



**Oirschot**  
Snellaadstation Fastned  
A58 Kriekampen  
Ruimtelijke onderbouwing



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

# RHO ADVISEURS

---

|               |                               |
|---------------|-------------------------------|
| DATUM         |                               |
| IMRO IDN      | NL.IMRO.0823.oir20200856-VAST |
| PROJECT       | Snellaadstation Kriekampen    |
| PROJECTLEIDER | drs. W. Kraaijeveld           |
| OPDRACHTGEVER | Fastned                       |
| PROJECTNUMMER | 20191323                      |

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|  |  |
|  |  |





## Inhoudsopgave

|                          |                                   |    |
|--------------------------|-----------------------------------|----|
| Ruimtelijke onderbouwing |                                   | 5  |
| Hoofdstuk 1              | Inleiding                         | 6  |
| 1.1                      | Aanleiding en doel                | 6  |
| 1.2                      | Ligging projectgebied             | 6  |
| 1.3                      | Afwijking geldend bestemmingsplan | 7  |
| 1.4                      | Leeswijzer                        | 9  |
| Hoofdstuk 2              | Planbeschrijving                  | 10 |
| 2.1                      | Over Fastned                      | 10 |
| 2.2                      | Beoogde ontwikkeling              | 10 |
| Hoofdstuk 3              | Beleidskader                      | 13 |
| 3.1                      | Inleiding                         | 13 |
| 3.2                      | Rijksbeleid                       | 13 |
| 3.3                      | Provinciaal beleid                | 17 |
| 3.4                      | Gemeentelijk beleid               | 18 |
| Hoofdstuk 4              | Toetsing aan omgevingsaspecten    | 21 |
| 4.1                      | Bodem                             | 21 |
| 4.2                      | Archeologie & cultuurhistorie     | 21 |
| 4.3                      | Water                             | 23 |
| 4.4                      | Bedrijven en milieuhinder         | 25 |
| 4.5                      | Wegverkeerslawaaï                 | 25 |
| 4.6                      | Verkeer                           | 25 |
| 4.7                      | Parkeren                          | 26 |
| 4.8                      | Externe veiligheid                | 26 |
| 4.9                      | Luchtkwaliteit                    | 28 |
| 4.10                     | Ecologie                          | 28 |
| 4.11                     | Kabels en leidingen               | 29 |
| Hoofdstuk 5              | Uitvoerbaarheid                   | 30 |
| Hoofdstuk 6              | Conclusie                         | 31 |



---

# RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

**RHO ADVISEURS**

---

Decorative wavy lines in the bottom right corner of the page.



## 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 95 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Eén van de snelweglocaties bevindt zich aan de A58 in Oirschot, op de verzorgingsplaats Kriekampen. De locatie bevindt zich tussen afslag 7 Best en afslag 8 Oirschot. De beoogde ontwikkeling past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. In augustus 2019 heeft de gemeente Oirschot principemedewerking verleend aan de voorgenomen ontwikkeling.

Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.1, eerste lid onder c juncto 2.12, eerste lid onder a, sub 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 rijksweg A58, ten oosten van afslag 8 Oirschot en ten westen van afslag 7 Best, bij de verzorgingsplaats Kriekampen. Dit betreft kadastraal perceel gemeente Oirschot, sectie E, nummer 1185. De verzorgingsplaats beschikt over het tankstation Esso Kriekampen Oirschot en een aantal parkeervoorzieningen voor automobilisten en vrachtwagens.



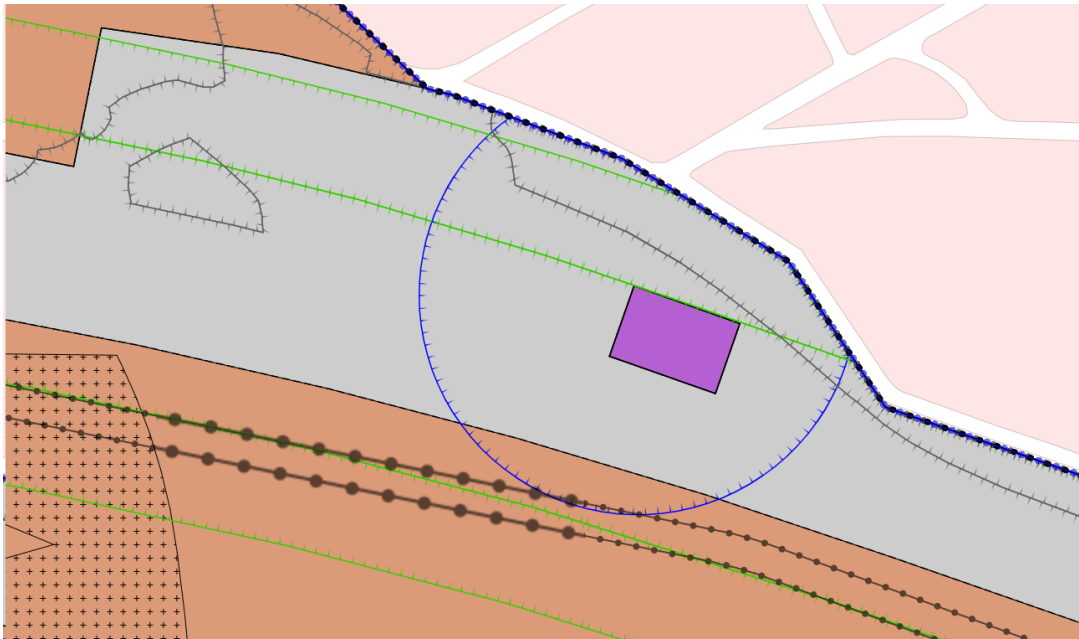
Figuur 1.1: Ligging projectgebied (bron: Kadaster luchtfoto 2019)



Figuur 1.2: Huidige situatie projectgebied (bron: Fastned)

### 1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied fase II 2013', vastgesteld op 18 juni 2013 door de gemeenteraad van Oirschot. Tevens geldt ter plaatse van het projectgebied het bestemmingsplan 'Buitengebied, correctieve herziening' vastgesteld op 21 november 2017. Deze herziening is verwerkt in de in 2020 gepubliceerde geconsolideerde (werk)versie van het bestemmingsplan Buitengebied.



Figuur 1.3 Uitsnede van de geconsolideerde versie 2020 van bestemmingsplan 'Buitengebied fase II 2013' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Ter plaatse van de beoogde snellaadstation geldt de enkelbestemming 'Verkeer' en de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg'. De gronden ter plaatse van deze bestemming zijn bestemd voor:

- a. wegen, paden en overige infrastructurele voorzieningen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg' hoofdverkeerswegen;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - interlokale weg' interlokale wegen;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ontsluitingsweg' ontsluitingswegen;
- e. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - onverharde weg' onverharde wegen;
- f. voet- en fietspaden;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' tevens een parkeerterrein;
- h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – gevarenzone munitieopslagplaats b' tevens een munitieopslagplaats b;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – gevarenzone munitieopslagplaats c' tevens een munitieopslagplaats c;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. nutsvoorzieningen;

alsmede voor:

- l. het behoud van de landschapswaarden en aardkundige waarden ter plaatse van de aanduiding, 'overige zone - reliëf', 'overige zone - akkercomplex 1', 'overige zone - akkercomplex 2' en 'overige zone - waardevol landschapselement';
- m. het behoud van onverharde wegen en paden.

Naast de bestemming 'Verkeer' gelden de volgende gebiedsaanduidingen ter plaatse van het projectgebied:

- Luchtvaartverkeerzone;
- Beperkingen veehouderij;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Extensiveringsgebied;
- Reconstructiewetzone - iv nee;
- Veiligheidszone - lpg;
- Vrijwaringszone - weg 0 - 50 m;
- Vrijwaringszone - weg 50 - 100 m;

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan op de volgende punten:

- de bestemmingsomschrijving staat geen snellaadstation toe;
- de bouwregels staan geen gebouwen toe;
- binnen de 'vrijwaringszone - weg 0 - 50 m' en 'vrijwaringszone - weg 50 -100 m' is uitsluitend bebouwing toegestaan ten behoeve van verkeersdoeleinden (artikel 39.10 en 39.11).

## 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 en inmiddels zijn er al meer dan 95 stations in Nederland, en 114 stations in Europa.

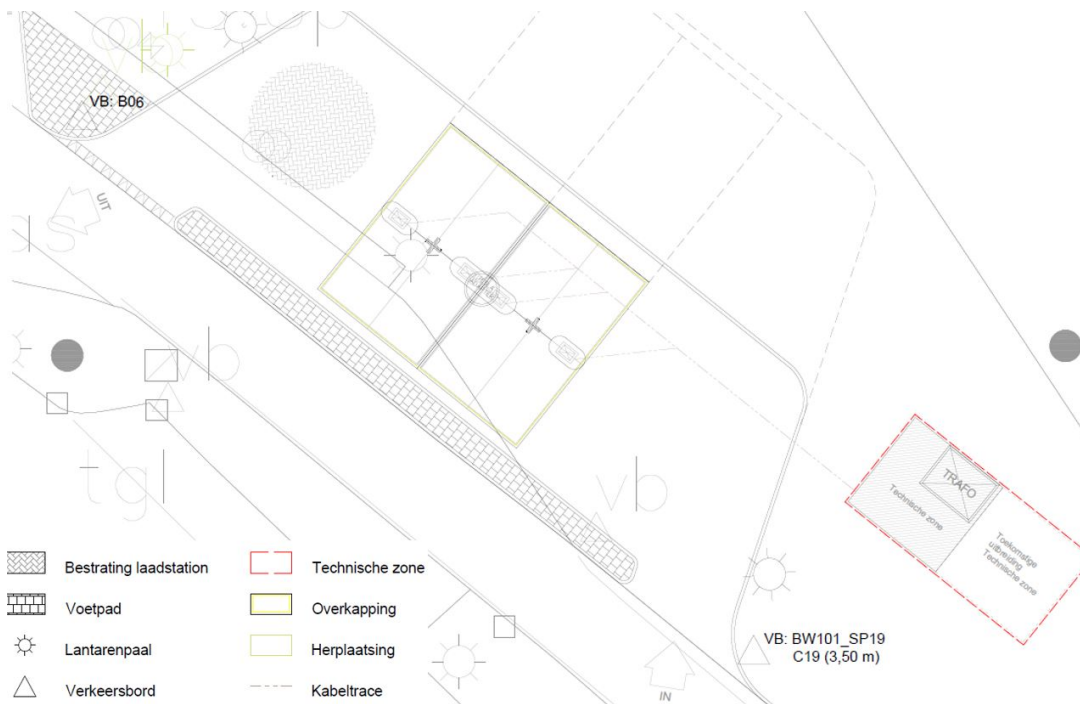
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in toenemende mate elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor elektrische auto's zijn in totaal al ca. 600 laadstations 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 Kriekampen te Oirschot. Deze verzorgingsplaats bevindt zich ten noorden van de A58. Het snellaadstation wordt ontsloten via de toegangsweg die naar de parkeerplaatsen voor personenauto's en vrachtauto's leidt.

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 en de laadinstallaties. 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.





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.

Zoals in figuur 2.3 te zien is, zorgt Fastned 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 natuurlijke materialen, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing.

## 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.

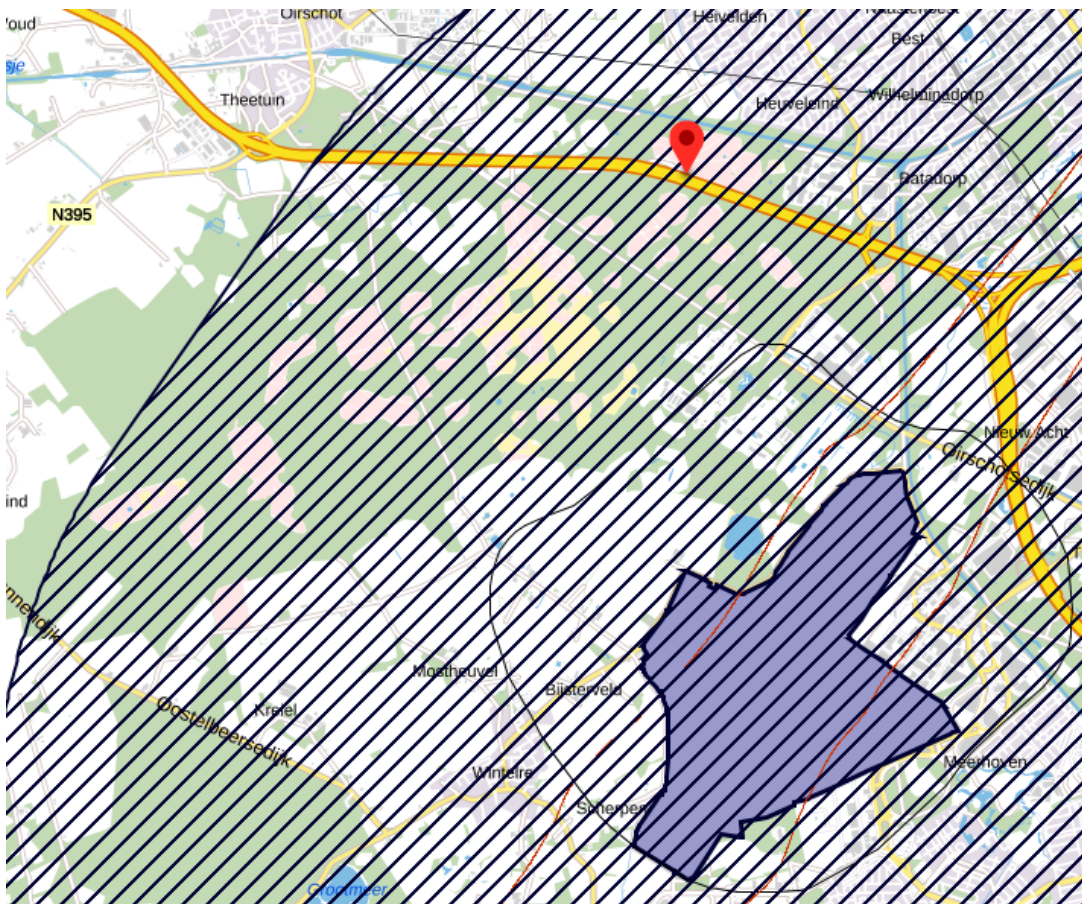
#### **3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)**

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. 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 met uitzondering van het belang Defensie. Voor het projectgebied is relevant dat deze is gelegen binnen obstakelbeheergebied van vliegbasis Eindhoven (figuur 3.1).



Figuur 3.1: Uitsnede kaart 6 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

Artikel 2.6.4 lid 4 van het Barro bepaalt dat de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in, op of boven de grond in een obstakelbeheergebied in overeenstemming is met artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens. Blijkens het geldende bestemmingsplan, dat in overeenstemming is met de regels van het genoemde besluit, mag de bouwhoogte van bouwwerken in het obstakelbeheergebied niet hoger dan 40 m bedragen. De bouwhoogte van het beoogde snellaadstation bedraagt 7 m. Hiermee valt de ontwikkeling ruimschoots binnen de maximale toegestane bouwhoogte binnen het obstakelbeheergebied van vliegbasis Eindhoven. Het Rijksbeleid zoals vastgelegd in het Barro vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

### 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 m<sup>2</sup> in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 300 m<sup>2</sup>. Daarbij



wordt het snellaadstation gerealiseerd nabij het bestaande tankstation. Hiermee is de ontwikkeling passend op deze locatie. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Bovendien 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 A58. 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 CO<sub>2</sub> en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.

De realisatie van snellaadstations vergroot het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden, waardoor de drempel om elektrisch te rijden verder afneemt en het aantal elektrische auto's toeneemt. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en past binnen de visie op de laadinfrastructuur.



## 3.3 Provinciaal beleid

### 3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatbestendig en vernieuwend Noord-Brabant van 2050.

Hieruit zijn vier hoofdpogaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie
- Werken aan een klimaatbestendig Brabant
- Werken aan de slimme netwerkstad
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

#### Toetsing

Op het gebied van mobiliteit binnen de energietransitie is de ambitie van de provincie dat de provinciale infrastructuur in 2050 meer duurzame energie levert dan nodig is voor het in standhouden van de infrastructuur én dat de infrastructuur in 2050 is ingericht voor maximale ondersteuning van duurzaam vervoer (o.a. fietsen en elektrisch rijden), bijvoorbeeld via een fijnmazige oplaadstructuur. De provincie wilt in 2050 alleen nog zero-emissievervoer en gebruikt alleen nog hernieuwbare energiebronnen.

De realisatie van het snellaadstation draagt bij aan de Brabantse energietransitie. De ontwikkeling is in lijn met het provinciaal beleid.

### 3.3.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (geconsolideerd 01-03-2020)

De Interim omgevingsverordening is tot stand gekomen door de verschillende regelingen op provinciaal niveau over de fysieke leefomgeving samen te voegen. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies. De interim omgevingsverordening zorgt voor een uitwerking van de omgevingsvisie in regels.

Voor de ontwikkeling van het snellaadstation zijn de volgende artikelen relevant:

#### Afdeling 3.2 Basis op orde

Conform de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is de aanduiding Natuur Netwerk Brabant van toepassing op de locatie van de beoogde ontwikkeling.

### **Artikel 3.18 Nieuwe ontwikkeling in het Natuur Netwerk Brabant**

Lid 1. Een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant:

- strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken;
- bevat regels gericht op de bescherming van de ecologische waarden en kenmerken en houdt daarbij ook rekening met andere aanwezige waarden en kenmerken, zoals rust, stilte, cultuurhistorische waarden en kenmerken;
- staat, zolang het Natuur Netwerk Brabant niet is gerealiseerd, bestaande bebouwing en bestaande planologische gebruiksactiviteiten toe.

Lid 2. Als ecologische waarden en kenmerken gelden de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het natuurbeheerplan.

Lid 3. Als de inrichting en beheer van het Natuur Netwerk Brabant binnen een gebied is verzekerd, stelt de gemeente binnen negen maanden een bestemmingsplan vast overeenkomstig het eerste lid.

#### **Toetsing en conclusie**

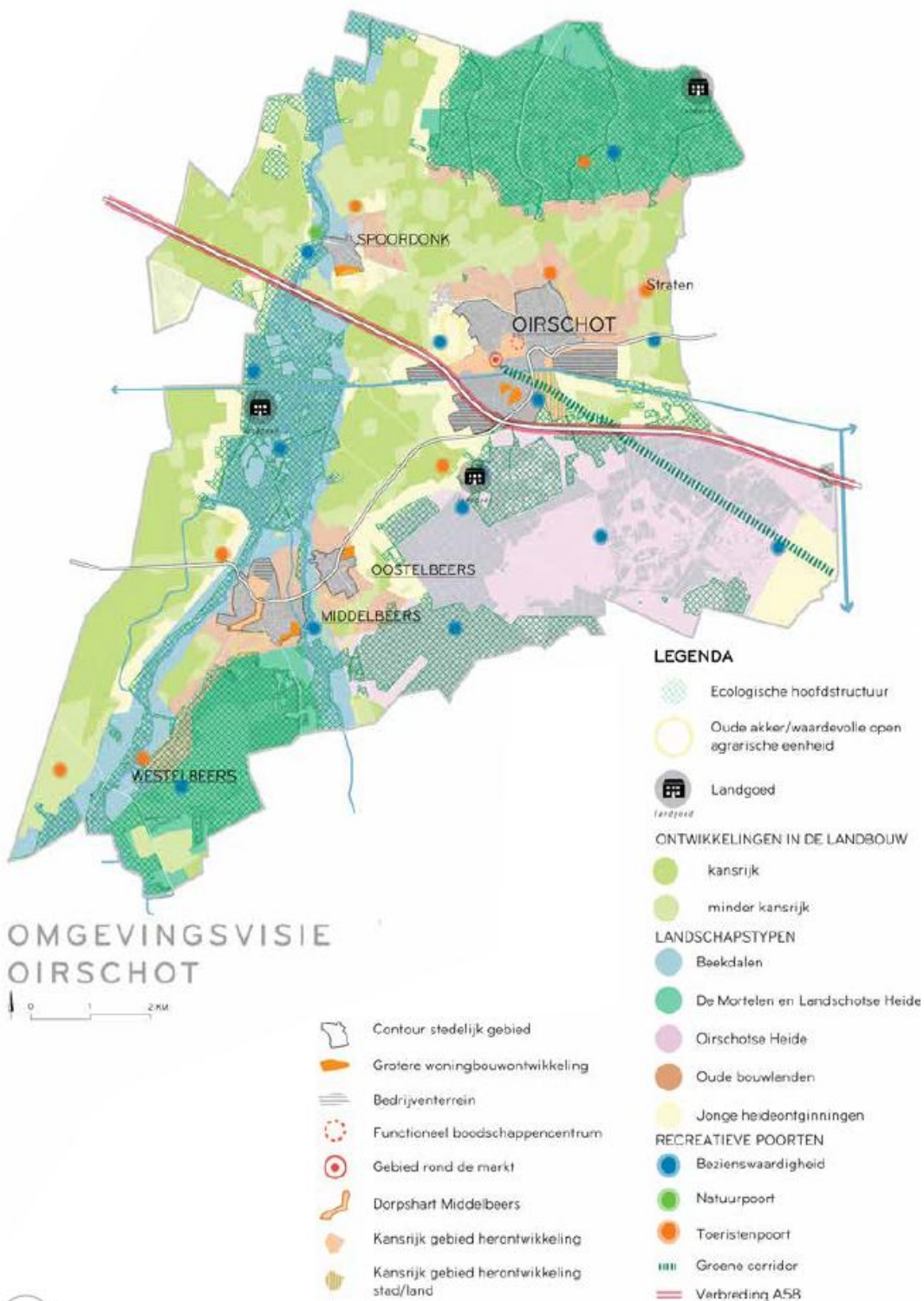
In de geconsolideerde versie van de omgevingsverordening is het projectgebied nog aangeduid voor Natuurnetwerk Brabant. Op 8 december 2020 heeft echter een wijziging plaatsgevonden in de omgevingsverordening met betrekking tot het Natuur Netwerk Brabant. Met de wijziging is deze aanduiding ter plaatse van de ontwikkeling verwijderd. Het Natuur Netwerk Brabant vormt hiermee geen belemmering meer voor de ontwikkeling.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1 Omgevingsvisie Oirschot**

*Vastgesteld op 27-9-2017 door de gemeenteraad van Oirschot*

Het beleid voor de toekomst van Oirschot is vastgelegd in acht thema's en vijf gebieden. Deze zijn nauw verbonden aan de kernboodschap. De thema's en gebieden en de wijze waarop Oirschot hieraan sturing wil geven, zeggen niet alleen iets over inhoud en rol verdeling, maar ook veel over de identiteit van Oirschot.



Figuur 3.2: Kaart omgevingsvisie Oirschot (bron: Gemeente Oirschot, 2017)

De omgevingsvisie Oirschot beschrijft acties op basis van de volgende thema's:

- 
- Natuur, landschap & cultuurhistorie
  - Landbouw
  - Recreatie
  - Veilige en gezonde woon- en leefomgeving
  - Economie & werkgelegenheid
  - Energie, klimaat & milieu
  - Mobiliteit & bereikbaarheid
  - Basis voorzieningen

Binnen het thema 'Energie, klimaat & milieu' spreekt de gemeente Oirschot de ambitie uit om in 2040 een klimaatbestendige en energieneutrale gemeente te zijn. Daarnaast wil de gemeente haar bewoners bewust maken van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de duurzaamheid van de leefomgeving.

#### **Toetsing en conclusie**

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 daarmee bij aan de klimaatbestendigheid van de gemeente Oirschot. Daarnaast zorgt de ontwikkeling van snellaadstations voor meer bewustwording op het gebied van duurzame manieren van vervoer.

#### **3.4.2 Energiebeleid Oirschot**

De gemeente Oirschot heeft als doel om in 2040 een energieneutrale gemeente te zijn. Op 25 september 2018 is het Energiebeleid vastgesteld om invulling te geven aan deze opgave. In het beleid wordt aandacht besteed aan de volgende thema's: mobiliteit, landbouw en landelijk gebied, industrie/MKB/kantoren, woningen en duurzame energieopwekking. Het thema mobiliteit speelt in op energiezuinig en emissieloos gemotoriseerd verkeer door gebruik te maken van schone stroomopwekking en door voldoende oplaadpalen te plaatsen in de openbare ruimte.

Middels het thema duurzame energieopwekking zet de gemeente in op opwekking van energie middels zonnepanelen en windmolens.

#### **Toetsing en conclusie**

De beoogde ontwikkeling van een snellaadstation sluit aan bij het Energiebeleid Oirschot, zowel op de thema's mobiliteit, als duurzame energieopwekking. Het snellaadstation bevordert de transitie naar elektrisch rijden en de energie die hiervoor nodig is wordt gegenereerd uit wind- en zonne-energie.

## 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 & cultuurhistorie

#### 4.2.1 Archeologie

##### Toetsingskader: Erfgoedwet

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.

##### *Onderzoek en conclusie*

Voor het projectgebied geldt dat er sprake is van een lage archeologische verwachtingswaarde. Archeologisch onderzoek is derhalve niet nodig. Het aspect archeologie vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.2.2 Cultuurhistorie

##### Wettelijk toetsingskader

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz) aangepast. Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De wetgever wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet, bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen was het behoud en beheer van ons erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

##### *Onderzoek en conclusie*

##### **Beleid provincie Noord-Brabant**

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale



Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven. Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.

Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

## **4.3 Water**

### **Toetsingskader: 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 Brabantse Delta 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 Milieu- en Waterplan Noord-Brabant 2016-2021 (PMWP)
- Omgevingsvisie Noord-Brabant
- Provinciale Structuurvisie
- Interim omgevingsverordening

### *Waterschapsbeleid*

Waterschap De Dommel is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente Oirschot op basis van de volgende wettelijke kerntaken: het zuiveringsbeheer, watersysteembeheer, beheer van dijken en beheer van vaarwegen.

Het watersysteembeheer -waaronder grondwater- heeft daarbij twee doelen: zowel de zorg voor gezond water als de zorg voor voldoende water van voldoende kwaliteit.

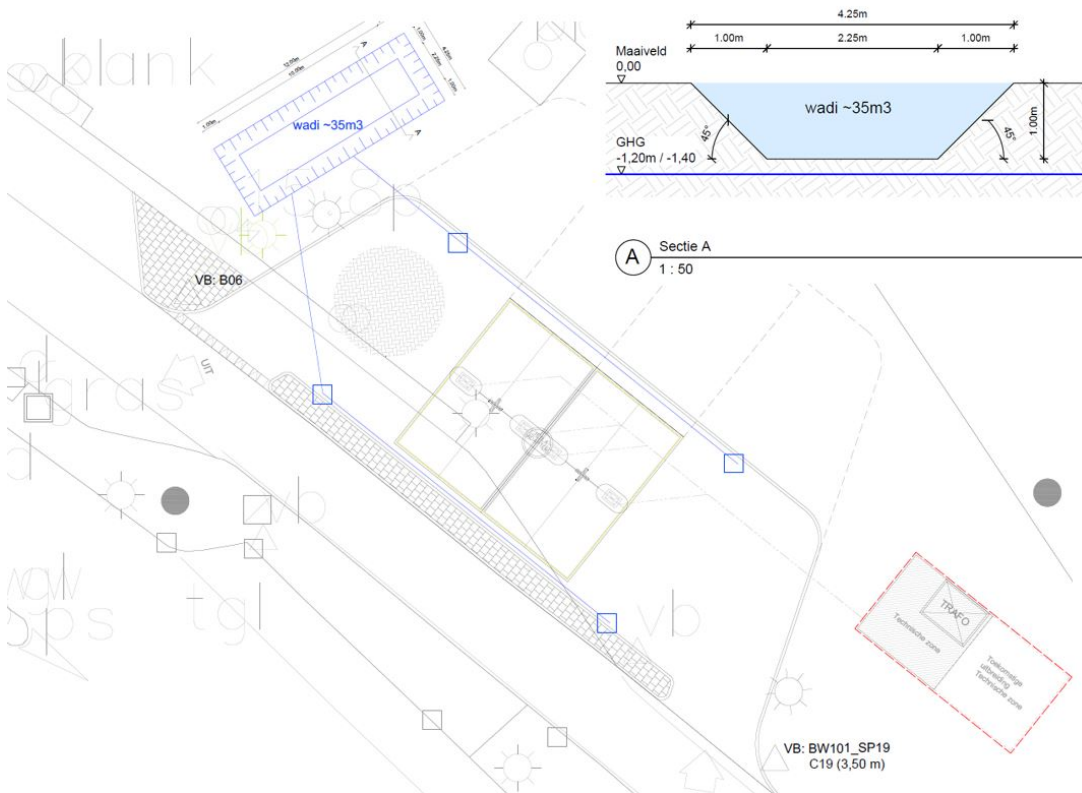
Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in de keur en legger van waterschap De Dommel.

Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

### **Situatie projectgebied**

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping als vanaf de verharding (ca. 582 m<sup>2</sup>) afgevoerd in de bodem. Hemelwater op het dakoppervlak (240 m<sup>2</sup> voor de overkapping en 28 m<sup>2</sup> voor het transformatorstation) gaat via een RVS goot naar een PVC regenpijp. Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen, daarom wordt hemelwater vanaf het dakoppervlak geïnfiltreerd in de bodem.

De Keur van het waterschap stelt dat deze ontwikkeling een hemelwaterbergingseis heeft van 582 m<sup>2</sup> x 0,06 x 1 (gevoeligheidsfactor ter plaatse) = 35m<sup>3</sup>. Initiatiefnemer zal hiervoor een infiltrerende berging in de vorm van een wadi realiseren, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1 Realisatie wadi (bron: Fastned)

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.



Figuur 4.2: Uitsnede legger waterschap de Dommel (bron: <https://www.dommel.nl/legger>)

#### *Conclusie*

Er liggen geen waardevolle watergangen op een noemenswaardige afstand van het projectgebied. Binnen het waterschap geldt een compensatie-eis bij een toename aan verharding van meer dan 500 m<sup>2</sup>. De toename aan verharding in dit project is ca. 300 m<sup>2</sup>, dus er is geen compensatie benodigd.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

## 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 geluidgevoelige object ligt op circa 710 m afstand. Derhalve wordt voldaan aan de richtafstand. Er is sprake van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat.

## 4.5 Wegverkeerslawaai

**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 8 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 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 oostzijde het station op en rijden aan de westzijde het terrein af.

#### *Conclusie*

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. Op de weg die leidt naar het geplande snellaadstation is voldoende ruimte aanwezig voor auto's om kort te parkeren zonder overig verkeer te hinderen. Daarnaast bevinden er zich voldoende openbare parkeerplaatsen op de verzorgingsplaats Kriekampen waar eventuele wachtende bezoekers tijdelijk kunnen parkeren.

## **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.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen en waterwegen) en buisleidingen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bebv).

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. De risico's dienen te worden beoordeeld op het plaatsgebonden en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandseisen tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is op een ongeval met gevaarlijke stoffen met een bepaalde groep slachtoffers. Hoe hoger het groepsrisico, hoe groter deze kans. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek:



de fN-curve. Deze curve geeft aan hoe groot de kans is op een ongeval met een bepaald aantal slachtoffers.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het rijk heeft als maatgevende risicocontour de kans op overlijden van 10-6 per jaar gegeven (indien een persoon zich gedurende een jaar binnen deze contour bevindt is de kans op overlijden groter dan één op een miljoen jaar).

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan het plaatsgebonden risico 10-6. Het plaatsgebonden risico 10-6 is voor ruimtelijke besluiten vertaald naar grenswaarden en richtwaarden.

De wetgeving is erop gericht om voor bestaande situaties geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoren en sportcomplexen) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 10-6 per jaar.

Nieuwe ontwikkelingen van kwetsbare objecten binnen de risicocontour van 10-6 per jaar zijn niet toegestaan. Nieuwe ontwikkelingen van beperkt kwetsbare objecten zijn ongewenst, maar wel toegestaan indien gemotiveerd kan worden waarom dit noodzakelijk is. Daarnaast dient aangetoond te worden dat afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van:

- de kans op een ongeval;
- het effect van het ongeval;
- het aantal personen dat in de omgeving van de bron(inrichting of transportroute) verblijft;
- de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeval.

Het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het zogenaamde invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Hoe meer personen in het invloedsgebied aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is, en hoe hoger het groepsrisico. Bij het opstellen van een bestemmingsplan, waarvan het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron, geldt een verantwoordingsplicht.

#### *Onderzoek en conclusie*

Er dient getoetst te worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. Dit zijn onder andere woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants en winkels.

Een snellaadstation is geen kwetsbaar object en hoeft daarom niet getoetst te worden aan het Bevi en de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de directe omgeving van het projectgebied ligt één risicovolle inrichting. Het betreft Esso tankstation



Kriekampen. De plaatsgebonden risicocontour valt over het projectgebied. De realisatie van het snellaadstation betreft echter geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk. In de directe omgeving zijn verder geen risicovolle inrichtingen gevestigd. De A58 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Dit vormt echter geen beklemming voor de beoogde ontwikkeling, omdat zoals hiervoor is aangegeven een snellaadstation geen kwetsbaar object is.

#### Reactie Veiligheidsregio

De ontwikkeling van het snellaadstation levert geen aanzienlijk verhoogd risico op wat rechtvaardigt dat er een aanvullende bluswatervoorziening normaliter vereist is.

Echter heeft de Veiligheidsregio geconstateerd dat nabij het LPG-tankstation, en daarmee ook het snellaadstation, geen bluswatervoorzieningen in de directe omgeving van het tankstation voorhanden zijn. Hierdoor is de situatie qua bluswater niet in overeenstemming met het mogelijke aanwezige risico. Daarmee wordt ook niet voldaan aan de beleidsregels qua bluswatervoorziening voor een LPG-tankstation gelden specifieke eisen. Omdat er nog geen bluswatervoorziening aanwezig is, moet er bij het tankstation daarom alsnog om een bluswatervoorziening worden geplaatst.

## **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.

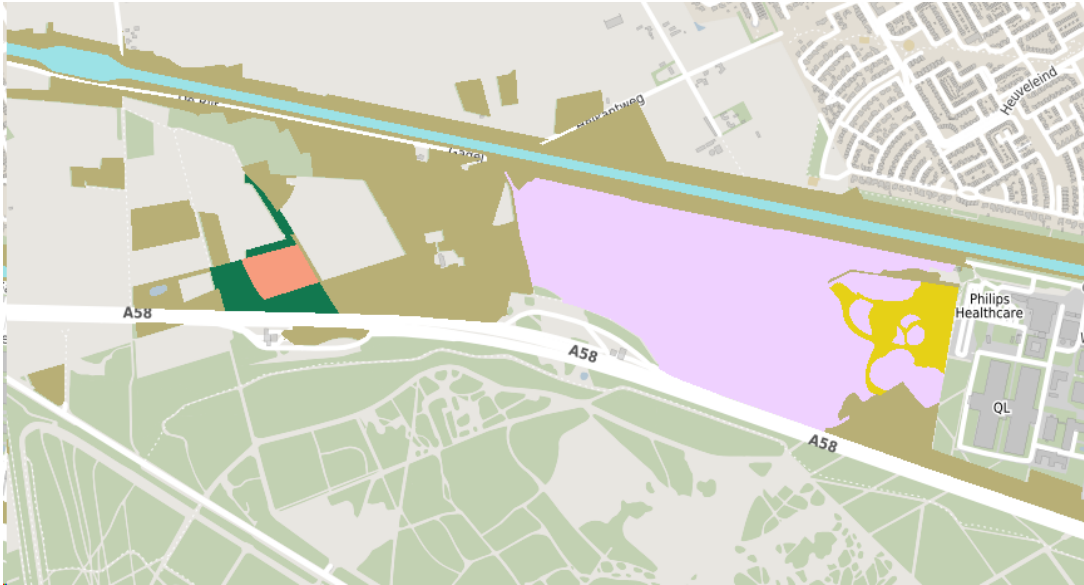
## **4.10 Ecologie**

### **Toetsingskader: Wet Natuurbescherming / Interim omgevingsverordening Noord-Brabant**

#### *Onderzoek en conclusie*

- Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied, Kempenland-West, bevindt zich op iets minder dan 7 kilometer afstand van het projectgebied. Significante negatieve effecten worden uitgesloten. Een Natuur Netwerk Brabant gebied grenst aan het gebied. Gezien de grootte van de ontwikkeling en de inpassing in de omgeving worden ook hier negatieve effecten uitgesloten.



Figuur 4.3: Uitsnede natuurbeheerkaart Brabant (bron: kaartbank.brabant.nl)

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 stikstofuitstotende 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.

- Soortenbescherming

Momenteel is het projectgebied begroeid met gras en zijn er bomen aanwezig. 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. 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.

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.

