



**Haarlemmermeer**  
**Snellaadstation Fastned**  
**A4 Den Ruygen Hoek Oost**

**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

**R**

////

**Rho**

—  
**ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE**



# Haarlemmermeer

Snellaadstation Fastned A4 Den Ruygen Hoek Oost

Ruimtelijke onderbouwing

## identificatie

identificatiecode:  
NL.IMRO.0394.

projectnummer:  
400706.20171658

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

## planstatus

datum:  
15-11-2017

status:  
concept  
definitief



## Inhoudsopgave

### Ruimtelijke onderbouwing

|                    |                                       |           |
|--------------------|---------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                      | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding en doel                    | 7         |
| 1.2                | Ligging projectgebied                 | 7         |
| 1.3                | Vigerend bestemmingsplan              | 8         |
| 1.4                | Leeswijzer                            | 9         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Planbeschrijving</b>               | <b>11</b> |
| 2.1                | Over Fastned                          | 11        |
| 2.2                | Huidige situatie projectgebied        | 11        |
| 2.3                | Beoogde ontwikkeling                  | 12        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Beleidskader</b>                   | <b>15</b> |
| 3.1                | Inleiding                             | 15        |
| 3.2                | Rijksbeleid                           | 15        |
| 3.3                | Provinciaal beleid                    | 17        |
| 3.4                | Gemeentelijk beleid                   | 18        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Toetsing aan omgevingsaspecten</b> | <b>19</b> |
| 4.1                | Bodem                                 | 19        |
| 4.2                | Archeologie                           | 19        |
| 4.3                | Landschap en cultuurhistorie          | 19        |
| 4.4                | Water                                 | 19        |
| 4.5                | Bedrijven en milieuhinder             | 20        |
| 4.6                | Schiphol                              | 20        |
| 4.7                | Wegverkeerslawaaai                    | 20        |
| 4.8                | Verkeer                               | 20        |
| 4.9                | Parkeren                              | 20        |
| 4.10               | Externe veiligheid                    | 20        |
| 4.11               | Luchtkwaliteit                        | 21        |
| 4.12               | Ecologie                              | 21        |
| 4.13               | Kabels en leidingen                   | 21        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>                | <b>23</b> |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Conclusie</b>                      | <b>25</b> |





**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing



## Hoofdstuk 1      Inleiding

### 1.1      Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen door realisatie van een Europees netwerk van snellaadstations waar alle elektrische auto's kunnen laden met hernieuwbare energie. Zo krijgen elektrische auto's dezelfde soort vrijheid die auto's op fossiele brandstof geven. Fastned heeft in 2012 van de rijksoverheid concessies verkregen om op 201 locaties langs snelwegen snellaadstations te bouwen. Fastned is hard op weg dit netwerk te voltooien in Nederland.

Op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek West langs de A4 ter hoogte van Rijsenhout heeft Fastned inmiddels een snellaadstation gerealiseerd. Fastned wil nu ook aan Den Ruygen Hoek Oost een snellaadstation realiseren. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Midden' van de gemeente Haarlemmermeer. De gronden waarop het snellaadstation gebouwd wordt, 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 zuiden van de bestaande parkeerterrein op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost. De verzorgingsplaats ligt langs de A4 ten zuiden van Schiphol ter hoogte van de kern Rijsenhout. Zie figuur 1.1 voor de ligging van het projectgebied.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied (geel) (bron: Google maps)

### 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 en valt een deel van het projectgebied binnen de 'Veiligheidszone - LPG'.

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.

Voor het deel van het projectgebied dat valt binnen de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - LPG' gelden bouwbeperkingen voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico vanwege een vulpunt voor LPG. Volgens de regels in artikel 54 mogen er geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) worden gebouwd. Een snellaadstation wordt conform het Bevi niet aangemerkt als een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Derhalve wordt aan dit artikel voldaan.

## 1.4 Leeswijzer

Wat is waar te vinden in deze ruimtelijke onderbouwing?

|             |                                                      |
|-------------|------------------------------------------------------|
| Hoofdstuk 2 | Huidige en toekomstige situatie in het projectgebied |
| Hoofdstuk 3 | Toetsing aan het beleidskader                        |
| Hoofdstuk 4 | Toetsing aan omgevingsaspecten                       |
| Hoofdstuk 5 | Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid      |
| Hoofdstuk 6 | Conclusie                                            |



## 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 voorspeld is Fastned één van de grootste spelers op deze markt.

### 2.2 Huidige situatie projectgebied

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op de verzorgingsplaats Den Ruygen Hoek Oost. 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.

Aan de westzijde van het projectgebied bevindt zich het Shell tankstation. Het projectgebied ligt tussen het Shell tankstation en de primaire watergang aan de oostzijde van de verzorgingsplaats (Slotertocht). Ten noordoosten van het projectgebied ligt een grootschalig hotelcomplex. Aan de noordzijde staan enkele jonge bomen en aan de zuidzijde bevindt zich een LPG-reservoir.

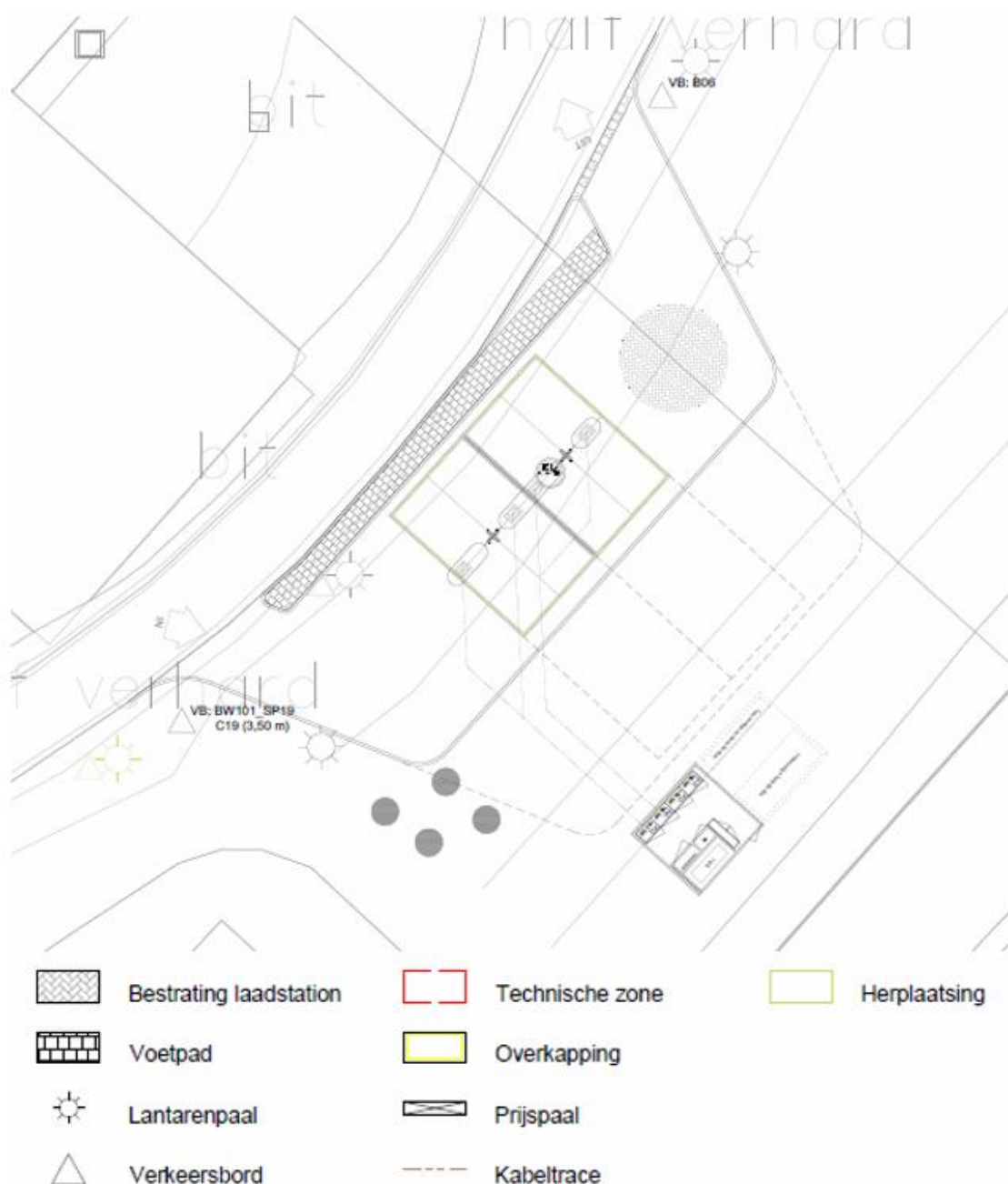
Figuur 2.1 geeft een impressie van de huidige situatie.



