



SNELLAADSTATION FASTNED

N59 DE TILLE

Ruimtelijke onderbouwing

15 september 2022

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	15 september 2022
PROJECTLEIDER	M. Backx, MSc
AUTEUR	M. Tajqurishi & mr. N. Weijland



Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Over Fastned	11
2.2	Beoogde ontwikkeling	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Bodem	23
4.2	Archeologie	23
4.3	Cultuurhistorie	24
4.4	Water	24
4.5	Bedrijven en milieuhinder	28
4.6	Wegverkeerslawaaï	28
4.7	Verkeer	28
4.8	Parkeren	28
4.9	Externe veiligheid	28
4.10	Luchtkwaliteit	29
4.11	Ecologie	29
4.12	Kabels en leidingen	31
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	33
Hoofdstuk 6	Conclusie	35



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 meer dan 130 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Een van de locaties bevindt zich aan de noordzijde van de N59 op verzorgingsplaats De Tille in Oude-Tonge te Goeree-Overflakkee. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van twee laadeelanden met plaats voor 8 snelladers. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo in combinatie met artikel 2.12 lid 1 sub a 3 van de Wabo. De beoogde ontwikkeling mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet worden aangetoond door middel van een ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de noordzijde van de N59 in de gemeente Goeree-Overflakkee, ten oosten van het tankstation op de verzorgingsplaats De Tille. Het projectgebied is een met gras begroeide berm met 4 bomen. Ten westen van het tankstation bevindt zich een parkeerterrein. De ligging van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Ligging projectgebied (rood omlijnd (bron:googlemaps)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Oostflakkee 1^e herziening' is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 april 2018. .



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingplan 'Buitengebied Oostflakkee 1^e herziening', projectgebied rood omlijnd (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is 'Bedrijf' en heeft geen archeologische dubbelbestemming.

De gronden bestemd met 'Bedrijf' zijn volgens artikel 6 bestemd voor:

- bedrijfsmatige activiteiten, behorende tot categorieën 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, opgenomen in bijlage 1 van deze regels;
- ter plaatse van de aanduiding 'waterzuiveringsinstallatie' tevens voor een waterzuiveringsinstallatie;
- ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg' voor een tankstation met lpg;
- ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg' voor een tankstation zonder lpg;
- ter plaatse van de aanduiding 'opslag' tevens voor opslag ten behoeve van bedrijven;
- ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' tevens voor één bedrijfswoning;
- ter plaatse van de aanduiding 'windturbine' tevens voor een windturbine;

met de daarbij behorende:

- erftoegangswegen en parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen ;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Bouwwerken, het bebouwd oppervlak mag op basis van artikel 6 van de voorschriften van het geldende bestemmingsplan niet meer bedragen dan 190 m².

Strijdigheid bestemmingsplan

Het plaatsen van een laadstation past niet binnen de doeleindenomschrijving en de bouwregels van het bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan 'Buitengebied Oostflakkee 1^e herziening ', omdat de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Bedrijf' geen snellaadstation toestaan. Ook laten de bouwregels de toevoeging van de overkapping niet toe.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

Wettelijke vereisten	Waar in dit document?
Een beschrijving van het project	Hoofdstuk 2
De conclusies van het onderzoek naar het beleid en de omgevingsaspecten	Hoofdstuk 3 en 4
De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid, inclusief het kostenverhaal	Hoofdstuk 5
Een conclusie, waarin aan de hand van de belangenafweging en de afstemming van het project op zijn omgeving wordt aangegeven dat het project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening	Hoofdstuk 6

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend en inmiddels zijn er al meer dan 130 stations in Nederland en verschillende in andere landen in Europa.

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

2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens twee laadeilanden met elk 4 snelladers te realiseren waar nu een met gras begroeide berm en enkele bomen is. Ten westen van het projectgebied bevindt zich een Shell Tankstation en een parkeerterrein.



Figuur 2.1: Huidige situatie projectgebied. (bron: Street Smart by Cyclomedia, 17 november 2021)

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

Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping en de laadinstallaties. Ook wordt een technische installatie gerealiseerd. In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en overige technische installaties geplaatst.



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

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

Fastned zorgt door het open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing (zie figuren 2.3 en 2.4 voor een impressie). Hierdoor sluit het ontwerp ruimtelijk aan bij het aangrenzende gebied.



