



Eemnes

Snellaadstation Fastned

A27 't Veentje

Ruimtelijke onderbouwing



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Snellaadstation A27 t' Veentje

Eemnes

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:

nvt

projectnummer:

20190812

opdrachtgever:

drs. W. Kraaijeveld

planstatus

datum:

07-06-2019

06-08-2019

status:

concept

definitief

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding en doel
1.2	Ligging projectgebied
1.3	Afwijking geldend bestemmingsplan
1.4	Leeswijzer
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving
2.1	Over Fastned
2.2	Beoogde ontwikkeling
Hoofdstuk 3	Beleidskader
3.1	Inleiding
3.2	Rijksbeleid
3.3	Provinciaal beleid
3.4	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 4	Toetsing aan omgevingsaspecten
4.1	Bodem
4.2	Archeologie
4.3	Water
4.4	Bedrijven en milieuhinder
4.5	Wegverkeerslawaaai
4.6	Verkeer
4.7	Parkeren
4.8	Externe veiligheid
4.9	Luchtkwaliteit
4.10	Ecologie
4.11	Kabels en leidingen
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid
Hoofdstuk 6	Conclusie



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Elke automobilist (wel of niet elektrisch rijdend) kan nu al zien dat laadinfrastructuur beschikbaar is en dat stations bovendien eenvoudig te vinden en te bereiken zijn. Het opladen van elektrische auto's kan steeds sneller, binnen enkele jaren is 10 minuten snelladen per week al voldoende voor de gemiddelde rijder. Dus net als tanken. In Nederland is Fastned met ruim 70 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Eén van deze snelweglocaties is de verzorgingsplaats 't Veentje aan de A27 ten zuiden van de aansluiting Huizen. Fastned beschikt reeds over een omgevingsvergunning voor de bouw van een snellaadstation op deze locatie. Echter, het ontwerp van de overkapping is inmiddels gewijzigd waardoor geen gebruik meer kan worden gemaakt van deze omgevingsvergunning.

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. 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 westzijde van rijksweg A27, ten zuiden van de aansluiting Huizen, richting Utrecht. Dit is tussen afrit 35 (Huizen) en afrit 34 (Eemnes). De locatie bevindt zich op de verzorgingsplaats 't Veentje, waar onder andere een tankstation en parkeergelegenheid aanwezig is.



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



Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied (bron: Fastned)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling geldt het bestemmingsplan 'Buitenrand 2012', vastgesteld op 24 februari 2014 door de gemeenteraad van Eemnes. In 2017 is op dit bestemmingsplan een partiële herziening in werking getreden ('Buitenrand, partiële herziening 2017'). Deze herziening heeft echter geen gevolgen voor de beoogde locatie van het snellaadstation.



Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan Buitenrand Eemnes (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse van het beoogde snellaadstation geldt de enkelbestemming 'Verkeer'.

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. busbanen;
- c. op- en afritten;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. bermen;
- f. groenvoorzieningen;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. fiets- en voetpaden en ruiterspaden;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. geluidswerende voorzieningen;
- k. ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg', tevens voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen, inclusief LPG,
- l. ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg', tevens een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG;

met de daarbij behorende:

- m. bouwwerken.

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

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend er inmiddels zijn al meer dan 70 stations operationeel.

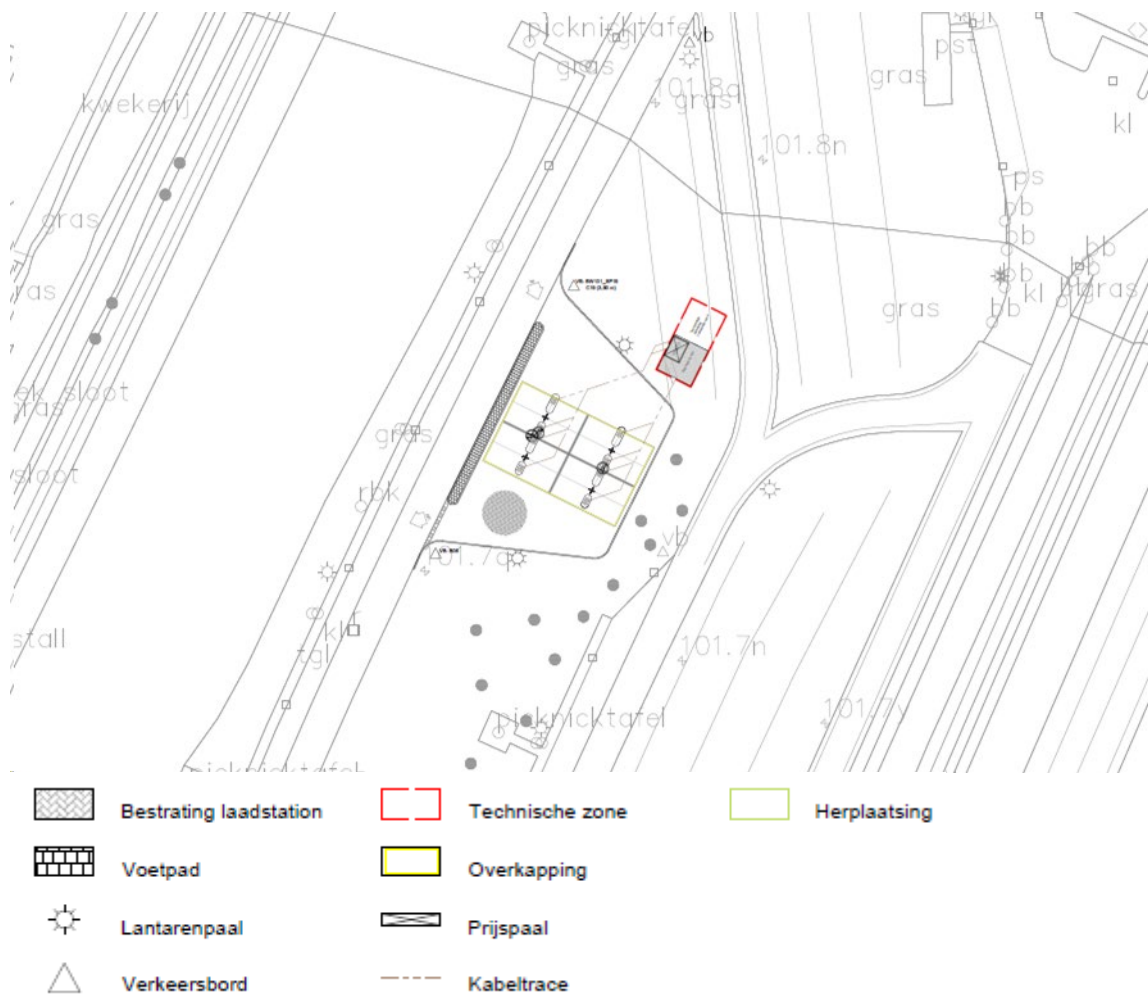
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in totaal al circa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

2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens een snellaadstation te realiseren op verzorgingsplaats 't Veentje. Deze verzorgingsplaats ligt aan de westelijke rijbaan van de A27. Het snellaadstation wordt ontsloten via de in- en uitrit van het bestaande Tango tankstation.

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

Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping, de laadinstallaties en een prijspaal. Ook wordt een (nuts)voorziening voor technische installaties gerealiseerd, zie figuur 2.1 voor de beoogde situatie. In figuur 2.2 is een impressie van het bouwwerk weergegeven.



