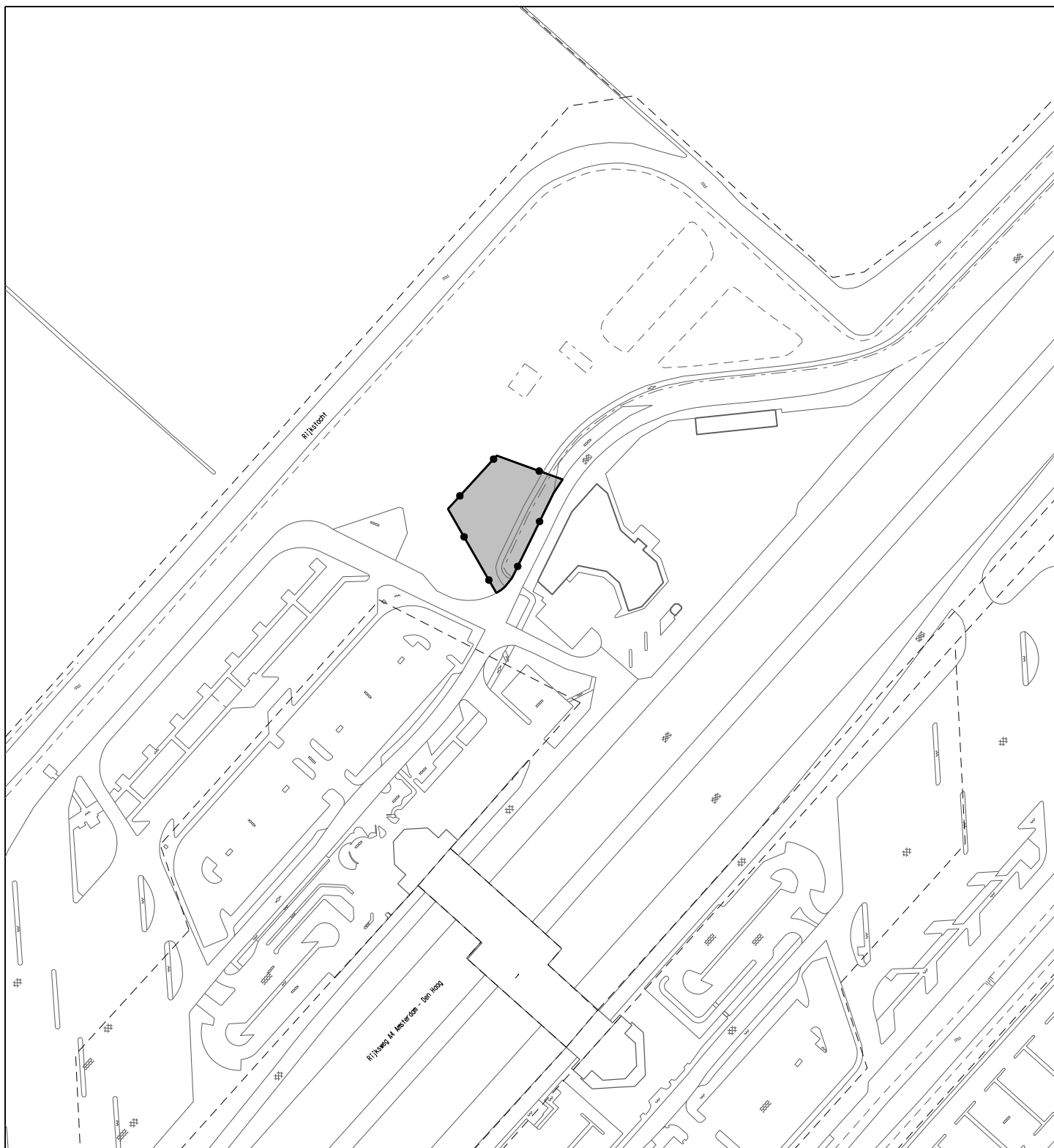
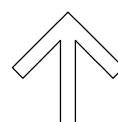