Figuur 2.1 Huidige situatie projectgebied (bron: Google Streetview)

### 2.3 Beoogde ontwikkeling

Op de in paragraaf 2.2 beschreven gronden zal een snellaadstation gebouwd worden. Dit snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping, de laadinstallaties en een prijspaal. In figuur 2.2 is schematische weergave van het nieuwe snellaadstation weergegeven. Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een strategische plaats langs de bestaande rijroute richting het parkeerterrein. De lantaarnpaal en het verkeersbord ter plaatse worden enkele meters naar het zuiden verplaatst. Dit is met groen aangegeven in figuur 2.2.



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

Fastned koos tot nu toe voor een grotendeels uit hout opgetrokken overkapping. Er is echter gewerkt aan een nieuw design. De oppervlakte van de overkapping van het nieuwe station bedraagt 10 m bij 12 m. Het dak bestaat uit zonnepanelen waarmee een deel van de benodigde energie wordt opgewekt. Ook dit snellaadstation is goed herkenbaar door de gele kleur in het dak. Het licht golvende dak staat op twee pilaren waartussen de laadpalen staan. De bouwhoogte van de overkapping bedraagt iets meer dan 7 m. Figuur 2.3 geeft een impressie van het nieuwe design.



Figuur 2.3 impressie nieuw design snellaadstation (bron: Fastned)

Onder de overkapping is aan beide kanten plaats voor 2 auto's om op te laden. Fastned maakt gebruik van snelladers, waarmee de accu in 15 tot 20 minuten 80% is 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)

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.

Het is niet mogelijk om de behoefte aan laadstations uitsluitend binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. 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 verzorgingsplaats langs de A4. De bestaande 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 Dealpartners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020.

Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop.

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

#### Toetsing

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

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

De realisatie van snellaadstations vergroot het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden, waardoor de drempel om elektrisch te rijden verder afneemt en het aantal elektrische auto's toeneemt.

De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en pas binnen de visie op de laadinfrastructuur.

### **3.2.5 Luchthavenindeliningsbesluit 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 Luchthavenindeliningsbesluit 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 Luchthavenindeliningsbesluit Schiphol gelegen. De regels van het Luchthavenindeliningsbesluit 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**

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen.

Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De nieuwe PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld. Deze uitvoeringsregeling is ook op 1 maart 2017 in werking getreden.

#### **Toetsing**

Voor dit project is het volgende beleidsveld uit de PRV van belang: nieuwe stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines.

#### *Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling*

1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

De ladder voor duurzame verstedelijking is positief doorlopen (zie paragraaf 3.2.3). Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan artikel 5a van de verordening.

*Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines*

1. Een bestemmingsplan dat in het landelijk gebied voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 5a of een nieuw landgoed als bedoeld in artikel 13a, 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.
2. De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan 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.

De kernkwaliteiten van het landschap worden door de ontwikkeling 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. Voldaan wordt aan artikel 15 van de PRV

### **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: Erfgoedwet / 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 m<sup>2</sup>. De voorgenomen ingreep heeft een kleiner oppervlak. Nader onderzoek naar archeologie is ter plaatse dan ook niet noodzakelijk.

### 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 120 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> 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 gebieds- en soortenbescherming: Wet natuurbescherming / Provinciale Ruimtelijke Verordening**

###### *Onderzoek en conclusie*

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

In het projectgebied is weinig begroeiing aanwezig. Er staan drie jonge bomen die verwijderd worden ten behoeve van de ontwikkeling. De beperkte omvang van deze bomen biedt een geschikte habitat voor beschermde soorten waaronder broedvogels en vleermuizen. 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 onverkort de zorgplicht van kracht. Ecologie vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 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 omgevingsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation. Tot slot 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 voorgenomen project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE