# Staphorst

## Snellaadstation Fastned
## A28 Dekkersland
## Ruimtelijke onderbouwing

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

# Snellaadstation A28 Dekkersland

Staphorst

Ruimtelijke onderbouwing

**identificatie**

identificatiecode:
NL.IMRO.0180.3456-0001

projectnummer:

opdrachtleider:
drs. W. Kraaijeveld

**planstatus**

| datum: | status: |
| --- | --- |
| 20-05-2019 | concept |
| 04-11-2019 | definitief |

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

aangesloten bij: LID INGENIEURS BNSP

**© 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 | 17 |
| 4.4 | Bedrijven en milieuhinder | 19 |
| 4.5 | Wegverkeerslawaai | 19 |
| 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
VOOR
LEEFRUIMTE

# 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.

Fastned wil het netwerk van snellaadstations langs snelwegen uitbreiden. De locatie op het verzorgingsplaats Dekkersland langs de A28 bij Staphorst is een dergelijke locatie.

Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.12 lid 1 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 oostzijde van rijksweg A28, tussen afrit 22 (Nieuwleusen) en afrit 23 (Staphorst). De locatie bevindt zich op de verzorgingsplaats Dekkersland, waar onder andere een tankstation en parkeergelegenheid aanwezig is.

Figuur 1.1: Ligging projectgebied (bron: Arcgis luchtfoto 2017)

Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied (bron: Fastned)

## 1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling geldt het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Staphorst', vastgesteld op 11 juni 2013 door de gemeenteraad van Staphorst.

Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan Bedrijventerrein Staphorst (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse van de beoogde snellaadstation gelden de bestemmingen 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' met de functieaanduidig 'verkoopunt motorbrandtoffen met lpg' en 'Verkeer'.

Op de voor 'Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen' aangewezen gronden is een verkooppunt van motorbrandstoffen inclusief lpg toegestaan met daarbij behorende bouwwerken en voorzieningen. Ter plaatse is geen bouwvlak opgenomen. Hierdoor zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde buiten het bouwvlak bedraagt ten hoogste 2,5 m.

De voor ' Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en straten, voet- en fietspaden en daarbijbehorende bouwwerken (geen gebouw zijnde). Voor een bouwwerken, geen gebouw zijnde mag de bouwhoogte niet meer dan 8,5 meter bedragen.

Daarnaast geldt voor de locatie de dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Dit houdt in dat archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd bij de bouw van bouwwerken met een oppervlakte van meer dan 1,5 ha en graafwerkzaamheden dieper dan 40 cm.

De locatie valt tot slot binnen de gebiedsaanduiding veiligheidszone - lpg, dit betekent dat de gronden tevens bestemd zijn voor de bescherming van het woon-, leef- en verblijfsklimaat in verband met een (nabij) gelegen lpg-installatie.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan omdat de bestemmingsomschrijvingen niet voorzien in de realisatie van een snellaadstation.

## 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 er inmiddels zijn al meer dan 70 stations operationeel.

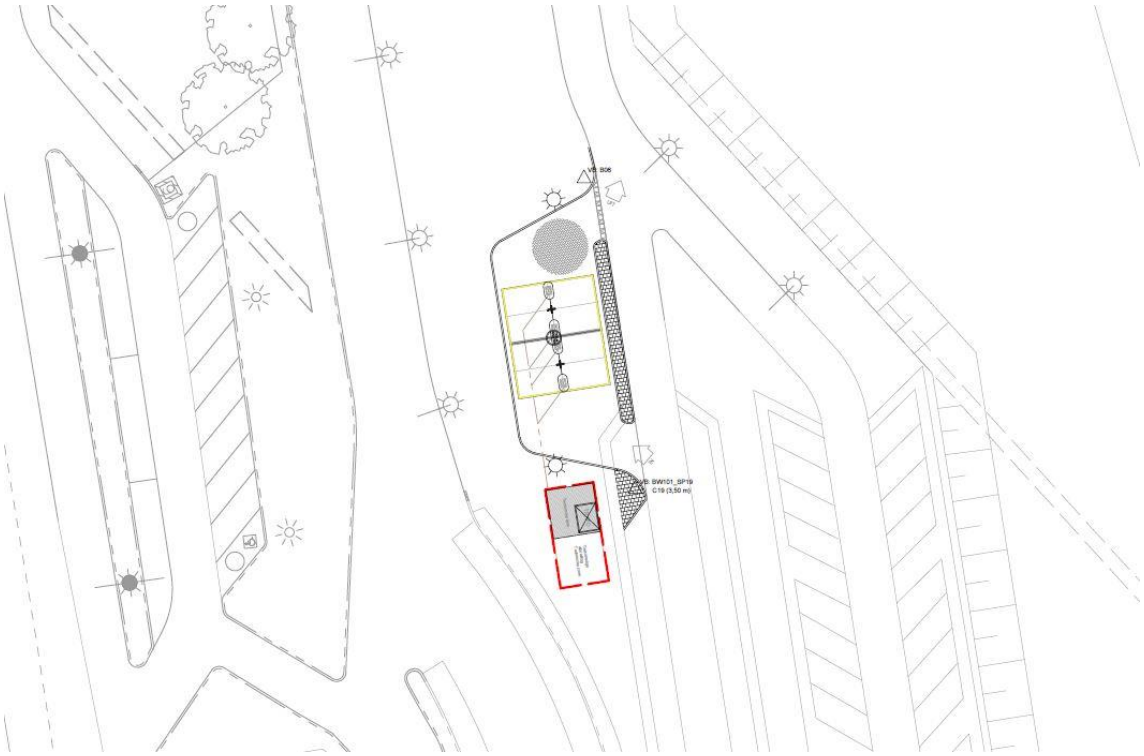
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in totaal al circa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

## 2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens een een snellaadstation te realiseren op verzorgingsplaats Dekkerland. Deze verzorgingsplaats ligt aan de noordelijke rijbaan van de A28. Het snellaadstation wordt ontsloten via de in- en uitrit van het bestaande Shell tankstation.

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, de laadinstallaties en een prijspaal. 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 weergeven.



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**

Los van de vraag of in dit geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, 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 langs de snelweg A28. 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 CO2 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 Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel 2017, Beken kleur (geconsolideerd 26-02-2019) bevat samen met de Omgevingsverordening (geconsolideerd 27-02-2019)het ruimtelijke beleid van de provincie Overijssel. De Omgevingsvisie is een integraal beleidsplan voor de fysieke leefomgeving waarin het streekplan, het verkeer- en vervoerplan, het waterhuishoudingsplan en het milieubeleidsplan zijn samengevoegd. Hiermee geeft de provincie de richting aan voor de ontwikkeling van Overijssel tot 2020 en verder.

Hoofdambitie van de Omgevingsvisie is: 'een toekomst vaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke hulpbronnen en voorraden'. De visie is verdeeld in in negen beleidsthema's die zijn uitgewerkt in beleidskeuzes.

**Toetsing en conclusie**

Binnen het onderwerp mobiliteit zet de provincie in op het schoner maken van mobiliteit. Onder ander door het stimuleren van de transitie naar elektrisch rijden. In nauwe samenwerking met de markt zorgt de provincie voor een goede dekking van laadpalen met duurzaam opgewekte elektriciteit.
Het plaatsen van het snellaadstation draagt bij aan het verbeteren van de dekking van laadpalen. De stroom die wordt gebruikt voor het opladen van de auto's wordt duurzaam opgewekt. De realisatie van het snellaadstation is in lijn met het provinciaal beleid.

### 3.3.2 Omgevingsverordening Overijssel 2017

Eén van de instrumenten om het beleid uit de Omgevingsvisie door te laten werken is de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is. Er wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in de Omgevingsvisie is verwoord. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie dus niet in nieuw beleid.

**Toetsing en conclusie**

Voor de ontwikkeling van het laadstation zijn artikel 2.1.3 'Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik' en artikel 2.1.5 'Ruimtelijke kwaliteit' relevant.

*Artikel 2.1.3 Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik*

In lid 1 is bepaald dat stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharden leggen op de Groene Omgeving aannemelijk maken:

- dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
- dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaand bebouwd gebied optimaal zijn benut.

In lid 2 is bepaald dat plannen voor de Groene Omgeving uitsluitend voorzien in ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharden leggen anders dan de uitleg van steden en dorpen wanneer aannemelijk is gemaakt:

- dat (her)benutting van bestaande erven en/of bebouwing in de Groene Omgeving in redelijkheid niet mogelijk is;
- dat mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut.

*Artikel 2.1.5 Ruimtelijke kwaliteit*
In dit 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. Het snellaadstation leidt niet tot aantasting van ecologische en/of landschappelijke waarden omdat de gekozen locatie bestaat uit een onbebouwde groenstrook nabij het bestaande tankstation. De ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsverordening.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Omgevingsvisie Staphorst voor elkaar

Op 24 januari 2018 is de omgevingsvisie 'Staphorst voor elkaar' vastgesteld. In deze visie staat de integrale en gemeentebrede visie voor de toekomst. Met deze visie zet Staphorst de koers uit voor de leefomgeving voor de lange termijn, met 2030 als tijdshorizon. De Omgevingsvisie Staphorst is gericht op verbetering van de omgevingskwaliteit. De visie geeft de kaders voor (particuliere) initiatieven en nodigt inwoners en partijen uit om met ontwikkelingen te komen die bijdrage aan deze omgevingskwaliteit.

In Staphorst zijn drie verbindende thema's:
- Innovatieve plattelandseconomie; de economie kent een sterke fysieke component (bedrijventerreinen), maar ook een sterke sociale kant (arbeidsmarkt).
- Gezonde en dynamische samenleving; dit lijkt op het eerste gezicht misschien vooral een sociaal thema, maar gezondheid heeft ook een belangrijke fysieke component, in de vorm van beweegvriendelijke omgeving en goede leefomstandigheden.
- Verantwoord vernieuwen; dit gaat over het op een manier vernieuwen van de fysieke leefomgeving die oog heeft voor duurzaamheid, het culturele erfgoed, de ruimtelijke kwaliteit en de andere twee sector-overstijgende thema's. Zodoende ligt er ook een sterke relatie met het sociale domein.

Vervolgens is de visie verder uitgewerkt per thema. De volgende thema’s worden in de visie onderscheiden:
1. Landbouw en landschap hand in hand
2. Een fantastisch woon- en leefklimaat
3. Ondernemend Staphorst
4. Bereikbaar langs alle wegen
5. Verbinden van onderwijs en arbeidsmarkt
6. Versterken van sociale cohesie en integratie
7. Jongeren gezond en ouderen vitaal
8. Duurzaam voor elkaar

**Toetsing en conclusie**
Binnen het thema 'duurzaam voor elkaar' wordt ingegaan op de manieren waarin Staphorst verduurzaamt. Dit wordt ook op kleine schaal gedaan, door bijvoorbeeld agrariërs die kleine windmolens mogen plaatsen. Daarnaast zet de gemeente in op het plaatsen van voldoende laadpalen voor het opladen van elektrische auto's. De gemeente Staphorst zet ook in op de energietransitie. De realisatie van het snellaadstation past hierin, omdat door de zonnepanelen op de overkapping de energie duurzaam wordt opgewekt.
De ontwikkeling is in lijn met het gemeentelijk beleid.

# 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. In het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

## 4.2 Archeologie

**Toetsingskader: Erfgoedwet**

*Onderzoek en conclusie*

Uit het geldende bestemmingsplan blijkt dat voor de projectlocatie een dubbelbestemming voor archeologie geldt. Bij bouwwerken of de aanleg van verharding met een oppervlakte van meer dan 1,5 ha en graafwerkzaamheden dieper dan 40 cm dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Met de realisatie van het snellaadstation wordt een verharding van ca. 450 $m^2$ toegevoegd en de graafwerkzaamheden zullen tot 1 m onder NAP komen. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

## 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 Drents Overijsselse Delta, 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

- Provinciale Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening

*Waterschapsbeleid*

In het waterbeheerplan 2016 - 2021 is de koers beschreven hoe het waterschap de komende periode gaat zorgen voor een goede bescherming tegen hoog water, een goed functionerend regionaal watersysteem en het zuiveren van afvalwater. Het waterschap heeft het plan vormgegeven in dialoog en samenwerking met de waterschappen Rijn en IJssel en Vechtstromen, die naast Drents Overijsselse Delta deel uitmaken van het stroomgebied Rijn-Oost. Ook provincies en gemeenten zijn hierbij betrokken geweest.

De opdracht van de waterschappen in Rijn-Oost is te zorgen voor voldoende water, schoon water en voor veilig wonen en werken (taakvelden: watersysteem, waterketen en veiligheid). De taken worden uitgevoerd voor én samen met de maatschappij. Dit gebeurt vanuit een brede kijk en tegen aanvaardbare kosten. Hierbij wordt rekening gehouden met agrarische, economische, ecologische en recreatieve belangen.
Het werk van het waterschap draagt ertoe bij dat iedereen op een veilige, gezonde, prettige en duurzame manier met water kan leven. Het waterschap wil daarbij professioneel, betrouwbaar en deskundig werken en zo de positie als lokale en regionale waterautoriteit waarmaken. Met de aanwezige middelen en mogelijkheden werkt het waterschap aan een duurzame ontwikkeling van het stedelijk en landelijk gebied.

**Situatie projectgebied**

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (ca. 300m$^2$) afgevoerd op de waterberging aan de oostkant van het snellaadstation. 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 de naastgelegen waterberging.

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.

Aan de oostzijde van het projectgebied is een A-watergang en een bergingsgebied aanwezig. De A-watergang is een watergang met een belangrijke functie voor de waterhuishouding. Voor watergangen behorende tot categorie A en B gelden volgens de Keur van Waterschap Drents en Overijsselse Delta randvoorwaarden met betrekking tot de inrichting. Er geldt een beschermingszone van 5 meter vanaf beide insteken van de watergang.

De technische zone, een lantaarnpaal en de prijspaal worden op circa 30 meter van de watergang gerealiseerd en ligt hiermee ruim buiten de beschermingszone.

Figuur 4.1: Uitsnede Legger Drents Overijsselse Delta

Binnen het waterschap geldt een compensatie-eis bij een toename aan verharding van meer dan 1.500 $m^2$. De toename aan verharding in dit project is circa 450 $m^2$, dus er is geen compensatie benodigd.

## 4.4 Bedrijven en milieuhinder

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

*Onderzoek en conclusie*

In de omgeving van het projectgebied liggen geen woningen of andere gevoelige functies. Naast de beoogde locatie is een tankstation en een parkeerterrein. Het snellaadstation vormt geen milieuhygiënische belemmering voor deze functies. Andersom vormen de aanwezige functies ook geen belemmering voor het snellaadstation, omdat dit geen gevoelige functie is.

## 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 zuidoostzijde het station op en rijden aan de noordoostzijde 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.

## 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.

Nabij het beoogde snellaadstation ligt een LPG-vulpunt. De Veiligheidsregio adviseert het station te voorzien van een noodstop zodat deze bij eventuele lekkage van LPG spanningsloos wordt en niet als mogelijke ontstekingsbron functioneert. Daarnaast dienen gebruikers van het laadstation geïnformeerd te worden over de risico's en wat ze bij een incident kunnen doen. De adviezen worden als voorwaarde aan de vergunning verbonden. Ten aanzien van de noodstop wordt overigens nog het volgende opgemerkt. Op iedere lader is een noodstop aanwezig. Eventueel kan de installatieverantwoordelijke ook de trafo uitschakelen. Hiermee wordt voldaan aan het advies van de Veiligheidsregio.

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 / Omgevingsverordening**
*Onderzoek en conclusie*

- Gebiedsbescherming

In de omgeving van het projectgebied ligt geen Natura-2000 gebied. Significant negatieve effecten worden uitgesloten. Op circa 4 km ligt het dichtbijzijnde Natura-200 gebied en op circa 2 km ligt een Natuur Netwerk Nederland gebied.

Het plangebied 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 stikstofuitstotende 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 bestuursrechtpraak 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 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.

# 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