Figuur 2.3 Impressie snellaadstation (bron: Fastned)



Figuur 2.4 Impressie snellaadstation (bron: Fastned)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI) (2020)

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

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

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

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

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

Nationale belangen

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

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

Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

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

Toetsing en conclusie

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

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 14 nationale belangen zijn:

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

Toetsing en conclusie

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

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

Toetsing en conclusie

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

Er is een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan. Een landelijk dekkend netwerk is alleen mogelijk bij realisatie op goed bereikbare plekken langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de N59. De Tille wordt intensiever benut. De beoogde ontwikkeling voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.4 Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (2016)

Deze visie van het Ministerie van Economische Zaken is tot stand gekomen op basis van input van de Green Deal partners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur.

Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020. Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop.

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

Toetsing en conclusie

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

- de versterking van de economische positie van Nederland;
- de energievoorzieningszekerheid van Nederland en;
- aan de klimaatdoelen door de reductie van CO2 en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.

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

3.2.5 Kader inrichting verzorgingsplaatsen

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

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

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

Toetsing en conclusie

Het nieuwe snellaadstation wordt gerealiseerd aan de voorzijde van de verzorgingsplaats. Er is geen alternatieve ruimte beschikbaar voor een snellaadstation.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland

Omgevingsvisie (geconsolideerde versie 2022)

Met het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Toekomstige beleidsvernieuwing biedt kansen voor verbeteringen in Zuid-Holland. De provincie heeft hiervoor 7 vernieuwingsambities geformuleerd. Deze ambities dienen als stip op de horizon:

1. Samen werken aan Zuid-Holland: inwoners, organisaties en bedrijven in een vroeg stadium betrekken bij besluiten;
2. Bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor;
3. Schone energie voor iedereen: op zoek naar schone energie, haalbaar en betaalbaar voor iedereen;
4. Een concurrerend Zuid-Holland: diversiteit, de economische kracht van Zuid-Holland;
5. Versterken natuur in Zuid-Holland: een aantrekkelijk landelijk gebied draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving;
6. Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland: versnellen van de woningbouw met behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteit;
7. Gezond en veilig Zuid-Holland: beschermen en bevorderen van een gezonde, veilige leefomgeving.

Verstedelijking

De provincie streeft naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied en wil de bebouwde ruimte daarom beter benutten. De provincie zet in op verdichting, concentratie, diversiteit en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied, en ten tweede op een hiërarchie van complementaire knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid.

De provincie hanteert de volgende uitgangspunten voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen:

- Bouw naar behoefte;
- Bouw binnen bestaand stads- en dorpsgebied;
- Bouw georiënteerd op hoogwaardig openbaar vervoer; versterk de langzaam vervoersrelaties; houdt rekening met de gevolgen van de ontwikkeling voor de bereikbaarheid;
- Benut het netwerk van stedelijke centra en knooppunten;
- Bouw toekomstbestendig; houd rekening met energietransitie, natuurinclusiviteit, klimaatadaptie en een gezonde leefomgeving;
- Bouw voldoende betaalbare woningen.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie stuurt op behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit, als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit is het evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning op een positieve manier bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit begint met het kiezen van de juiste plek voor nieuwe ontwikkelingen.

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. In dit licht wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie.

Toetsing en conclusie

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

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

De ontwikkeling past binnen de omgevingsvisie Zuid-Holland.

3.3.2 Omgevingsverordening Zuid-Holland

Geraadpleegde versie: geconsolideerd 15 maart 2022

De Omgevingsverordening is de juridische vertaling van de Omgevingsvisie waarin regels zijn opgesteld over de fysieke leefomgeving.

Enkel de volgende regel is relevant voor dit gebied:

Artikel 6.9a Beschermingscategorie 3 Buitengebied

1. *Een bestemmingsplan voor een locatie binnen buitengebied waarvan de plaats geometrisch is verbeeld op kaart 14 in bijlage II kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling mits de openheid en het groene karakter van het landschap niet onevenredig wordt aangetast, blijktens een afdoende motivering die tevens ingaat op de keuze voor een locatie buiten bestaand stads- en dorps gebied.*
2. *In de motivering worden de volgende kwaliteiten betrokken:*
 - a. *de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin;*
 - b. *de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen;*
 - c. *het groene karakter, het type functies en de kenmerkende verschijningsvormen van het landschap;*
 - d. *de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap.*

Toetsing en conclusie

De ontwikkeling is op een verzorgingsplaats en wordt al intensief benut. Het is aan de noord- en oostzijde omgeven door bomen. Door de structuur van de overkapping is er sprake van een minimale ruimtelijke impact heeft. Ook worden er voor de overkapping natuurlijke materialen gebruikt waardoor het station opgaat in de omgeving. Er kan worden gesteld dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin, noch aan de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid hiertussen. Door de natuurlijke materialisering blijft er sprake van een natuurlijk karakter van de omgeving. Ook is er geen sprake van afbreuk van herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap, gezien de ligging op een verzorgingsplaats.

De ontwikkeling is niet in strijd met de omgevingsverordening.

3.3.3 Regionale Energiestrategie 1.0 Goeree-Overflakkee: Samen zoeken naar nieuwe ruimte

In het Klimaatakkoord staat dat elke energieregio in Nederland een Regionale Energie Strategie (RES) opstelt. Goeree-Overflakkee heeft op 1 april 2021 de Regionale Energiestrategie 1.0 opgeleverd. In dit document staat omschreven hoe Goeree-Overflakkee op duurzame wijze elektriciteit kan opwekken. De RES 1.0 is tot stand gekomen in samenwerking met verschillende partijen, waaronder de gemeente Goeree-Overflakkee, Provincie Zuid-Holland en waterschap Hollandse Delta.

In de RES 1.0 verschuift de focus van grootschalige elektriciteitsopwekking naar kleinschaligere initiatieven zoals zon op dak en innovatieve toepassingen. Uitdagingen voor de komende periode zijn het verduurzamen van transport en vervoer en duurzame verwarming van woningen en bedrijfspanden om zo volledig klimaatneutraal te worden.

Toetsing en conclusie

De RES heeft geen directe raakvlakken met de ontwikkeling. Echter vormt de ontwikkeling geen belemmering voor de ambities in de RES, omdat het gerealiseerd wordt op een verzorgingsplaats. De ontwikkeling wekt (een deel van) zijn eigen energiebehoeften op, dit is in lijn met de ambities van de RES 1.0. Het zorgt ook voor een meer gemakkelijke overstap naar elektrische voertuigen door op een goed bereikbare locatie een snelle laadplek aan te bieden.

De ontwikkeling past binnen de Regionale Energie Strategie 1.0 Goeree-Overflakkee.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Regionale Structuurvisie Goeree-Overflakkee

In 2017 is de regionale structuurvisie vastgesteld. Er wordt ingegaan op de opgaven in de gemeente en welke visie er is op bepaalde aspecten, zoals recreatie en toerisme, landschap, wonen en economie.

Er wordt niet specifiek gesproken over (snel)laadstations. Er wordt enkel in deel A: visie onder het onderwerp 'Visie op Wonen' kort gesproken dat met het oog op de toekomst er ruimte moet worden gezocht voor elektrische auto oplaadplekken.

Toetsing en conclusie

De N59 is een belangrijke verkeersader in Goeree-Overflakkee. Met het oog op de toekomst is er een behoefte naar voldoende oplaadplekken. Het realiseren van een snellaadstation, op een verzorgingsplaats, zorgt er voor dat het laden van voertuigen op een effectieve manier mogelijk is. Door het realiseren van een snellaadstation zullen auto's ook niet de bebouwde kom hoeven te betreden om hun voertuig op te laden.

De ontwikkeling is in lijn met de regionale structuurvisie.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een deel van de berm. Daarnaast is een snellaadstation geen gevoelige functie in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.2 Archeologie

Beleid en normstelling

Rijk en provincie stellen zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

Doelstelling van het Verdrag van Valetta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De gemeente Goeree-Overflakkee heeft archeologiebeleid waarin het wettelijk en beleidsmatig kader behandeld wordt. De nota geeft aan hoe in de toekomst op Goeree-Overflakkee op een efficiënte en verantwoorde wijze omgegaan wordt met het archeologisch erfgoed. Het streven is daarbij om het bodemarchief zoveel mogelijk in situ te bewaren. Bekende archeologische waarden worden door planaanpassing zoveel mogelijk ontzien. Zodoende kunnen archeologische waarden behouden blijven en worden opgravingskosten uitgespaard. Om het archeologisch erfgoed zo goed mogelijk te behouden en planaanpassing te kunnen realiseren, dienen archeologische informatie en belangen zo vroeg mogelijk te worden ingebracht en worden meegewogen in het proces van ruimtelijke ordening. Indien behoud van het bodemarchief niet mogelijk is, dient het gedocumenteerd te worden ('behoud ex situ').

Bij het archeologiebeleid is ook een beleidskaart opgesteld die de zonering van de verschillende archeologische verwachtingswaarden aangeeft. Aan de verschillende verwachtingswaarden zijn voorwaarden gekoppeld wanneer bij bouw- en grondwerkzaamheden archeologisch onderzoek vereist wordt.

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied hebben de gronden geen archeologische verwachting. Er is geen archeologische waarde opgenomen in het bestemmingsplan.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Cultuurhistorie

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

De ontwikkelingslocatie kent geen cultuurhistorische waarden, het betreft een verzorgingsplaats.

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

4.4 Water

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze waterparagraaf wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf.

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.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

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

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerprogramma (WBP) (2022-2027) staan de doelen van het waterschap Hollandse Delta:

- waterveiligheid (dijken en duinen)
- versterkte duinen
- meer biodiversiteit op de dijken
- minder CO₂-uitstoot, vergoten
- meer innovatie
- voldoende schoonwater

Ook wordt aangegeven welk beleid gevoerd wordt en wat het waterschap in de planperiode wil doen om de doelen te bereiken. De maatregelen voor de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn onderdeel van het plan.

Uit het oogpunt van waterkwaliteit moet schoon hemelwater bij voorkeur worden afgekoppeld en direct worden geloosd op oppervlaktewater. Dit vermindert de vuiluitworp uit het gemengde rioolstelsel en verlaagt de belasting van de afvalwaterzuivering. De toename van verhard oppervlak leidt tot een zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem en leidt met regelmaat tot wateroverlast stroomafwaarts. Om de zwaardere belasting van het oppervlaktewatersysteem onder normale omstandigheden tegen te gaan is het brengen van hemelwater vanaf verhard oppervlak op het oppervlaktewaterlichaam specifiek vergunningplicht gesteld. Bij een toename van aaneengesloten verhard oppervlak van 500 m² of meer in stedelijk gebied of 1500 m² of meer in landelijk gebied dient een vergunning aangevraagd te worden in het kader van de Keur. De versnelde afvoer als gevolg van de toename aan verharding moet volledig worden gecompenseerd door het aanbrengen van een gelijkwaardige vervangende voorziening (compensatieplicht), met een oppervlakte van 10% van de toename van verharding. Het waterschap geeft in volgorde de voorkeur aan de volgende gelijkwaardige voorzieningen:

- Nieuw te graven oppervlaktewater in de directe nabijheid van de verhardingtoename;
- Nieuw te graven oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied;
- Nieuw te graven oppervlaktewater in het benedenstrooms gelegen peilgebied of een eventueel alternatief.

Gemeentelijk beleid

Het hoofddoel van het Waterplan Goeree-Overflakkee is het opstellen van een gezamenlijke koers van de gemeenten en het Waterschap voor de realisatie van een veilig, schoon, aantrekkelijk en goed beheerd watersysteem in de stedelijke kernen op Goeree-Overflakkee. In het waterplan worden de volgende drie hoofdaspecten aan de orde gesteld:

- de inrichting van het gebied en de afstemming tussen de ruimtelijke ordening en het waterbeheer. Het gaat daarbij niet alleen om de hoeveelheid water die nodig is voor het realiseren van een bepaald beschermingsniveau tegen wateroverlast, maar nadrukkelijk ook om de beleving van het water binnen de kernen;
- het gebruik en het beheer en onderhoud van oppervlaktewater. Hierbij horen afspraken over de beheergrenzen en wie wat doet. Het waterplan zal daarnaast helpen bij de verankering van de waterzaken binnen de organisaties;
- de omgang met afvalwater en regenwater in het gebied. Hierbij speelt onder andere de relatie tussen de afvalwaterketen en de kwaliteits- en kwantiteitsaspecten van het oppervlaktewatersysteem.

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

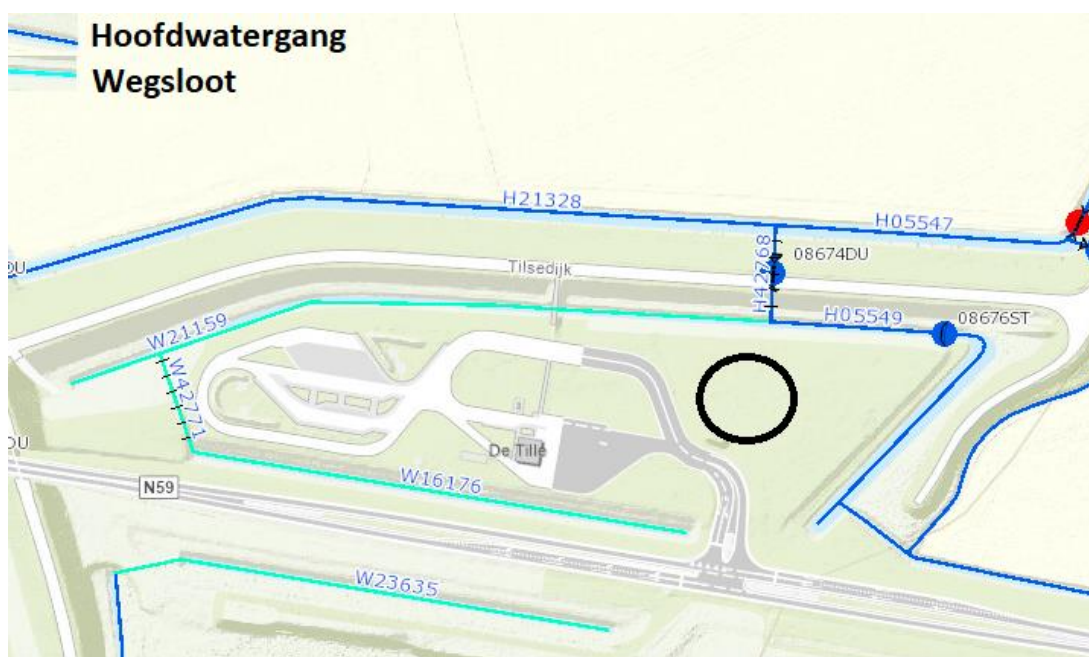
Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Hollandse Delta, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze waterparagraaf wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf.

Onderzoek en conclusie

Situatie projectgebied

Het projectgebied is een met gras begroeide berm met enkele bomen, onbebouwd en volledig onverhard. Ten noorden en oosten van het projectgebied bevinden zich watergangen. De hoofdwatgang heeft een beschermingszone van 5 meter en de wegsloot heeft een beschermingszone van 4 meter. Werkzaamheden binnen de beschermingszone zijn vergunningsplichtig.

Er bevinden zich geen waterkeringen in de buurt van het projectgebied.



Figuur 4.3 Uitsnede legger Hollandse Delta

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding aangesloten op de bestaande watergang, zoals te zien in figuur 4.4.



Figuur 4.4 Schematische weergave hemelwaterafvoer

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

Bij een toename aan verhard oppervlak van meer dan 500 m² in stedelijk gebied en van meer dan 1.500 m² in landelijk gebied dient er volgens het beleid van waterschap Hollandse Delta 10% van de toename aan functioneel open water te worden gerealiseerd.

De ontwikkeling is gelegen in het landelijk gebied en voegt circa 1.185 m² aan verharding toe. Een watervergunning is niet vereist. Het hemelwater wordt ter plaatse opgevangen, geborgen en geïnfiltreerd op de achterliggende watergang.

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

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation met een capaciteit < 10 MVA valt volgens de VNG-brochure in milieucategorie 2 met als maatgevende aspect geluid. De richtafstand ten opzichte van een rustige woonwijk of rustig buitengebied bedraagt 30 meter. Het dichtstbijzijnde kwetsbaar object (woning) ligt op circa 750 meter. Er wordt voldaan aan deze richtafstand. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.6 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

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

4.7 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadstation komen 8 oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Bij het uitrijden van het snellaadstation liggen parkeervoorzieningen. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 32 auto's per uur.

Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Deze toename zal geen wezenlijk effect hebben op de verkeersafwikkeling.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.8 Parkeren

Toetsingskader: GVVP Stichtse Vecht parkeernormen

Onderzoek en conclusie

Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation, omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten. Indien op piekmomenten alle oplaadpunten in gebruik zijn, zullen bezoekers even moeten wachten. Hiervoor is op het snellaadstation voor de laadpunten voldoende ruimte. Ook is dit mogelijk op de parkeervoorzieningen op de verzorgingsplaats. Hierdoor is er geen sprake van hinder voor het overige verkeer.

4.9 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.

4.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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

4.11 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Op circa 2,6 kilometer afstand ligt het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Krammer-Volkerak. Verder ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied. Het dichtsbijzijnde NNN bevindt zich op circa 515 meter van het projectgebied.



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



Figuur 4.4 Projectgebied (zwart) t.o.v. Natuurnetwerk Nederland (bron: provincie Zuid-Holland)

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 een regelmatig gemaaide berm. Door de ligging aan de Rijksweg, een hoofdverkeersader worden geen beschermde soorten verwacht.

Verder zijn de spots die worden gebruikt om het station te verlichten naar beneden gericht en worden deze gedimd wanneer het station niet in gebruik is.

Conclusie

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

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

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

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

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

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van het snellaadstation past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgevingsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation.

Daarnaast is het plan economisch uitvoerbaar en staat de initiatiefnemer in voor de kosten van de realisatie. Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing volgt dat het voorgenomen project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