omgevingsvergunning
Hoofddorp A4 Den Ruygen Hoek West
 verbeelding



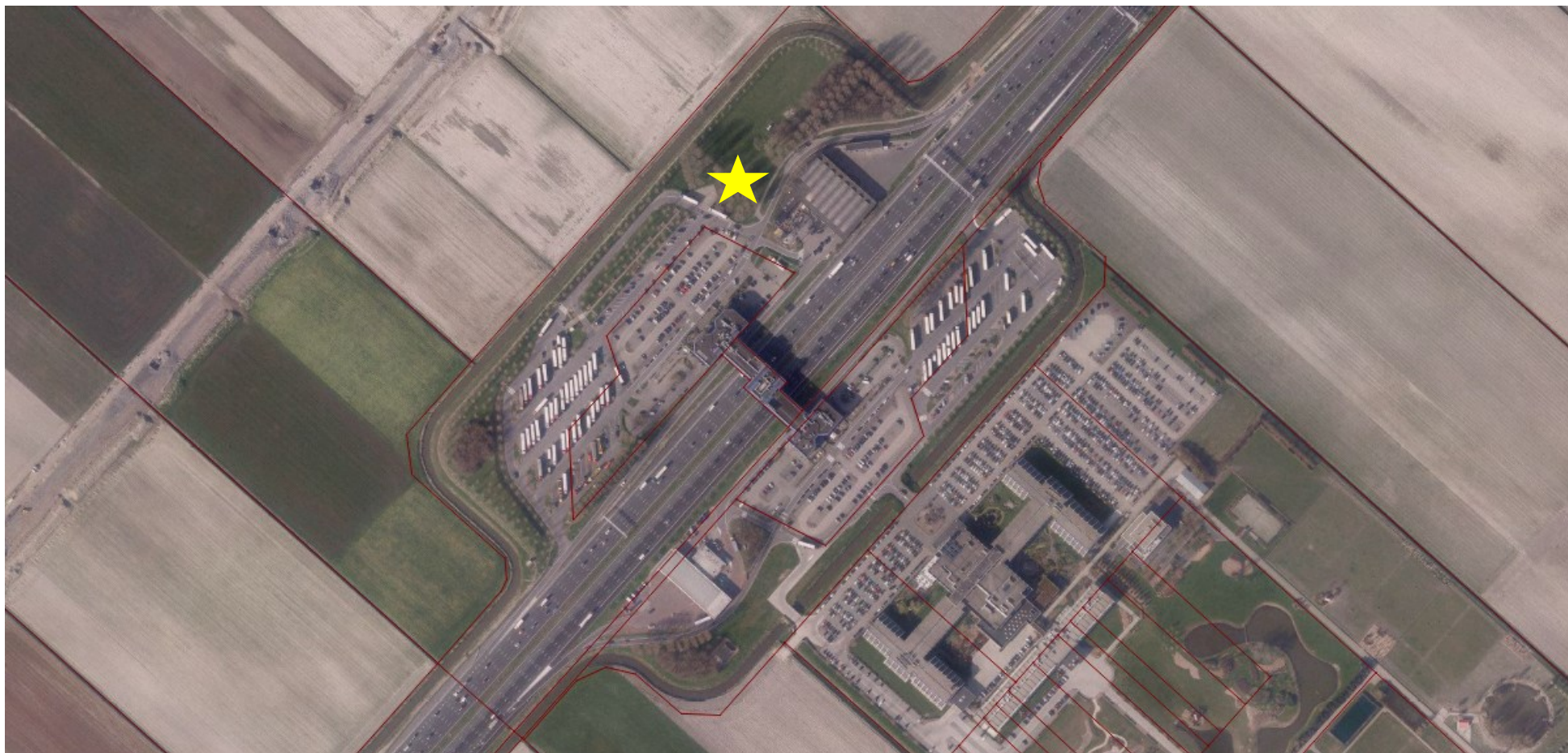
IDN:	NL.IMRO.0394.OGVhfda4ruygenhkw-B001
status:	ontwerp
datum:	27-04-2016
schaal:	1:2000
papierformaat:	A4 (210x297 mm)
blad:	1 van 1



gemeente
Haarlemmermeer

Raadhuisplein 1
 postbus 250
 2130 AG Hoofddorp T: 0900 1852

www.haarlemmermeer.nl
info@haarlemmermeer.nl



Haarlemmermeer
Snellaadstation FASTNED
A4 Den Ruygen Hoek West

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Haarlemmermeer

Snellaadstation Fastned Den Ruygen Hoek West

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0394.

projectnummer:
400706.20150909

opdrachtgever:
ir. R.J.M.M. Schram

planstatus

datum:
20-07-2015

status:
concept
definitief

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Over Fastned	11
2.2	Huidige situatie projectgebied	11
2.3	Beoogde ontwikkeling	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4	Toetsing aan omgevingsaspecten	21
4.1	Bodem	21
4.2	Archeologie	21
4.3	Landschap en cultuurhistorie	21
4.4	Water	21
4.5	Bedrijven en milieuhinder	22
4.6	Schiphol	22
4.7	Wegverkeerslawaaï	22
4.8	Verkeer	22
4.9	Parkeren	22
4.10	Externe veiligheid	22
4.11	Luchtkwaliteit	23
4.12	Ecologie	23
4.13	Kabels en leidingen	23
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	25
Hoofdstuk 6	Conclusie	27



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De elektrische auto is sterk in opkomst. Er zijn reeds een groot aantal punten in Nederland waar men zo'n auto kan opladen, maar het ontbreekt vooralsnog aan een landelijk dekkend netwerk van oplaadpunten. Het bedrijf Fastned, opgericht in 2011, heeft zich toegelegd op het realiseren van een dergelijk netwerk. Fastned verwierf in 2012 de concessies voor de realisatie en exploitatie van snellaadstations op 201 locaties langs de Nederlandse snelwegen. De oplaadpunten van Fastned, ook wel snellaadstations genoemd, hebben een uniform uiterlijk en bestaan uit een constructie van staal, hout en een overkapping met zonnepanelen.

Eén van deze snelweglocaties is de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek aan de A4 ten zuiden van Schiphol. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden'. De gronden waarop het snellaadstation gebouwd moet worden, heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein'. Binnen deze bestemming is een snellaadstation niet toegestaan.

De beoogde ontwikkeling is dus in strijd met het geldende plan, maar de gemeente heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan het initiatief op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo. Een voorwaarde hiervoor is dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet aangetoond worden in een zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft een onbebouwd perceel ten noorden van het bestaande parkeerterrein op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek West. Zie figuur 1.1 voor de ligging van het projectgebied.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied (rood) (bron: ArcGIS luchtfoto 2014)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden' van de gemeente Haarlemmermeer, vastgesteld op 4 juli 2013 . Zie figuur 1.2 voor een uitsnede van de verbeelding.



Figuur 1.2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Buitengebied Midden (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het projectgebied heeft de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein'. Tevens is de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib' opgenomen.

De gronden met de bestemming 'Verkeer - Parkeerterrein' zijn volgens artikel 29 van het bestemmingsplan bestemd voor parkeren, voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluidschermen en luchtkwaliteitschermen en daarbij behorende verhardingen, groen en water. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 10 meter, met uitzondering van voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit. De realisatie van een snellaadstation is in strijd met de genoemde bestemmingsomschrijving.

Ten aanzien van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib' zijn in artikel 49 van het bestemmingsplan aanvullende regels opgenomen in verband met beperkingen ten aanzien van de nabijheid van de locatie bij Schiphol. In paragraaf 4.6 Schiphol wordt nader ingegaan op de toetsing van de ontwikkeling aan de regels voor de luchtvaartverkeerzone Schiphol.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige en toekomstige situatie in het projectgebied. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven. In hoofdstuk 4 wordt dit initiatief getoetst aan de sectorale aspecten zoals milieu, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De conclusie is opgenomen in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf heeft in november 2013 haar eerste snellaadstations langs snelwegen geopend. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations te realiseren. Daarna heeft het bedrijf de ambitie om nog een groot aantal laadstations uit te rollen. 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 namelijk 600 laadstations nodig en vooralsnog is Fastned één van de grootste spelers op deze markt.

