

SNELLAADSTATION MEIBERG

Ruimtelijke onderbouwing

1 november 2021



RHO ADVISEURS

DATUM

1 november 2021
2021 2021119.001.WK

PROJECT

Snellaadstation Meiberg
drs. W. Kraaijeveld

OPDRACHTGEVER

Fastned
20211193

AUTEUR

Martijn Backx Definitief

© RHO ADVISEURS BV

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



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging projectgebied	7
1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan	8
1.4 Leeswijzer	10
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	18
3.4 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten	23
4.1 Bodem	23
4.2 Archeologie	23
4.3 Water	24
4.4 Bedrijven en milieuhinder	26
4.5 Wegverkeerslawaaï	26
4.6 Verkeer	26
4.7 Parkeren	26
4.8 Externe veiligheid	26
4.9 Luchtkwaliteit	27
4.10 Ecologie	27
4.11 Kabels en leidingen	27
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	29
Hoofdstuk 6 Conclusie	31

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Elke automobilist (wel of niet elektrisch rijdend) kan nu al zien dat laadinfrastructuur beschikbaar is en dat stations bovendien eenvoudig te vinden en te bereiken zijn. Het opladen van elektrische auto's kan steeds sneller, binnen enkele jaren is 10 minuten snelladen per week al voldoende voor de gemiddelde rijder. Dus net als tanken. In Nederland is Fastned met ruim 114 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Een van de locaties bevindt zich nabij de A2 in de gemeente Weert. De locatie bevindt zich tussen de afslag 39 Nederweert en afslag 40 Kelpen-Oler. Op verzorgingsplaats Meiberg zijn ook een BP benzinestation en Burger King gevestigd. Op verzorgingsplaats Roevenpeel aan de overzijde van de A2 zijn een La Place restaurant en een Allego laadstation gevestigd. 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 noordzijde van de snelweg A2, tussen afslag 39 Nederweert en afslag 40 Kelpen-Oler. Op verzorgingsplaats Meiberg is ook een BP benzinestation, Allego laadstation en Burger King gevestigd.



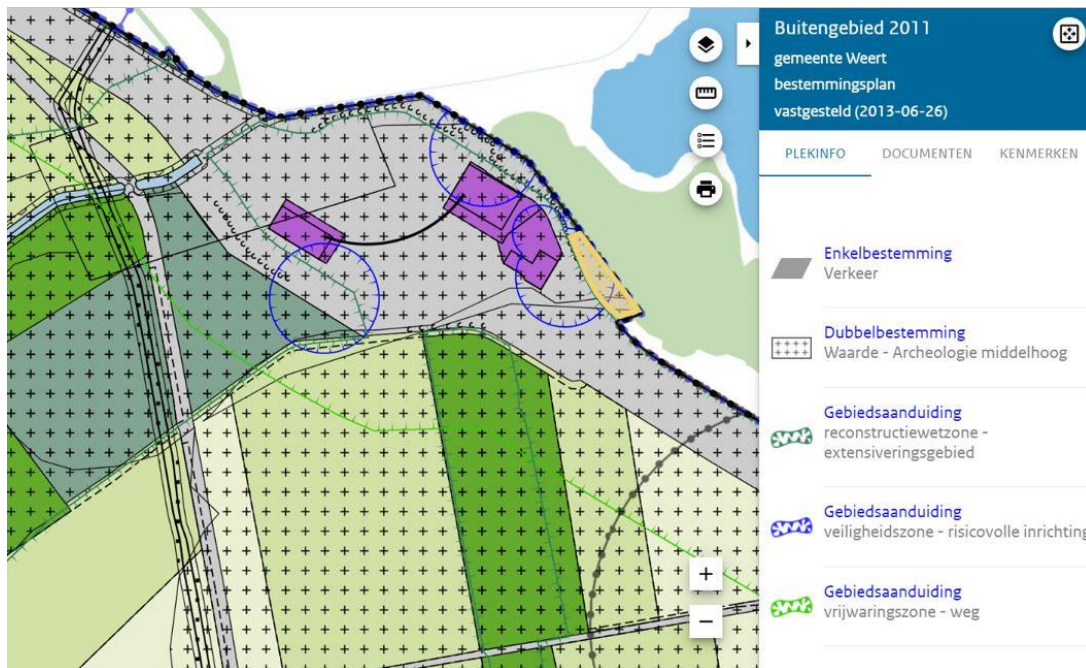
Figuur 1.1: Ligging projectgebied (bron: Kadaster luchtfoto 2018)



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

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

De geldende bestemmingsplan is 'Buitengebied 2011' is vastgesteld op 26 juni 2013.



Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied 2011' met projectgebied geel omlijnd (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is 'Verkeer'. Deze gronden zijn bestemd voor het behoud of aanleg van voorzieningen voor het wegverkeer en spoorwegverkeersdoeleinden, voor doeleinden van verblijf, voor solitaire speeltoestellen, voor het waterbeheer, voor de natuurlijke afvloeiing van water, voor groenvoorzieningen, voor evenementen en voor voorzieningen ten algemene nutte.

Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie middelhoog' zijn de aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding en bescherming van de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden.

Het projectgebied is ook gelegen op gronden die een gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone - extensiveringsgebied' hebben. Ter plaatse van deze aanduiding is omschakeling naar een intensieve veehouderij, uitbreiding van het bestemmingsvlak ter plaatse van de aanduiding 'intensieve veehouderij' en nieuwvestiging van intensieve veehouderijen niet toegestaan.

Daarnaast hebben de gronden de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – risicovolle inrichting'. Hier mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

Tot slot hebben de gronden de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg'. Hier mogen geen bouwwerken worden opgericht, met uitzondering van bouwwerken gerelateerd aan of ten behoeve van de desbetreffende vaarweg.

Op de voor 'Verkeer' aangewezen gronden mogen uitsluitend worden gebouwd, verkeersvoorzieningen in de vorm van wegen, verkeersgroen en structureel groen c.q. karakteristieke beplanting, voetpaden, fietspaden, trottoirs en parkeervoorzieningen, overwegen, bruggen en duikers, speeltoestellen, waterlopen, bouwwerken, installaties, kasten en (kleine) gebouwtjes ten behoeve van voorzieningen ten algemene nutte, zoals trafohuisjes, pompgebouwtjes, abri's, telefooncellen, telefooninstallaties en gemalen, waarvan de oppervlakte maximaal 25,00 m² bedraagt en de bouwhoogte maximaal 3,50 meter, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en geen verkooppunten voor motorbrandstoffen zijnde, die noodzakelijk zijn voor een verkeerstechnisch verantwoorde uitrusting van wegen en spoorwegen zoals voorzieningen voor de weg- en spoorverkeerregeling en geleiding, (weg)verlichting en (weg)bewijzingsborden en/of voor het oprichten van speeltoestellen en/of kunstwerken en/of voor doeleinden van verblijf en/of waterbeheer en/of de natuurlijke afvloeiing van water en/of ten behoeve van geluidswering, mits de bouwhoogte maximaal 10,00 meter bedraagt, (ondergrondse) voorzieningen ten behoeve van de afvalinzameling en afvalverwijdering, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke qua aard en afmeting passen binnen deze bestemming, op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan bestaande gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, werken en werkzaamheden, hondentoiletten.

Strijdigheid bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan 'Buitengebied 2011', omdat de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer' met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - weg' 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 95 stations in Nederland, en 114 stations in Europa.

Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in 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 een snellaadstation te realiseren op verzorgingsplaats Meiberg langs de A2 tussen afslag 39 Nederweert en afslag 40 Kelpen-Ole, aan de noordoostelijke zijde van de A2. Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een grasveld op de verzorgingsplaats Meiberg. Op de verzorgingsplaats zijn een restaurant, tankstation en een parkeerterrein aanwezig.



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

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 (nuts)voorziening voor technische installaties gerealiseerd, zie figuur 2.1 voor de beoogde situatie.



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

In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en technische installaties geplaatst.

Bij gebruik wordt het station verlicht met heldere spots die enkel naar beneden zijn gericht. De verlichting op het station wordt geleidelijk gedimd wanneer niemand aanwezig is.



Figuur 2.3: Impressie overkapping snellaadstation

Fastned zorgt door een open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing (zie figuur 2.3). Hierdoor sluit het ontwerp ruimtelijk aan bij de aangrenzende bosgebied. Zoals in het vooroverleg is beoordeeld door gemeente Weert: *"De overkapping past bij de voorzieningenstructuur aan de snelweg, zowel functioneel als ruimtelijk. Het betreft een geïsoleerde functie in een ruime setting."*

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

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. Rijkswaarswegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur);
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Toetsing

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

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

Toetsing

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 400 m² in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 120 m² voor de overkapping en 30 m² voor de technische installaties. Totaal inclusief verharding bestaat de ontwikkeling uit 575 m² oppervlakte.

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 A2. 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 past binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg (ontwerp)

De Omgevingsvisie is een strategisch en lange termijn visie op de fysieke leefomgeving waarin verschillende onderwerpen zoals wonen, infrastructuur, maar ook gezondheid worden geïntegreerd. De Limburgse Omgevingsvisie gaat uit van de volgende principes:

- Streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving
- Kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal
- Meer stad, meer land
- Zorgvuldig omgaan met onze ruimte en voorraden bovengronds én ondergronds

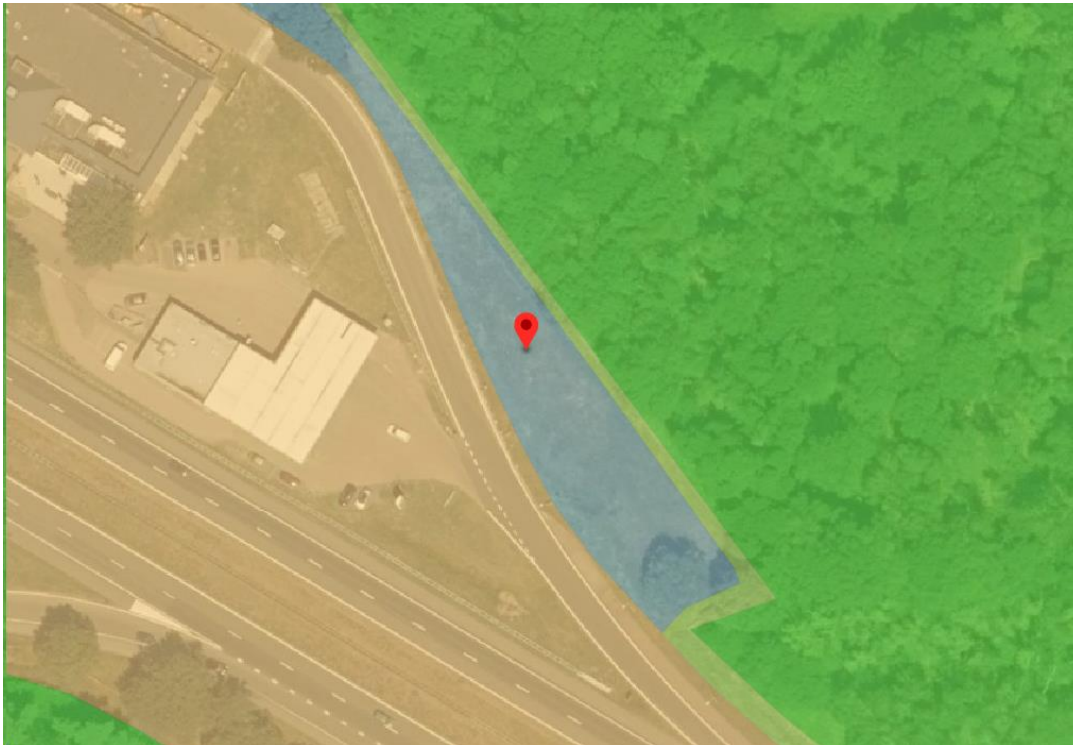
Momenteel ligt de Omgevingsvisie als ontwerp ter inzage. Tot die tijd geldt de Omgevingsvisie POL2014.

Toetsing en conclusie

Met de Omgevingsvisie wil de provincie inzetten op duurzame ontwikkelingen. Een groter netwerk van snellaadstation in Nederland draagt bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Het beoogde snellaadstation in Meiberg is onderdeel van dit netwerk en de helpt hiermee met de verduurzaming van zowel Limburg en Nederland.

3.3.2 Geconsolideerde versie Omgevingsvisie POL2014

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



Figuur 3.1: Uitsnede Geconsolideerde Omgevingsvisie POL 2014 (bron: ruimtelijkplannen.nl)

Toetsing en conclusie

Het projectgebied ligt op basis van de omgevingsvisie binnen de bronsgroene landschapszone. Het beleid in de omgevingsvisie richt zich op het behouden, beheren, ontwikkelen beleven van de huidige landschapskwaliteiten.

Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits').