Figuur 2.1: Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)



Figuur 2.2: Foto van het snellaadstation op een andere locatie (bron: Fastned)

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

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

Ten behoeve van de verkeersveiligheid is er eenrichtingsverkeer op het terrein van het snellaadstation.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijk beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

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

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

Toetsing

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

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

Toetsing

Los van de vraag of in dit geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is er wel een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan. Een landelijk dekkend netwerk is alleen mogelijk bij realisatie op goed bereikbare plekken langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de snelweg A27. 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 Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) wordt het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028 beschreven. Deze periode sluit aan bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk. Aangegeven wordt welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe de provincie Utrecht uitvoering geeft aan dit beleid. Deels geeft de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) uitvoering aan dit beleid, deze is tegelijk met de PRS opgesteld.

De PRS beschrijft de ambitie voor Utrecht: de provincie aantrekkelijk houden om te wonen, werken en recreëren. De met vele regiopartijen opgestelde Strategie Utrecht2040 is daarbij de stip aan de horizon. Het ruimtelijk beleidsvizier is daar op gericht. De doelen uit Strategie Utrecht2040 vragen om een integrale aanpak die voor het ruimtelijk beleid resulteert in vier pijlers: duurzame leefomgeving, beschermen kwaliteiten, vitale dorpen en steden, dynamisch landelijk gebied.

Toetsing en conclusie

Met de ontwikkeling van een duurzame leefomgeving sorteert de provincie Utrecht voor op de klimaatverandering. De ambitie is om in 2040 als provincie klimaatneutraal en klimaatbestendig te zijn. Om dit te halen moet bij de ruimtelijke ontwikkeling nu al rekening houden met deze ambitie. Het realiseren van snellaad infrastructuur voor elektrische auto's draagt bij aan deze ambitie.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (2016)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) van de provincie Utrecht staan de regels van de provincie waaraan gemeenten zich moeten houden bij ruimtelijke ontwikkelingen. De PRV wordt ingezet voor onderwerpen waarvoor de provincie er waarde aan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Structuurvisie juridisch geborgd is. Er wordt niet meer geregeld dan nodig is voor het belang zoals dat in de Structuurvisie is verwoord.

Toetsing en conclusie

Voor de ontwikkeling van het snellaadstation is artikel 3.12 'Duurzame energie, met uitzondering van windenergie' relevant.

Artikel 3.12 Duurzame energie, met uitzondering van windenergie

Dit artikel biedt ruimte voor het duurzaam opwekken van energie en de mogelijkheden om energie- of warmtevragende en energie- of warmteleverende functies bij elkaar te brengen.

Voor de realisatie van nieuwe initiatieven voor bio-energie of zonne-energie gaat de voorkeur uit naar aansluiting bij bestaande bebouwing of nieuwe stedelijke functies en bij de schaal van de stedelijke omgeving of agrarische vestiging. Voor de vestiging van zonne-energie kan ook aangesloten worden bij hoofdinfrastructuur. Bij zonne-energie gaat de voorkeur uit naar realisatie op daken en pauzelandschappen (landschappen waar al wel op structuurvisieniveau een bepaalde ontwikkeling is beoogd, maar waarbij de realisatie nog op zich laat wachten) alvorens open velden te benutten.

Het snellaadstation zal eigen stroom opwekken door middel van zonnepanelen op het dakoppervlak van de overkapping. De ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de PRV.

3.3.3 Mobiliteitsplan 2014-2028

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijndoelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie Utrecht goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de provincie in deze visie welke rol zij op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Tenslotte is er in de Mobiliteitsvisie te lezen wat de provincie van andere overheden verwacht om de gezamenlijke doelen te realiseren.

Toetsing en conclusie

De kwaliteit van de leefomgeving speelt nadrukkelijk een rol bij de traject benadering die de provincie Utrecht in het mobiliteitsplan nastreeft. Wegen staan immers niet op zichzelf, maar vormen onderdeel van een omgeving, of het nu gaat om verstedelijkt of landelijk gebied. Het is daarom belangrijk om bij rekening te houden met de kwaliteit van de leefomgeving. Ook wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor stimulering en facilitering van het rijden op groen gas, elektrisch rijden, inductie rijden en andere vormen van schoon vervoer. De komst van meer laadpunten voor elektrische voertuigen past binnen deze ambitie.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie Eemnes 2030

In 2008 presenteerde de gemeente Eemnes in de notitie 'Behoud met ruimte voor dynamiek' haar visie op de toekomst. Met deze visie zet Eemnes de koers uit voor de leefomgeving voor de lange termijn, met 2030 als tijdshorizon. De visie bevat een onderbouwing van verschillende gewenste ontwikkelingen en een voorzet voor nadere invulling daarvan.

Toetsing en conclusie

De gemeente Eemnes wil het landelijke karakter, gemeenschapszin, groenvoorzieningen en de leefomgeving van het huidige Eemnes behouden. Tegelijkertijd wil de gemeente binnen dat kader ruimte bieden voor dynamiek op het gebied van wonen, voorzieningenniveau (vooral door vergrijzing), bedrijvigheid en infrastructuur. De realisatie van het snellaadstation past hierin, omdat het een voorziening is die een groeiende behoefte naar laadinfrastructuur vervult.

3.4.2 GVVP 2017-2021

Het GVVP (Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren) 2017-2021 stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Eemnes.

Daarbij zijn drie ambities leidend:

- betrouwbare (toekomst vaste) bereikbaarheid, waarbij de fiets een snelle ontwikkeling doormaakt
- verbetering van verkeersveiligheid
- verbetering van de leefbaarheid

Toetsing en conclusie

In het plan staat dat de gemeente in 2015 beleidsregels heeft vastgesteld voor het aanbrengen van oplaadinfrastructuur en het realiseren van parkeerplaatsen t.b.v. het opladen van elektrische voertuigen. Dit gaat echter om laadinfrastructuur in woongebieden. Echter laat het zien dat de ambitie er is om elektrisch rijden te stimuleren, wat indirect ook de leefbaarheid binnen de gemeente verbetert. De realisatie van een snellaadstation past dus binnen het gemeentelijk beleid.

3.4.3 Klimaatbeleid Eemnes 2012-2020 Aanvullend uitvoeringsprogramma

De gemeente Eemnes geeft uitvoering aan het Klimaatbeleid Eemnes 2012-2020 Aanvullend uitvoeringsprogramma. De gemeente streeft hierin naar een CO2 reductie van 15% in 2020 ten opzichte van 2009. Met het programma richt de gemeente zich op de bewoners en de bedrijven van Eemnes om hen te stimuleren energiebesparende maatregelen te treffen en het toepassen van duurzame energie en bio-energie.

Toetsing en conclusie

De realisatie van het snellaadstations is een voorbeeld van de wijze waarop de gemeente invulling kan geven aan het klimaatbeleid. Met het snellaadstation wordt het elektrisch rijden verder gefaciliteerd. De ontwikkeling past dus binnen de doelstellingen van het klimaatbeleid.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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

4.2 Archeologie

Toetsingskader: Erfgoedwet

Onderzoek en conclusie

Uit het geldende bestemmingsplan blijkt dat voor het projectgebied geen dubbelbestemming voor archeologie geldt. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.3 Water

Toetsingskader: Watertoets

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap Vallei en Veluwe, 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 nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

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

Provinciaal

- Provinciale Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening

Waterschapsbeleid

Sinds 1 januari 2013 zijn waterschap Vallei & Eem en Veluwe gefuseerd tot het waterschap Vallei en Veluwe. Voor de periode 2016-2021 heeft het waterschap een waterbeheerprogramma opgesteld. Op basis van de strategische doelstellingen uit de Langetermijnvisie, de Deltabeslissingen, de aanbevelingen uit het in 2014 gepresenteerde OESO-rapport en de Kaderrichtlijn Water zijn in dit programma tactische doelen geformuleerd. Per jaarplan wordt samen met de partners concreet invulling gegeven aan de daadwerkelijke realisatie van deze doelen. Per 1 januari 2014 is ook een nieuwe Keur ingetreden voor het gehele waterschapsgebied. In de Keur staat wat er wel en niet mag in watergangen, waterkeringen, bergingsgebieden en ondersteunende kunstwerken en met grondwater. Met die regels beschermt het waterschap de dijken, sloten, waterstanden en grondwaterstanden.

Huidige situatie

Het projectgebied is gelegen bij een verzorgingsplaats langs de A27 in Eemnes. Het projectgebied is in de huidige situatie een grasveld dat niet is verhard. Binnen en in de nabije omgeving van het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig. Binnen het projectgebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Er bevinden zich ook geen natte ecologische verbindingszone zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het plangebied. Het projectgebied is niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering.

Toekomstige situatie

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (ca. 300m²) afgevoerd middels een aansluiting op het rioleringsnetwerk. Hemelwater op het glazen dakoppervlak gaat via een RVS goot naar een PVC regenpijp. 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 is 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.

Er wordt in de legger, gerangschikt naar afnemend belang, onderscheid gemaakt naar drie categorieën oppervlaktewaterlichamen: A, B en C. Voor watergangen behorende tot categorie A en B gelden volgens de Keur van Waterschap Vallei en Veluwe randvoorwaarden met betrekking tot de inrichting. Er geldt een beschermingszone van 5 meter vanaf beide insteken van de watergang. Van de bergingsgebieden en de oppervlaktewaterlichamen in categorie C behoeft alleen de ligging te worden aangegeven.

Aan de oostzijde van het projectgebied, aan de overzijde van de A27, is een A-watergang aanwezig. De A-watergang is een watergang met een belangrijke functie voor de waterhuishouding. De technische zone, een lantaarnpaal en de prijspaal worden op ruim voldoende afstand van de watergang gerealiseerd en ligt hiermee ruim buiten de beschermingszone.

4.6 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadstation komen minimaal 2 tot maximaal 8 oplaadpunten. Op het terrein is het station zo gepositioneerd dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 32 auto's per uur. Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Ten behoeve van de verkeersveiligheid is er eenrichtingsverkeer op het terrein. Auto's rijden aan de noordzijde het station op en rijden aan de zuidzijde het terrein af.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.7 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen

Onderzoek en conclusie

Er zijn geen aangewezen parkeerplekken op het snellaadstation omdat het terrein geen parkeerfunctie heeft voor gebruikers of andere passanten.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Onderzoek en conclusie

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

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

4.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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

4.10 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming / Omgevingsverordening

Onderzoek en conclusie

- Gebiedsbescherming

In de omgeving van het projectgebied ligt geen Natura-2000 gebied. Significante negatieve effecten worden uitgesloten. Op circa 4 km ligt het dichtbijzijnde Natura-2000 gebied, namelijk het Eemmeer & Gooimeer Zuidoever. Gezien de grootte van de ontwikkeling worden ook hier negatieve effecten uitgesloten.

- Soortenbescherming

Momenteel is het projectgebied begroeid met gras. Gelet op de ligging langs een drukke verkeersader, wordt niet verwacht dat ter plaatse beschermde plant- of diersoorten aanwezig zijn. Daarnaast wordt de locatie met enige regelmaat gemaaid. De ontwikkeling leidt dan ook niet tot verstoring of vernietiging van matig of zwaar beschermde planten- en/of diersoorten. Daarmee is er geen strijd met de Wet natuurbescherming. Voor alle soorten blijft wel de zorgplicht van kracht.

Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

In en rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante leidingen.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen initiatiefnemer Fastned.

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van het snellaadstation past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgevingsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation. Daarnaast is het plan economisch uitvoerbaar en staat de initiatiefnemer in voor de kosten van de realisatie. Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing volgt dat het voorgenomen project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE