeervoorzieningen
- aardgastransportleiding, uitsluitend een strook met een breedte van 5 m ter weerszijden van de lijn aangegeven met "aardgastransportleiding".

Bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen op basis van artikel 11 van de voorschriften van het geldende bestemmingsplan, anders dan ten behoeve van de geleiding van het verkeer, niet meer dan 3 meter bedragen.

Verder is er ter plaatse een LPG station met risicocontour. Hier wordt op ingegaan in paragraaf 4.9 Externe veiligheid.

Het plaatsen van een laadstation past niet binnen de doeleindenomschrijving en de bouwregels van het bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan 'Buitengebied Herziening artikel 30 WRO', omdat de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'wegverkeer' geen snellaadstation toestaat.

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 inmiddels zijn er al meer dan 130 stations in Nederland en verschillende in andere landen 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 toenemende mate elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor elektrische 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 twee laadeilanden te realiseren op verzorgingsplaats Zeijerveen. Het snellaadstation wordt gerealiseerd aan de binnenzijde van de verzorgingsplaats waar nu een met gras begroeide (en regelmatige gemaaide) berm met enkele bomen aanwezig is.



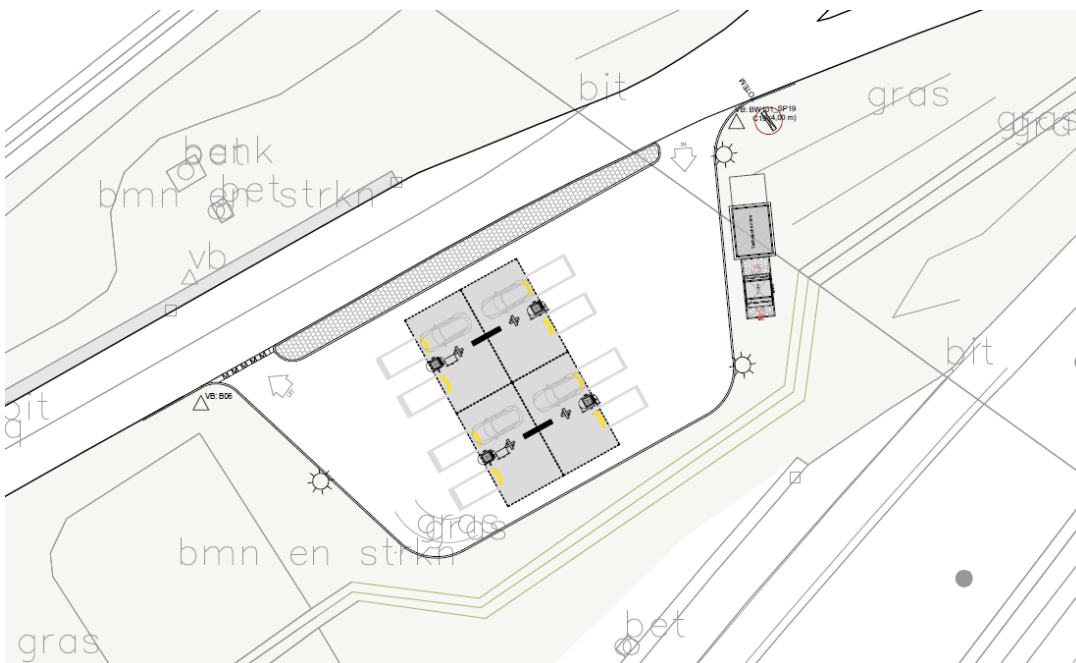
Figuur 2.1: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, september 2021)



Figuur 2.2: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, september 2021)

Het beoogde 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 technische installatie gerealiseerd. In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en overige technische installaties geplaatst.



Figuur 2.3: Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)

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.

Fastned zorgt door het 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 (zie figuren 2.4. en 2.5. voor een impressie). Het snellaadstation is door de vorm en gele randen herkenbaar als oplaadstation voor elektrische auto's. Het ontwerp sluit ruimtelijk aan bij tankstation die ook bestaan uit een dak wat gedragen wordt door pilaren. Hiermee is het snellaadstation passend bij de uitstraling van de verzorgingsplaats.

Het beoogde snellaadstation is gesitueerd na het BP tankstation. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid van de verzorgingsplaats. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik en de rest van de verzorgingsplaats behouden blijft voor rust.



Figuur 2.4: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)



Figuur 2.5: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)

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 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Toetsing en conclusie

Met de NOVI zet het Rijk in op een duurzame toekomst. Klimaatbestendige en circulaire ontwikkelingen worden hierbij gestimuleerd. De snellaadstations sluiten aan bij deze ambities. Ze bevorderen de overgang naar een meer duurzame manier van transport. De energie die daarbij wordt gebruikt wordt gewonnen uit wind- en zonne-energie. Hiermee draagt de ontwikkeling van een snellaadstation bij aan de NOVI.

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. Rijkswegen;
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 en conclusie

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 en conclusie

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 500 m² in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 240 m² voor de overkapping en 53 m² voor de technische installaties.

Er is 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 langs de A28. De verzorgingsplaats 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 Deal partners 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 en conclusie

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 CO2 en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.

De realisatie van snellaadstations vergroot het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden. Hierdoor neemt de drempel om elektrisch te rijden verder af en is er meer infrastructuur om het toenemende aantal elektrische auto's goed te voorzien. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en past binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.2.5 Kader inrichting verzorgingsplaatsen

Verzorgingsplaatsen zijn een belangrijk onderdeel van de rijkswegen. Rijkswaterstaat beschrijft daarom in het Kader inrichting verzorgingsplaatsen de hoofdeisen waaraan deze plaatsen moeten voldoen. De hoofdeisen worden beschreven vanuit de mogelijke functies van verzorgingsplaatsen. Deze zijn:

- gelegenheid bieden tot rusten, de benen te strekken;
- gelegenheid bieden brandstof bij te tanken;
- gelegenheid bieden iets te eten of te drinken;
- gelegenheid bieden tot het inspecteren van het voertuig/lading.

Rijkswaterstaat wil energie-laadpunten als basisvoorziening op verzorgingsplaatsen. Op elke plek wordt één vergunninghouder toegestaan. Vanuit verkeersveiligheid worden energie-laadpunten geplaatst nabij het tankstation, aan het begin van het verblijfsgebied.

Toetsing en conclusie

Het nieuwe snellaadstation wordt gerealiseerd aan de binnenzijde van de verzorgingsplaats, direct achter het tankstation en met parkeervoorzieningen gelegen voor en achter het gebied. Dit is aan het begin van het verblijfsgebied. Het initiatief voldoet hiermee aan het kader inrichting verzorgingsplaatsen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Drenthe

In 2018 is een actualisatie van de Omgevingsvisie Provincie Drenthe vastgesteld. De Omgevingsvisie Drenthe is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie Drenthe voor de periode tot 2020 en in een aantal gevallen verder in de toekomst. In deze visie zijn de beleidsuitgangspunten geactualiseerd en in overeenstemming gebracht met de taakverdeling zoals deze is bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De missie van de visie is als volgt verwoord: "Het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij deze kernkwaliteiten". De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- noaberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

In de omgevingsvisie is ook oog voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid, onder de benaming 'Bruisend Drenthe'. De provincie streeft naar het ontwikkelen van een dynamische, vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is het kunnen bieden van voldoende, gevarieerde, aantrekkelijke en vitale vestigingsmogelijkheden voor het bedrijfsleven op regionale bedrijventerreinen en andere stedelijke werklocaties. Deze locaties moeten goed bereikbaar zijn.

Verder wordt er in de omgevingsvisie gesproken over duurzaamheid. Hierbij is een betaalbare energievoorziening nodig, net als een beperking van de uitstoot van broeikasgassen. Daarvoor moet de overstap worden gemaakt van fossiele energie naar hernieuwbare energie en moeten stappen worden gezet en mogelijkheden worden benut om zowel energieopwekking als -distributie te verduurzamen.

Als laatste dat van belang is voor deze ontwikkeling is de benoeming van het belang van mobiliteit en bereikbaarheid. Om de andere ambities van de omgevingsvisie te realiseren is dit van groot belang. Er is belang bij een goede infrastructuur, zowel fysiek als digitaal, welke verbonden is met het nationale en internationale (wegen)netwerk.

Toetsing en conclusie

De ontwikkeling betreft infrastructuur dat nodig is voor een goed vestigingsklimaat. De hoeveelheid elektrische auto's groeit en de vraag naar laadplekken daarmee ook. De ontwikkeling voorziet in de vraag naar meer laadplekken. Hiernaast betreft het een ontwikkeling welke duurzaamheid bevordert door meer infrastructuur te realiseren voor elektrische voertuigen. Dit draagt bij aan de energietransitie en het afstappen van het gebruik van fossiele brandstoffen.

De ontwikkeling voorziet ook in het vergroten van het landelijk netwerk van (snel)laadstations waarmee de provincie meer bereikbaar zal worden. Het station sluit aan op een steeds groter wordend netwerk van (snel)laadstations langs snel- en rijkswegen.

De ontwikkeling past binnen de omgevingsvisie Drenthe.

3.3.2 Provinciale omgevingsverordening Drenthe (geconsolideerd)

Gekoppeld aan de Omgevingsvisie heeft de provincie een Omgevingsverordening opgesteld. In de Omgevingsverordening worden regels gesteld ten aanzien van het provinciaal belang.

Hieronder worden de regels weergegeven die betrekking hebben op dit project. De toepasselijkheid van deze regels volgt deels uit de locatie van het beoogde snellaadstation. De locatie ligt namelijk in een gebied welke zijn aangewezen dat deze de kernkwaliteiten archeologie, aardkundige waarden, cultuurhistorie en landschap bezitten.

Artikel 2.6 Werken met kernkwaliteiten

1. Als kernkwaliteiten worden aangewezen de thema's en gebieden zoals die zijn neergelegd op de bij deze verordening behorende kaart A (kaartlaag stilte), kaart D3 (kaartlaag Natuurnetwerk Nederland), kaarten D4 t/m D7 waarbij voor de kaart D7 (Kernkwaliteit landschap) geldt dat van een provinciaal belang alleen sprake is in de situaties zoals in de omgevingsvisie (hoofdstuk 4) omschreven.
2. Als bij een ruimtelijk plan kernkwaliteiten betrokken zijn:
 - a. wordt in het ruimtelijk plan uiteengezet hoe het desbetreffende plan zich verhoudt tot het behoud en de ontwikkeling van de bij het plan betrokken kernkwaliteiten conform het provinciaal beleid, en de strategische opgaven en de sturingsniveaus zoals die zijn verwoord in de omgevingsvisie;
 - b. maakt het desbetreffende ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten mogelijk die deze kernkwaliteiten significant aantasten.

Artikel 2.19 Mobiliteit

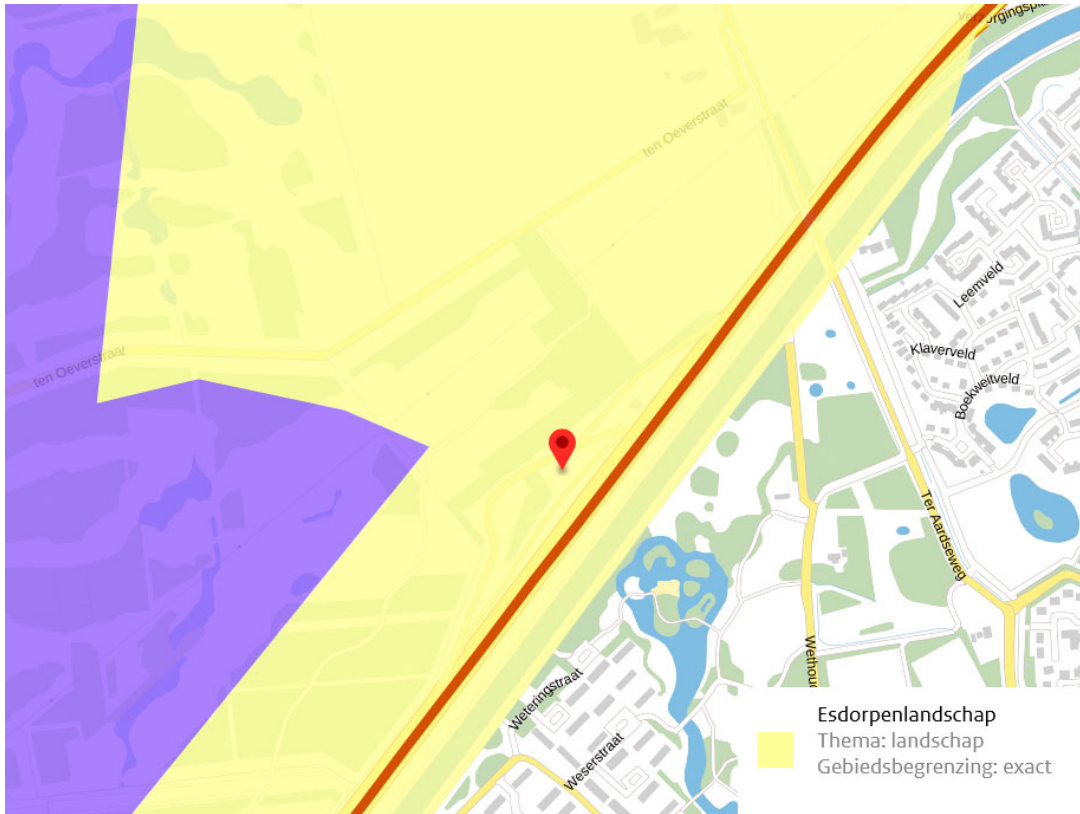
1. Ruimtelijke plannen met nieuwe woningbouwlocaties, voorzieningen, kantoren, (dag)recreatieve voorzieningen of bedrijven, die verkeersbewegingen kunnen veroorzaken die van wezenlijke invloed zijn op de verkeersafwikkeling via bestaande infrastructuur, geven in de plantoelichting inzicht in:
 - a. de mogelijkheden van bestaande verkeers- en vervoersvoorzieningen om de extra mobiliteit veilig en adequaat op te vangen;
 - b. de wijze waarop binnen het plan wordt voorzien in een adequate en veilige aansluiting op het bestaande wegen- en fietspadennet;
 - c. de wijze waarop aansluiting op het Basisnetwerk openbaar vervoer wordt gerealiseerd.

Toetsing en conclusie

Met betrekking tot de kernkwaliteiten archeologie en cultuurhistorie wordt verwezen naar paragrafen 4.2 Archeologie en 4.3 Cultuurhistorie. Met betrekking tot mobiliteit wordt verwezen naar paragraaf 4.7 Verkeer. De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling is minimaal en niet van wezenlijke invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

De ontwikkelingslocatie heeft een generieke bescherming voor de kernkwaliteit aardkundige waarden. De omgevingsvisie stelt over deze gebieden dat de lokale, aardkundige kenmerken voor de toekomst moeten worden bewaard. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het nagaan welke kenmerkende waarden aanwezig zijn en bij aanwezigheid deze bescherming geven door middel van bestemmingsplannen. Voor de ontwikkellocatie gelden er op basis van het bestemmingsplan geen specifieke plichten of waarborgen. De ontwikkeling zelf heeft een minimale impact op de omgeving en betreft geen grote werkzaamheden in de grond. De ontwikkeling tast de kernkwaliteit aardkundige waarde niet alsdan niet significant aan.

Verder ligt de locatie binnen het 'Esdorpenlandschap' (zie figuur 3.1). De omgevingsvisie legt deze kwaliteit uit in paragraaf 4.2.1.1. Esdorpenlandschap. Het landschapstype bevat enkele telkens terugkerende onderdelen, namelijk het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide. De verzorgingsplaats maakt geen onderdeel uit van een van deze onderdelen binnen het landschapstype. Daarom kan worden gesteld dat de ontwikkeling van een snellaadstation niet zal leiden tot aantasting van het esdorpenlandschap.



Figuur 3.1: Uitsnede kaart D7 Provinciale omgevingsverordening Drenthe (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De ontwikkeling voldoet aan de kaders gesteld in de omgevingsverordening.

3.3.3 Regionale Energie Strategie 1.0 Regio Drenthe

Met de Regionale Energie Strategie (RES) 1.0 willen de deelnemers, zijnde alle twaalf Drentse gemeenten, de provincie, de 4 waterschappen, netbeheerders en belangenorganisaties, draagvlak creëren voor de energietransitie. De Drentse samenleving wil een duurzame bijdrage leveren aan het goed wonen, werken en recreëren in de regio door in 2050 energieneutraal te zijn. Al vóór het Klimaatakkoord zijn door de Drentse overheden ambities geformuleerd om invulling te geven aan duurzame opwekking van elektriciteit en om de CO₂-uitstoot terug te dringen. Bovendien zet de Drentse samenleving maximaal in op besparing onder het motto “wat je niet gebruikt, hoef je niet op te wekken”.

Toetsing en conclusie

De Regionale Energie Strategie 1.0 Regio Drenthe heeft geen directe raakvlakken met de ontwikkeling. Er ligt een focus op verduurzaming, opwek van hernieuwbare energie en warmte structuren.

De RES spreekt kort over laadinfrastructuur en dat hiervoor, in het bijzonder met de verwachte grotere elektriciteitsvraag, voldoende netcapaciteit beschikbaar moet zijn.

De ontwikkeling wekt (een deel van) zijn eigen energiebehoeften op, dit is in lijn met de ambities van de RES 1.0. Het zorgt ook voor een meer gemakkelijke overstap naar elektrische voertuigen door op een goed bereikbare locatie een snelle laadplek aan te bieden.

De ontwikkeling past binnen de Regionale Energie Strategie 1.0 Regio Drenthe.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Assen nog mooier

In 2021 is de Omgevingsvisie Assen nog mooier vastgesteld. Hierin staat wat voor stad Assen wil zijn in 2040 en wat de stad van plan is om dat voor elkaar te krijgen.

De Omgevingsvisie spreekt over de onderwerpen wonen en woonomgeving, winkels, werk, onderwijs, energie, klimaat, groen en natuur, toerisme, recreatie en cultuur(historie), mobiliteit, gezondheid en sport, milieu en Assen en de regio. Met name het aspect mobiliteit is van toepassing op deze ontwikkeling. De aspecten energie en klimaat gaan over grootschaligere opgaven dan een snellaadstation en op de impact van klimaatrisico's.

De gemeente zet in op een duurzaam Assen, waarbij met betrekking op mobiliteit er wordt ingezet op schoon vervoer te faciliteren, waaronder elektrisch rijden. Hiervoor moet er goede laadinfrastructuur op de juiste plekken worden gerealiseerd.

Toetsing en conclusie

Het realiseren van een snellaadstation aan de A28 op een verzorgingsplaats geeft invulling aan de Omgevingsvisie door het realiseren van infrastructuur dat meer ruimte geeft voor schoon vervoer. De ligging aan een hoofdverkeersader zorgt er voor dat personen met elektrische voertuigen niet de hoofdverkeersstructuur hoeven te verlaten om hun voertuig op te laden.

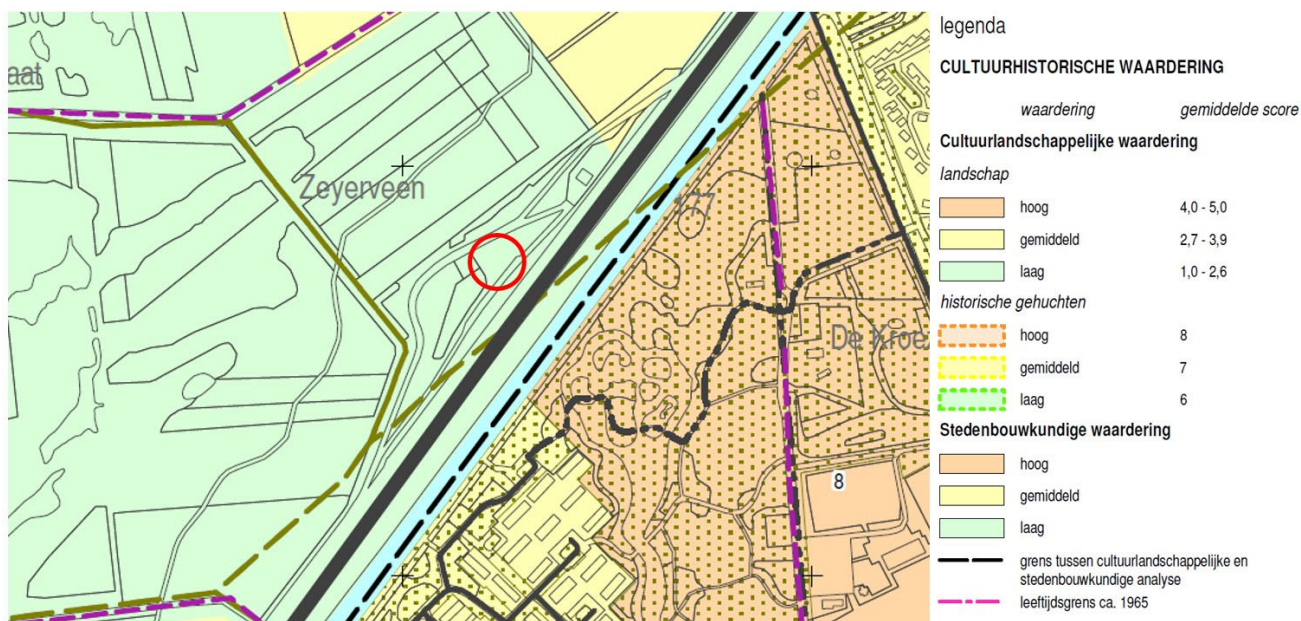
Het project geeft uitwerking aan de Omgevingsvisie met betrekking tot duurzaamheid en mobiliteit.

3.4.2 Erfgoed

De cultuurhistorische waarden in de gemeente Assen zijn geborgd in de cultuurhistorische waardenkaart. Cultuurhistorische waarden zijn ruimtelijke structuren, sporen en relictten uit het verleden, bovengronds gelegen, waaraan een wetenschappelijke, politieke en/of maatschappelijke waarde wordt toegekend. In de waardenkaart wordt onderscheid gemaakt in cultuurlandschappelijke waardering (landschap en gehuchten) en stedenbouwkundige waardering.

Toetsing

Het projectgebied is aangeduid met een lage verwachting (zie figuur 3.1) en is hiermee vanuit cultuurhistorische perspectief niet waardevol.



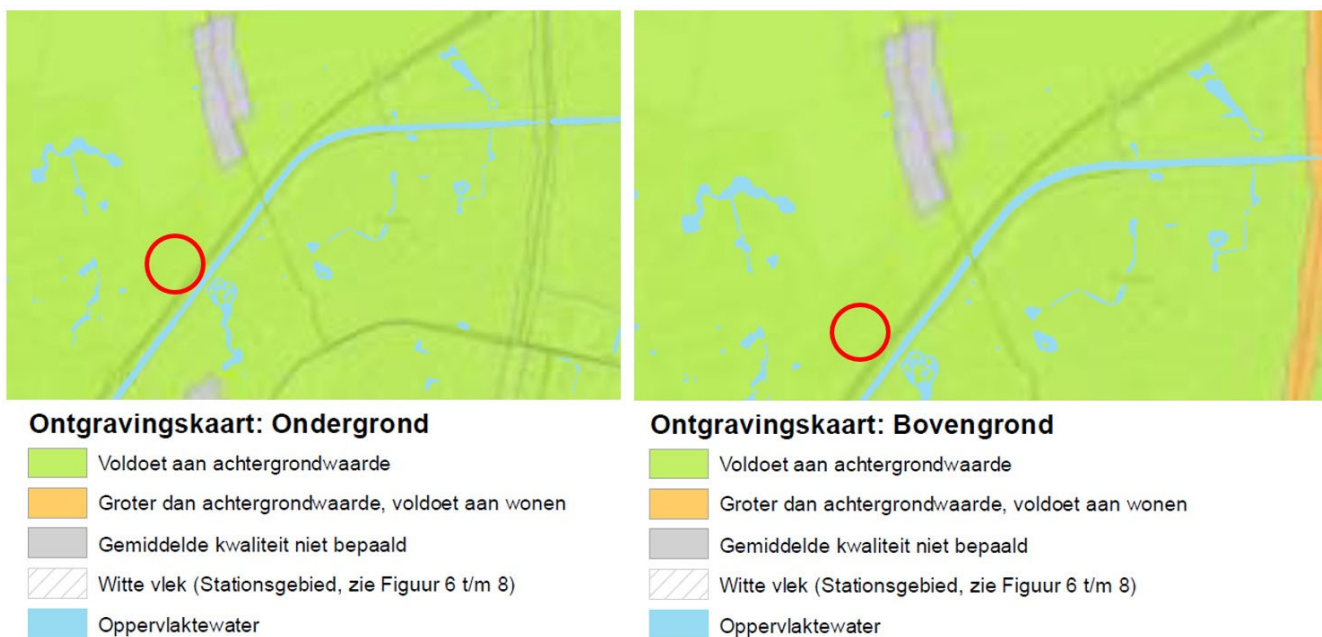
Figuur 3.1: Uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart met projectgebied rood omlijnd (bron: Cultuurhistorische waardenkaart)

3.4.3 Bodem

De bodemambities van de gemeente Assen zijn opgenomen in de Duurzaamheidsvisie 2009-2015. In de Nota Bodembeheer is een uitwerking hiervan opgenomen. Hierin wordt inzicht gegeven in de bodemkwaliteit van de bovengrond en ondergrond.

Toetsing

De boven- en ondergrond voldoet aan de achtergrondwaarde (zie figuur 3.2). De beoogde ontwikkeling maakt tevens geen bodemgevoelige functies mogelijk.



Figuur 3.2: Ontgravingskaarten ondergrond en bovengrond (bron: Nota Bodembeheer)

3.4.4 Gemeentelijk Water en Rioleringsplan

In het gemeentelijk water- en rioleringsplan wordt ingegaan op hoe de gemeente wil omgaan met het vasthouden, opslaan en afvoeren van water. Het plan biedt een integrale benadering met aandacht voor ruimte, duurzaamheid en water.

Uitgangspunten voor de gemeente zijn dat:

- inwoners droge voeten houden;
- er geen risico's zijn voor de volksgezondheid;
- water in het stedelijk gebied schoon is en doelmatig en duurzaam wordt beheerd;
- water een toegevoegde waarde heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving en inwoners en partners uit de waterketen hierbij worden betrokken.

Bij ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met verwachte klimaatverandering. Er dient een gescheiden rioolsysteem worden aangelegd.

Toetsing

In paragraaf 4.4 wordt uitgebreid ingegaan op het aspect water. Knelpunten als gevolg van de waterafvoer worden niet verwacht. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.4.5 Mobiliteit

De gemeente Assen heeft met de Visie Mobiliteit een kader vastgesteld voor beleid en investeringen in mobiliteit. In de visie zijn een aantal opgaven geïdentificeerd. Het aanbieden van voldoende elektrische laadpalen en waterstofvulpunten is een van deze opgaven. In 2017 moeten ten minste 25 laadpalen voor elektrische auto's gerealiseerd zijn.

Toetsing

Het snellaadstation biedt ruimte voor 8 auto's om snel te laden. Dit draagt bij aan het netwerk van laadstations en maakt het voor bestuurders van elektrische auto's makkelijker om snel te laden. Elektrische rijden wordt hiermee steeds aantrekkelijker en zorgt ervoor dat meer mensen de overstap maken naar een elektrische auto.

3.4.6 Energietransitie

De klimaatverandering heeft impact op onze fysieke leefomgeving. Het zorgt voor zeespiegelstijging, extreem weer, ernstige droogte en vermindering van de biodiversiteit. In de visie Energietransitie is beschreven welke rol wij als lokale overheid kunnen en willen nemen, zodat we samen met de bewoners en de bedrijven in de gemeente Assen de energietransitie gestalte geven. De ambitie is om in 2050 CO₂-neutraal te zijn. De focus ligt op besparen en de transitie naar duurzaamheid versnellen.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de versnelling van de energietransitie. De energie die gebruikt wordt om de auto's op te laden komt van zonne- en windenergie. Daarnaast draagt een dekkend elektrisch laadnetwerk bij aan de aantrekkelijkheid van elektrisch rijden, waardoor meer mensen de overstap maken naar een elektrische auto.

3.4.7 Welstand

De gemeente Assen heeft in de Welstands- en reclamenota Assen vastgelegd welke voorwaarden gelden over hoe een gebouw eruit moet zien zodat het in de omgeving past.

Toetsing

Een bouwplan wordt getoetst aan de welstandsnota.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een deel van de berm. 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

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).

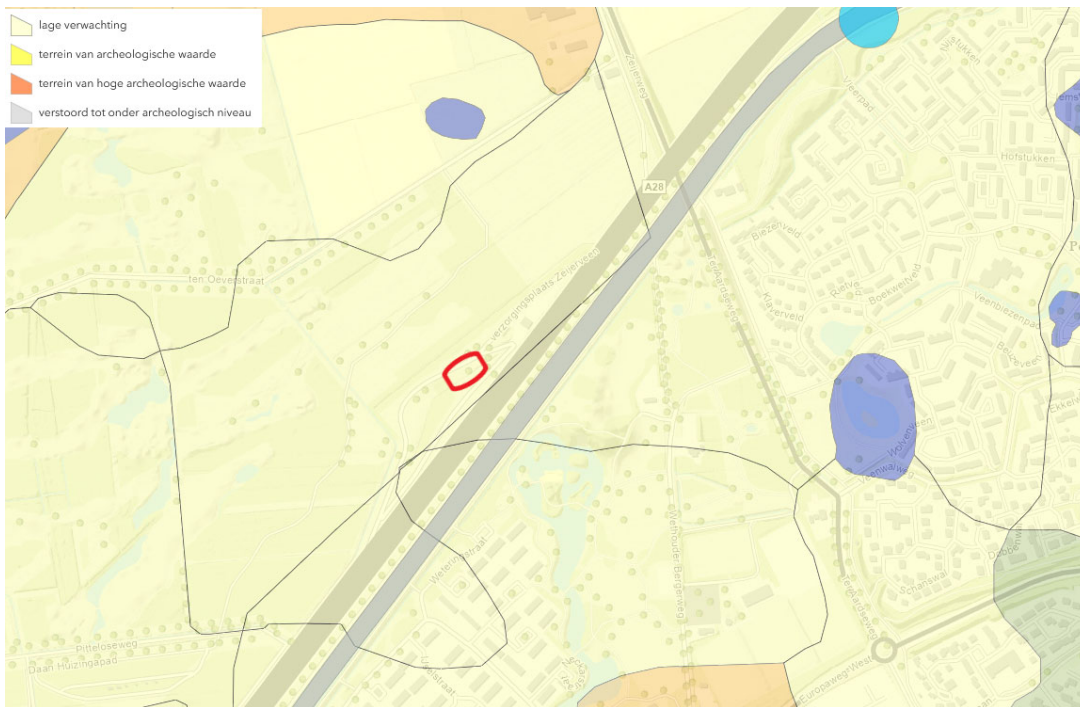
Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Vanaf 1 juli 2016 is dit op dezelfde wijze als via de Wamz verwerkt in de Erfgoedwet en in de toekomst zal dit verwerkt worden in de Omgevingswet. Tot de Omgevingswet ingaat gelden voor onderdelen, 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.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied hebben de gronden geen archeologische waarde volgens het bestemmingsplan. Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Assen heeft het projectgebied een lage archeologische verwachting. Op basis hiervan is er geen onderzoeksplicht voor het bouwen van het snellaadstation. Eventuele archeologische vondsten moeten wel worden gemeld.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.



Figuur 4.1: Archeologische beleidskaart gemeente Assen, projectgebied rood omcirkeld

4.3 Cultuurhistorie

Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Hierbij speelt ook de onderliggende samenhang tussen archeologie, cultuurhistorie en de samenhang tussen de verschillende relevante objecten en gebieden van betekenis.

De ontwikkelingslocatie kent geen cultuurhistorische waarden. Het betreft een verzorgingsplaats waar op het deel waar de snellaadlocatie is beoogd enkel een met gras begroeide berm met enkele bomen aanwezig is.

Er vinden geen grote ingrepen van het landschap bij deze ontwikkeling plaatst. De karakteristiek van het landschap wordt dan ook niet aangetast. Met de uitwerking van de plannen is rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het landschap. Het is niet noodzakelijk om nadere eisen ten aanzien van de bescherming van cultuurhistorische waarden te stellen.

4.4 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 Hunze en Aa's. Deze is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

De initiatiefnemer heeft het waterschap Hunze en Aa geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. In uitzonderlijke gevallen kan blijken na controle, dat er toch een water belang ligt. Een aanvullende reactie kan dan nog volgen op het plan.

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 waterbeheerprogramma 2022-2027 is in november 2021 vastgesteld door het Algemeen bestuur van het waterschap Hunze en Aa's. Waterveiligheid, waterkwaliteit en duurzaamheid, zeker in het kader van klimaatverandering en veranderende omstandigheden zijn belangrijke onderwerpen in het Waterbeheerprogramma. 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 afgevoerd op de achterliggende greppel.

Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen in het snellaadstation. Het terrein is verder alleen bedoeld voor volledig elektrische auto's, dus kans op vervuiling is zeer klein.

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.

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding afgevoerd op de achterliggende greppel. Hier kan het water langzaam in de bodem infiltreren. Zie figuur 4.2 voor een schematische weergave.

Voor het afvoeren van hemelwater en het aanbrengen van extra verharding zijn de volgende artikelen uit de Keur waterschap Hunze en Aa's 2010 van toepassing:

Artikel 3.2 Aanbrengen verhard oppervlak

Het is verboden zonder vergunning van het bestuur:

- a. in de bebouwde kom, binnen uitbreidingsplannen en in glastuinbouwgebieden meer dan 150 m² verhard oppervlak aan te brengen;
- b. in overig gebied meer dan 1.500 m² verhard oppervlak aan te brengen voorzover van dat verhard oppervlak neerslag versneld tot afvoer komt op oppervlaktewaterlichamen.

Artikel 3.5 Watervergunning af- en aanvoeren, lozen en onttrekken oppervlaktewater

Het is zonder vergunning van het bestuur verboden:

- a. water af te voeren naar of te lozen op oppervlaktewaterlichamen, indien de hoeveelheid meer bedraagt dan 60 m³ per uur;
- b. water aan te voeren uit of te onttrekken aan oppervlaktewaterlichamen, indien de hoeveelheid meer bedraagt dan 20 m³ per uur;
- c. in het door het bestuur aangewezen gebied via drainagemiddelen water te lozen op oppervlaktewaterlichamen.

Artikel 3.9 Algemene regels

1. Het bestuur kan voor het verrichten van handelingen als bedoeld in dit hoofdstuk algemene regels stellen, welke mede kunnen inhouden een vrijstelling van de vergunningplicht dan wel een algeheel verbod voor het verrichten van die handelingen.
2. Bij regeling krachtens het voorgaande lid kan de verplichting worden opgelegd handelingen te melden, metingen uit te voeren, gegevens te registreren en daarvan opgave te doen aan het bestuur.

Artikel 5.5 Beschermingszone

Onder beschermingszones, waarvoor vaststelling van de legger nog niet heeft plaats gehad, wordt verstaan:

- a. algemeen: een strook van 5 meter grenzend aan het waterstaatswerk, de onderhoudsstrook uitgezonderd;
- b. langs primaire waterkeringen: een strook van 25 meter grenzend aan respectievelijke de bebouwingszone of het profiel van ruimte.

Op basis van artikel 3.9 zijn er ook algemene regels van toepassing. Voor de ontwikkeling zijn de 'Algemene regels waterkwantiteit Keur waterschap Hunze en Aa's 2014, onderdeel 6 lozen verhard oppervlak en bijbehorende voorziening' ook relevant. Op basis van artikel 3 mag worden geloosd vanaf verhard oppervlak indien aan de voorwaarden wordt voldaan. Artikel 3 stelt:

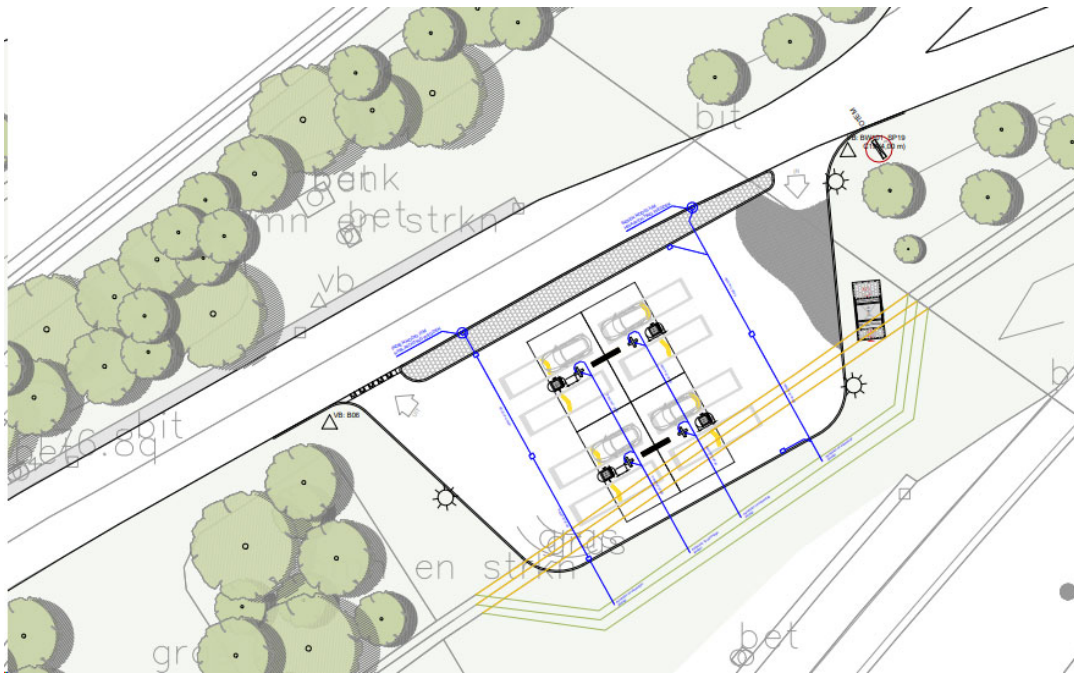
Artikel 3 Voorschriften

Degene of zijn rechtsopvolger, die vanaf verhard oppervlak neerslag versneld en rechtstreeks middels een werk tot afvoer brengt op een oppervlaktewaterlichaam en/of een voorziening met een bergend vermogen aanlegt, behoudt en in verbinding brengt met het watersysteem, zoals bedoeld in artikel 2:

- a. voldoet aan een in betreffende gemeentelijk bestemmingsplan of projectbesluit opgenomen, door het waterschap berekende, waterbergingsopgave uit het watertoetsadvies;
- b. brengt, indien geen waterbergingsopgave is berekend in een watertoetsadvies, per m² toename van verhard oppervlak een voorziening met een bergend vermogen aan van 80 liter;
- c. vertraagt de afvoer van de bergende voorziening op het watersysteem tot maximaal 1,2 liter per seconde per hectare;
- d. gebruikt deugdelijk en niet uitloegend materiaal voor de lozingsvoorziening;
- e. fundeert een lozingsvoorziening op deugdelijke wijze;
- f. legt de lozingsvoorziening zo aan, dat het oppervlaktewaterlichaam en het onderhoudspad vrij bereikbaar en vrij van obstakels blijft;
- g. voorkomt beschadigingen of verzakkingen van de lozingsvoorziening, die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de waterdoorvoer;
- h. herstelt schade aan een verbinding met het watersysteem, die door onderhoudswerkzaamheden van het waterschap is ontstaan;
- i. verwijdert drijfvuil;
- j. de voorschriften e t/m h gelden alleen voor een lozingsvoorziening in een oppervlaktewaterlichaam, dat in eigendom, beheer en onderhoud bij het waterschap is;
- k. onderhoudt een voorziening met een bergend vermogen en een lozingsvoorziening.
- l. gebruikt geen onkruidbestrijdingsmiddelen op verharde oppervlakken, waarvan de neerslag versneld en rechtstreeks middels een werk tot afvoer wordt gebracht op een oppervlaktewaterlichaam al dan niet met een bergend vermogen.

De ontwikkeling voegt circa 1.070 m² verharding toe. Dit is minder dan 1.500 m². Voor de verharding wordt gebruik gemaakt van klinkers en het water wordt afgevoerd op een greppel. Bij het verwijderen van onkruid wordt geen gebruik gemaakt van bestrijdingsmiddelen. Voor het koelen van het transformatiehuisje wordt biologische koelvloeistof gebruikt. Het water en bodem worden hierdoor niet vervuult.

Knelpunten als gevolg van de waterafvoer worden hiermee niet verwacht. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.



Figuur 4.2: Schematische weergave van de infiltratie (bron: Fastned)

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 meter. Het dichtstbijzijnde kwetsbaar object (woning) ligt op circa 280 meter. Er wordt voldaan aan deze richtafstand. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.6 Wegverkeerslawaai

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

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

4.7 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadstation komen 8 oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Bij het uitrijden van het snellaadstation liggen parkeervoorzieningen. 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. Voor een goede ontsluiting wordt de bestaande toegangsweg aangepast.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.8 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. Hiervoor is op het snellaadstation voor de laadpunten voldoende ruimte. Doordat het snellaadstation een eigen oprit krijgt op de verzorgingsplaats ontstaat er geen hinder op het verkeer.

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Het snellaadstation ligt in de risicocontour van een LPG station. 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.

Een brandende elektrische auto is lastiger te blussen dan een benzine-auto. In geval van een brandende auto wordt deze geblust door deze te plaatsen in een waterbak. De auto moet hier maximaal 24 uur in staan om zeker te weten dat de brand geblust is. Het bluswater is daarna vervuilt en zal door een specialistisch bedrijf afgevoerd worden.

Het aspect externe veiligheid vormt daarom ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 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.

4.11 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

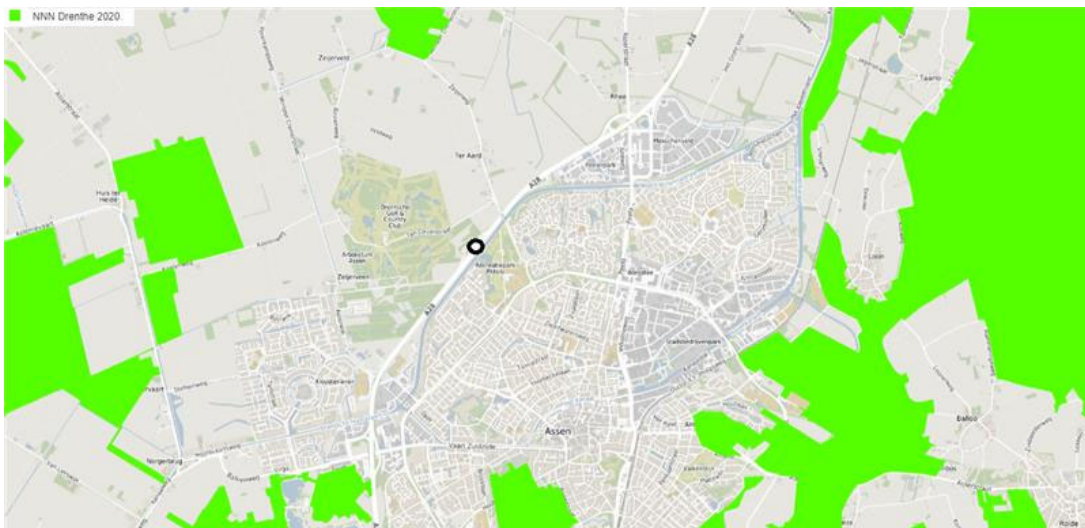
Onderzoek

Gebiedsbescherming

Op circa 3,9 kilometer afstand ligt het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. Verder ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied. Het dichtstbijzijnde NNN bevindt zich op circa 2,9 kilometer van het projectgebied.



Figuur 4.3 Projectgebied t.o.v. Natura 2000-gebied (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 4.4: Projectgebied t.o.v. Natuurnetwerk Nederland (bron: provincie Drenthe)

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. De verwachte duur van werkzaamheden voor de bouw van het snellaadstation zijn 6 tot 8 weken. AERIUS berekent depositie over een periode van minimaal 1 jaar. Hierdoor is de daadwerkelijke emissie lager. Daarnaast is de vuistregel dat een tijdelijke depositie van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan niet tot significant negatieve effecten zal leiden. Dit geldt naar alle waarschijnlijkheid voor de aangevraagde ontwikkeling. 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 een regelmatig gemaaide berm. De bomen die er stonden zijn inmiddels geroid. Door de ligging aan de A28, een hoofdverkeersader worden geen beschermde soorten verwacht.

Conclusie

De ontwikkeling leidt 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.

4.12 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

Economische 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 grondexploitatie regeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van het planologisch regime wordt afgegeven door het college van Burgemeester en Wethouders. Hierbij wordt de reguliere omgevingsvergunningsprocedure doorlopen. Nadat de vergunning verleend is gaat de beroepstermijn van 6 weken in. In deze periode kunnen bezwaren ingediend worden.

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.