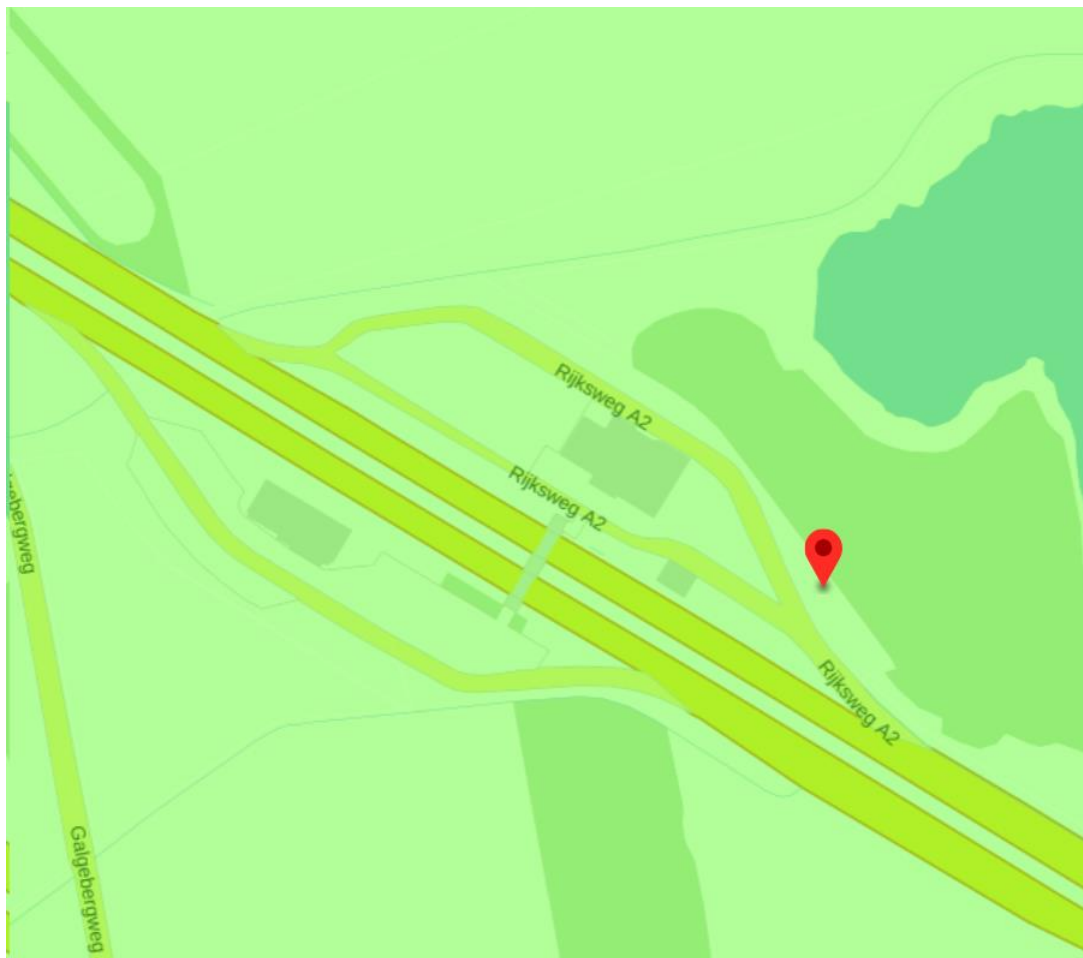
De beschrijving van de kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone is opgenomen in paragraaf 3.3.2.

3.3.3 Geconsolideerde versie Omgevingsverordening Limburg 2014

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

Duurzame verstedelijking en bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014.

De locatie ligt binnen het Landelijk gebied in de regio Noord-Limburg, dit is aangegeven in figuur 3.2. Hierbinnen geldt dat indien nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, rekening wordt gehouden met artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Dit is toegelicht in paragraaf 3.2.3.



Figuur 3.2: Uitsnede Omgevingsverordening (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Toetsing en conclusie

Het projectgebied ligt binnen de bronsgroene landschapszone. *Op basis van artikel 2.7.2. geldt: De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in de Bronsgroene landschapszone, bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. Bij de compensatie van de negatieve effecten op natuurwaarden (kernkwaliteit "Groene karakter") wordt de beleidsregel als bedoeld in artikel 2.6.7, tweede lid, gevolgd.*

De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf.

Zoals in figuur 2.1 in hoofdstuk 2 van deze onderbouwing is te zien, beschikt het projectgebied over een lage landschappelijke waarde. Het projectgebied bestaat uit een regelmatige gemaaid grasveld. Door middel van het open karakter en het gebruik van natuurlijke materialen van de overkapping is de impact op de landschappelijke waarde van het gebied minimaal. Er vindt geen significante aantasting van de aanwezige landschappelijke waarden plaats.

Door middel van een storting in het gemeentelijk kwaliteitsfonds buitengebied wordt natuur gecompenseerd.

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Weert 2025

In de Structuurvisie Weert 2025, zoals op 11 december 2013 door de raad van de gemeente Weert is vastgesteld staan de volgende doelen centraal:

- Prettige woongemeente voor jong en oud
- Groenste stad met een grote toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht
- Uitnodigend, bruisend centrum
- Hoogwaardige bedrijvigheid, dienstverlening en innovatie

Om Weert aantrekkelijk te houden, moet duurzaam worden geïnvesteerd in de toekomst. Deels betekent dit het behouden van het goede, deels betekent dit inzetten op verandering en verbetering. De opgave richt zich niet meer volledig op kwantitatieve groei maar meer en meer op kwalitatieve groei.

De Structuurvisie doet uitspraken over bijvoorbeeld de ontwikkelingsmogelijkheden van de agrarische bedrijven en de verbetering van de winkelstructuur in het oosten van Weert. De versterking van toerisme en recreatie in de stad, de verruiming van de bestemming op enkele bedrijventerreinen en de versterking van de groenstructuur komen eveneens aan bod. Verder maakt beleid voor ontwikkelingen in het buitengebied in de vorm van het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu Weert hiervan deel uit.

Toetsing en conclusie

De gemeente streeft naar duurzaamheid. De energietransitie is hier een onderdeel van. Elektrisch rijden is een van de middelen om de stap van fossiele brandstof naar het gebruik van duurzame energie te maken. Deze ontwikkeling draagt bij aan de gebruiksvriendelijkheid van elektrisch rijden. Middels een storting op grond van het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu Weert wordt er voldaan aan de module 'Uitbreiding solitaire bedrijven in het buitengebied'.

Hiermee voldoet de ontwikkeling aan 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. 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

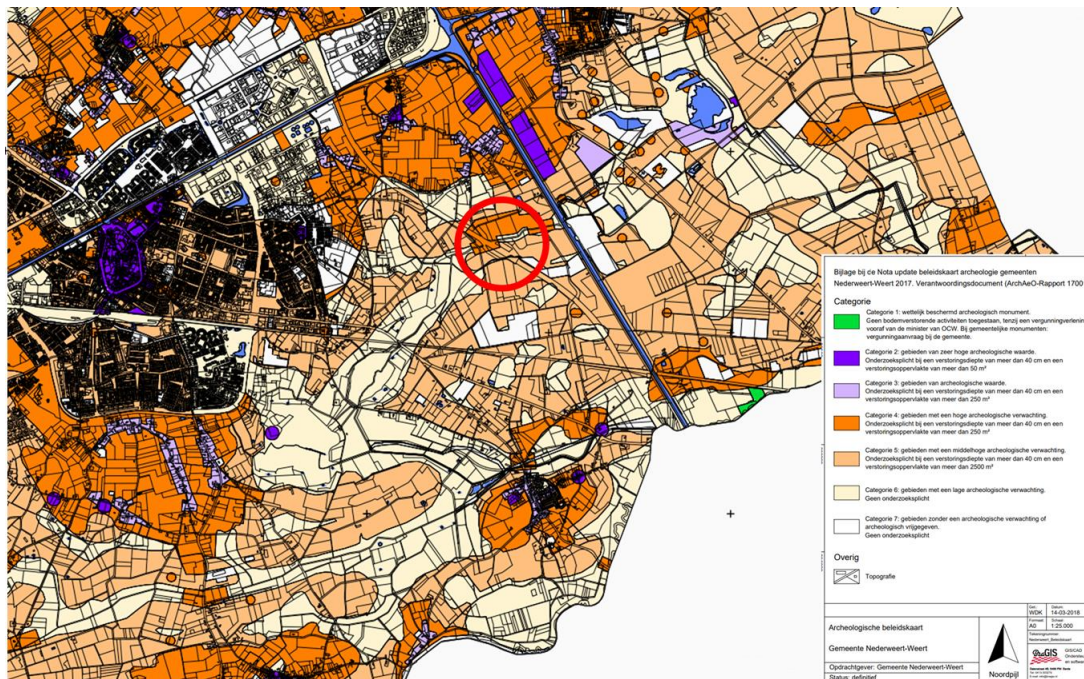
Voor archeologie geldt de nationale wetgeving die afkomstig is uit Europees beleid. Het Verdrag van Valletta (of wel: 'Verdrag van Malta') regelt hoe er omgegaan moet worden met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft het verdrag in 1992 mede ondertekend. De uitgangspunten van dit Europese 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. Op basis van de archeologische beleidskaart geldt een lage archeologische verwachting. Archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Daarnaast is de bodem ten gevolge van vorige functies reeds verstoord en zijn de bouwactiviteiten waarbij de bodem wordt geroerd zeer beperkt. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied hebben de gronden een middelhoge archeologische verwachting. Onderzoeksplicht bij een verstoringsdiepte van meer dan 40 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 2500 m². De beoogde bouw van het snellaadstation beschikt over een oppervlakte van circa 300 m² en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Archeologisch onderzoek in het kader van de bouw van het snellaadstation is daarom niet benodigd.



Figuur 4.1: Archeologische beleidskaart (bron: Archeologische beleidskaart gemeente Weert)

4.3 Water

Toetsingskader: Watertoets

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Limburg verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan

Waterschapsbeleid

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

Situatie projectgebied

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (552 m²) geïnfiltreerd in de bodem middels infiltratiekragen. Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlopende materialen daarom kan hemelwater vanaf het dakoppervlak indien wenselijk ook worden geïnfiltreerd.

Het terrein is enkel bedoeld voor volledig elektrische auto's, dus kans op vervuiling is zeer klein, maar niet uit te sluiten. Afstromend regenwater wordt middels aan te leggen drainage afgevoerd op het bestaande rioleringsnetwerk.

Zowel het dakoppervlak met zonnepanelen als de verharding worden regelmatig schoongemaakt door een eigen onderhoudsteam. Hierbij wordt enkel gebruik gemaakt van ecologische of milieuvriendelijke schoonmaakmiddelen.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied liggen geen waterkeringen of oppervlaktewateren.

De ontwikkeling maakt een beperkte mate van verharding mogelijk (552 m²). Het hemelwater wordt ter plaatse opgevangen, geborgen en geïnfiltreerd op de naastgelegen bermsloot. Hiervoor worden een aantal afvoerbuizen geplaatst. Zie blauwe lijnen op figuur 4.2.



Figuur 4.2 Infiltratie (bron: Fastned)

Knelpunten als gevolg van de waterafvoer worden hiermee niet verwacht. Wel is het lozen van hemelwater afkomstig van verhard oppervlak in alle gevallen vergunningplichtig.

4.4 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de richtafstandenlijst in categorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 m. Het dichtstbijzijnde kwetsbaar object (woning) ligt op circa 600 meter. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat

4.5 Wegverkeerslawaaï

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 4 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 16 auto's per uur. Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Auto's rijden aan de zuidzijde van het terrein op en weer af. Voor een goede ontsluiting wordt de bestaande toegangsweg aangepast.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.7 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen

Onderzoek en conclusie

Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten. Indien op piekmomenten alle oplaadpunten in gebruik zijn, zullen bezoekers even moeten wachten. Hier is op het terrein tegenover het snellaadstation voldoende ruimte voor.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Een snellaadstation is geen gevoelige functie uit het oogpunt van externe veiligheid. Ten aanzien van brand of explosiegevaar bestaan geen (aanvullende) veiligheidseisen met betrekking tot technische installaties, transformatorhuisje, snelladers of elektrische auto's. Explosiegevaar is niet van toepassing.

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

4.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation is enkel voor volledig elektrische auto's. Alle elektriciteit, voor zowel installaties bij het station als het opladen van auto's, is afkomstig van zon of wind. Daarmee draagt de realisatie van dit station actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.10 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

Onderzoek en conclusie

- Gebiedsbescherming

Op 1 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Sarsven en de Banen. Gelet op de grootte van de ontwikkeling en de afstand worden significant negatieve effecten uitgesloten. Ook ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied.

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

- Soortenbescherming

Momenteel bestaat het projectgebied uit gras. Voor zover nodig zal verharding worden verwijderd en er wordt teelaarde aangebracht voor de bomen.

Daarnaast wordt de locatie met enige regelmaat gemaaid. De ontwikkeling leidt dan ook niet tot verstoring of vernietiging van matig of zwaar beschermde planten- en/of diersoorten. Daarmee is er geen strijd met de Wet natuurbescherming. Voor alle soorten blijft wel de zorgplicht van kracht.

Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

In en rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante leidingen. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een KLIC melding worden gedaan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen initiatiefnemer Fastned. Door middel van een anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over planschadekosten. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatie-regeling 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.