2.2 Huidige situatie projectgebied

Het beoogde snellaadstation ligt op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek West. Den Ruygen Hoek is een grote verzorgingsplaats ter weerszijden van de A4 (Amsterdam - Delft) die door middel van een opvallende loopbrug met diverse horecagelegenheden met elkaar is verbonden. Aan de oostzijde van de A4 bevindt zich een hotelcomplex. De verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek ligt langs één van de drukste snelwegen van Nederland in de Haarlemmermeerpolder tussen Leiden en Schiphol. De verzorgingsplaats ligt te midden van de kenmerkende polderstructuur, maar maakt daar zelf geen deel van uit.

Het projectgebied betreft een onbebouwd perceel ten noorden van de parkeerplaats. Ten oosten van de locatie ligt een benzineverkooppunt met lpg verkoop. Ten noorden en zuiden van de locatie bevindt zich een groenvoorziening die onderdeel uitmaakt van het recreatiegedeelte van de verzorgingsplaats. Er zijn geen bomen aanwezig in het projectgebied.

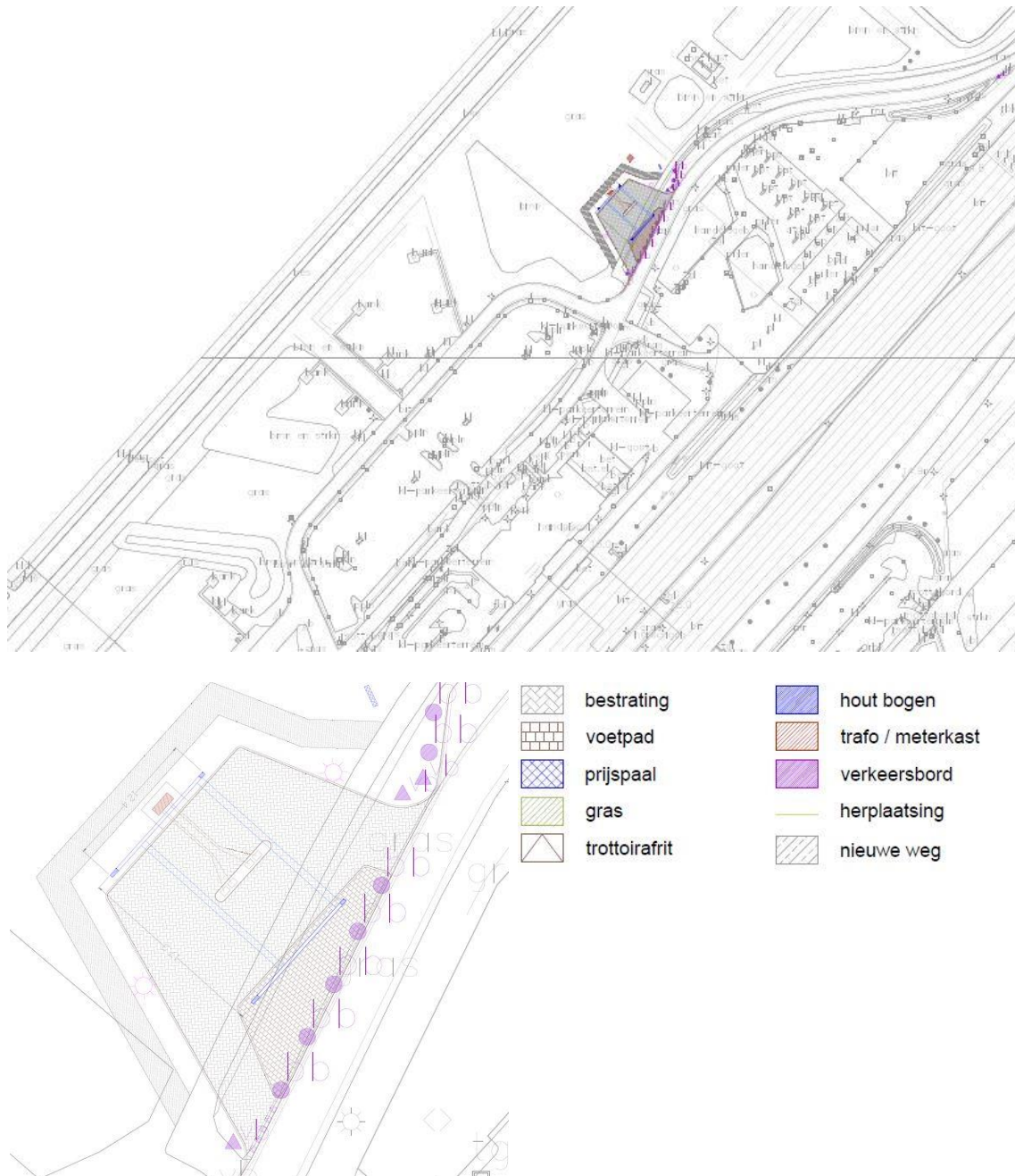
Figuur 2.1 geeft een impressie van de huidige situatie.



Figuur 2.1 Huidige situatie projectgebied (bron: Bingmaps / Google Streetview)

2.3 Beoogde ontwikkeling

Op de in paragraaf 2.2 beschreven gronden zal een snellaadstation gebouwd worden, dat bestaat uit verharding, een overkapping, de laadinstallaties en een prijspaal. In figuur 2.2 is schematische weergave van het station weergegeven. De locatie van de overkapping is met blauw aangeduid. Het snellaadstation wordt gerealiseerd ten westen van de benzineverkooppunt langs de route richting het parkeerterrein. De groenvoorziening blijft door de ontwikkeling onaangetast. Wel worden enkele naastgelegen bomen gesnoeid.



Figuur 2.2 schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)

De overkapping bestaat uit een metalen draagconstructie in de vorm van een boog en heeft een omvang van 12,4 m bij 17,3 m. De draagconstructie krijgt een kenmerkende gele kleur. Het dak zelf, dat uit zonnepanelen bestaat, is gemonteerd op een houten frame. In het midden van dit frame rust de constructie op een aantal houten kolommen. Onder de overkapping staan vier laadinstallaties, deze zijn ondergebracht in kasten van ca. 2 m hoog. Zie figuur 2.3 voor een impressie van een reeds gerealiseerd Fastned-snellaadstation elders in Nederland. De stations van Fastned hebben een uniform uiterlijk om de herkenbaarheid te vergroten.



Figuur 2.3 impressie van het toekomstige snellaadstation. Rechts een detailopname van de draagconstructie (bron: Fastned)

Onder de overkapping is plaats voor vier elektrische auto's, deze kunnen gelijktijdig worden opgeladen. Fastned werkt met speciale snelladers, die in staat zijn de accu in 15 tot 20 minuten 80% op te laden. De installaties kunnen elk seriematig geproduceerd type elektrische auto opladen. De zonnepanelen op de overkapping wekken een deel van de benodigde energie op. De rest van de benodigde stroom koopt Fastned in, waarbij uitsluitend groene stroom wordt gebruikt. Op die manier levert Fastned een bijdrage aan de duurzaamheid.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker vooropstaat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

Zoals ook het 'Plan van Aanpak Elektrisch rijden in de versnelling' van het Rijk aangeeft, 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.

3.2.2 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). De ladder bestaat uit de volgende drie treden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing

Los van de vraag of in dit geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (a), 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.

Het is niet mogelijk om de behoefte aan laadstations binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren (b). 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 plaats langs de A4 (c). De bestaande verzorgingsplaats wordt intensiever benut.

De beoogde voldoet daarom aan de voorkeursvolgorde voor duurzame verstedelijking.

3.2.3 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Lib)

Gemeenten die (deels) gelegen zijn binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moeten rekening houden met beperkingen die worden gesteld aan het ruimtegebruik. Deze beperkingen staan in het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Lib). De regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en bij het beoordelen van aanvragen om een omgevingsvergunning. Het projectgebied is in verschillende zones van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol gelegen. De regels van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol hebben echter geen invloed op de beoogde ontwikkeling. Verwezen wordt naar paragraaf 4.6 Schiphol.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland beschrijft de provincie hoe ze de veelzijdigheid van Noord-Holland wenst te bewaken en op welke manier ze met ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en vergrijzing omgaat. De structuurvisie schetst hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Daarnaast kan dit door de bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen. De aspecten waarop de structuurvisie zich daarom richt zijn de volgende:

- klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit;
- duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu en in de toekomst.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling is geeft mede invulling aan bovengenoemde doelstellingen.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Noord-Holland geeft een beschrijving waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie een provinciale ruimtelijke verordening opgesteld. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen.

Voor dit project zijn de volgende beleidsvelden van belang: bestaand bebouwd gebied en landelijk gebied. Hieronder wordt op deze aspecten ingegaan.

Bestaand bebouwd gebied (BBG) en Landelijk Gebied

Op kaart 2 behorende bij de verordening (zie figuur 3.1), is het projectgebied gelegen buiten 'Bestaand bebouwd gebied BBG'. Het projectgebied is aangewezen als 'Landelijk gebied' (kaart 3).



Figuur 3.1 Uitsnede kaart 2 en 3 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op basis van artikel 14 (Overige stedelijke ontwikkelingen) van de verordening mag een bestemmingsplan niet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking, als bedoeld in artikel 1 van deze verordening, in het landelijk gebied. Hiervan kan ontheffing worden verleend indien:

- de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond;
- is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en;
- het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen.

Tevens is artikel 15 van de verordening van toepassing (Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van verstedelijking in het landelijk gebied). In het eerste lid is aangegeven dat een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van:

- a. de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- c. de openheid van het landschap, daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
- d. de historische structuurlijnen;
- e. cultuurhistorische objecten.

In lid 2 is bepaald dat de toelichting van een bestemmingsplan aangeeft in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:

- a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- b. de ordeningsprincipes van het landschap;
- c. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- d. de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid);
- e. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Toetsing

Door middel van het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking (zie paragraaf 3.2.2) is aangetoond dat voldaan wordt aan artikel 14 van de Verordening. De ontwikkeling voldoet daarnaast aan artikel 15 van de Verordening: de kernkwaliteiten van het landschap worden niet aangetast. Hiertoe wordt het volgende overwogen. De ontwikkeling vindt plaats binnen de bestaande structuur van de verzorgingsplaats en heeft daarom geen invloed op de structuurlijnen van de polderverkaveling in de Haarlemmermeer. De bestaande groenstructuur ter plaatse wordt door de ontwikkeling eveneens niet aangetast. Cultuurhistorische aspecten spelen ook geen rol, aangezien de locatie volledig onbebouwd is.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 (2013)

De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 beschrijft de belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer in de periode tot 2030. De structuurvisie is een belangrijk document dat de kaders stelt voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. Deze heeft een sterke doorwerking in het sectorale beleid. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- sterk gevarieerd en de atypische stedelijkheid benuttend;
- duurzaam en klimaatbestendig;
- fysiek en sociaal verbonden met elkaar en met de omgeving;
- blijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Toetsing

Het snellaadstation draagt bij aan een duurzame bereikbare gemeente en voldoet aan de uitgangspunten uit de Structuurvisie.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

Om te bezien of de ontwikkeling op deze locatie uitvoerbaar is, is deze in dit hoofdstuk getoetst aan de wetgeving op het gebied van water, milieu, ecologie en archeologie. Los van de sectorale wetgeving is het criterium van een 'goede ruimtelijke ordening' van belang.

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een voor parkeerterrein bestemde locatie. Daarnaast zijn snellaadstations 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: Wet archeologische monumentenzorg / gemeentelijk beleid 'Erfgoed op de kaart'

Onderzoek en conclusie

Het projectgebied heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Er wordt ten aanzien van onderzoek een ondergrens gehanteerd van 10.000 m². De voorgenomen ingreep heeft een kleiner oppervlak. Nader onderzoek naar archeologie is ter plaatse dan ook niet noodzakelijk. Eventuele archeologische vondsten moeten - conform artikel 53 van de Wet op de archeologische monumentenzorg - verplicht gemeld worden bij de gemeente Haarlemmermeer.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

Toetsingskader: Besluit ruimtelijke ordening / Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Onderzoek en conclusie

In het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. De ontwikkeling vindt plaats binnen de bestaande verzorgingsplaats en tast de historische structuur van het polderlandschap in de Haarlemmermeer niet aan.

4.4 Water

Toetsingskader: Watertoets

Onderzoek en conclusie

De bruto vloeroppervlakte van een medium snellaadstation bedraagt circa 220 m². Bij een toename in verharding dient deze toename te worden gecompenseerd. Volgens de eis van het Hoogheemraadschap van Rijnland dient 15% van de toename in verharding te worden gecompenseerd door de aanleg van open water. Bij projecten met een oppervlakte van minder dan 500 m² hoeft geen compensatie plaats te vinden. De beoogde overkapping blijft onder deze grens.

De fundering wordt niet geplaatst binnen beschermingszones van waterlopen of waterkeringen. De ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding.

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek. Hier zijn vrachtwagenparkeerplaatsen, restaurants en tankstations aanwezig. Het snellaadstation vormt geen milieuhygiënische belemmering voor deze functies. Andersom vormen de aanwezige functies ook geen belemmering voor het snellaadstation, omdat deze geen gevoelige functie zijn.

4.6 Schiphol

Toetsingskader: Luchthavenindelingbesluit (Lib)

Onderzoek en conclusie

Het projectgebied ligt binnen het beperkingengebied van Schiphol. Een snellaadstation is geen gevoelige functie. De bouwhoogte van het snellaadstation ligt ruimschoots beneden de in bijlage 4 bij het Lib opgenomen hoogte op de hoogtebeperkingenkaart. Tot slot leidt een snellaadstation niet tot vogelaantrekkende werking. De beperkingen ten aanzien van Schiphol vormen dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

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

4.8 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Onderzoek en conclusie

Uitgaande van 4 laadpunten per station en minimaal 1 kwartier laden per auto, bedraagt het aantal verkeersbewegingen in de worst case situatie per uur maximaal 16 auto's. Van dit aandeel auto's zal het grootste gedeelte al afkomstig zijn van de snelweg. Het snellaadstation leidt dus tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Deze verkeersbewegingen leiden echter niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.9 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation op de bestaande verzorgingsplaatsen behoeft geen extra parkeergelegenheid.

4.10 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation is geen gevoelige functies uit het oogpunt van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.11 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation leidt niet tot een grote toename van het aantal verkeersbewegingen. Hierdoor is de realisatie van deze stations niet van invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.12 Ecologie

Toetsingskader gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998 / Provinciale Ruimtelijke

Verordening

Toetsingskader soortenbescherming: Flora- en faunawet.

Onderzoek en conclusie gebiedsbescherming

De locatie is niet gelegen in de nabijheid van Natura 2000-gebieden of Ecologische Hoofdstructuur. Vanwege de afstand en het feit dat de ontwikkeling een zeer beperkte verkeersaantrekkende werking heeft, worden significant negatieve effecten uitgesloten.

Onderzoek en conclusie soortenbescherming

In het projectgebied is geen begroeiing aanwezig. De aanwezigheid van beschermde soorten wordt hier daarom niet verwacht. 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 Flora- en faunawet. Voor alle soorten blijft onverkort de zorgplicht van kracht. Het project wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

4.13 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

In en rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante leidingen.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Het project is een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van een snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen door de initiatiefnemer Fastned. Hiervoor zijn voldoende middelen beschikbaar.

De grond is in eigendom van Rijkswaterstaat. Fastned beschikt over een WBR vergunning die is verkregen naar aanleiding van een concessie. De huurperiode van de gronden bedraagt 15 jaar.

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daardoor niet aan de orde.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van het snellaadstation voor elektrische auto's past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgeving levert geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation. Ten slotte is het plan economisch uitvoerbaar en is het kostenverhaal afgedekt. Het gemeentebestuur heeft de ruimtelijke relevante belangen in de omgeving betrokken in haar afweging. Uit de ruimtelijke onderbouwing volgt dat het projectvoornemen voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE