

SNELLAADSTATION FASTNED A67 VENLOSE HEIDE

Venlo

11 februari 2022



RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM
KENMERK

11 februari 2022
400706.20211256

PROJECT
PROJECTLEIDER

Snellaadstation Fastned A67 Venlose Heide
drs. W. Kraaijeveld

OPDRACHTGEVER
PROJECTNUMMER

Fastned
20211256

AUTEUR

Eva Louwers



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	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Toetsing aan omgevingsaspecten	19
4.1	Bodem	19
4.2	Archeologie	19
4.3	Water	20
4.4	Bedrijven en milieuhinder	22
4.5	Wegverkeerslawaaï	22
4.6	Verkeer	22
4.7	Parkeren	22
4.8	Externe veiligheid	22
4.9	Luchtkwaliteit	23
4.10	Ecologie	23
4.11	Kabels en leidingen	23
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	25
Hoofdstuk 6	Conclusie	27



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

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

Een van de locaties bevindt zich aan de A67 in de gemeente Venlo. De locatie bevindt zich aan de grens tussen Nederland en Duitsland. 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 snelweg A67, aan de grens met Duitsland. De locatie is omheind en is niet in gebruik. Op de verzorgingsplaats Venlose Heide is tevens een kantoor gevestigd wat gespecialiseerd is in douane-afhandelingen en zijn er parkeerplaatsen voor vrachtwagens.



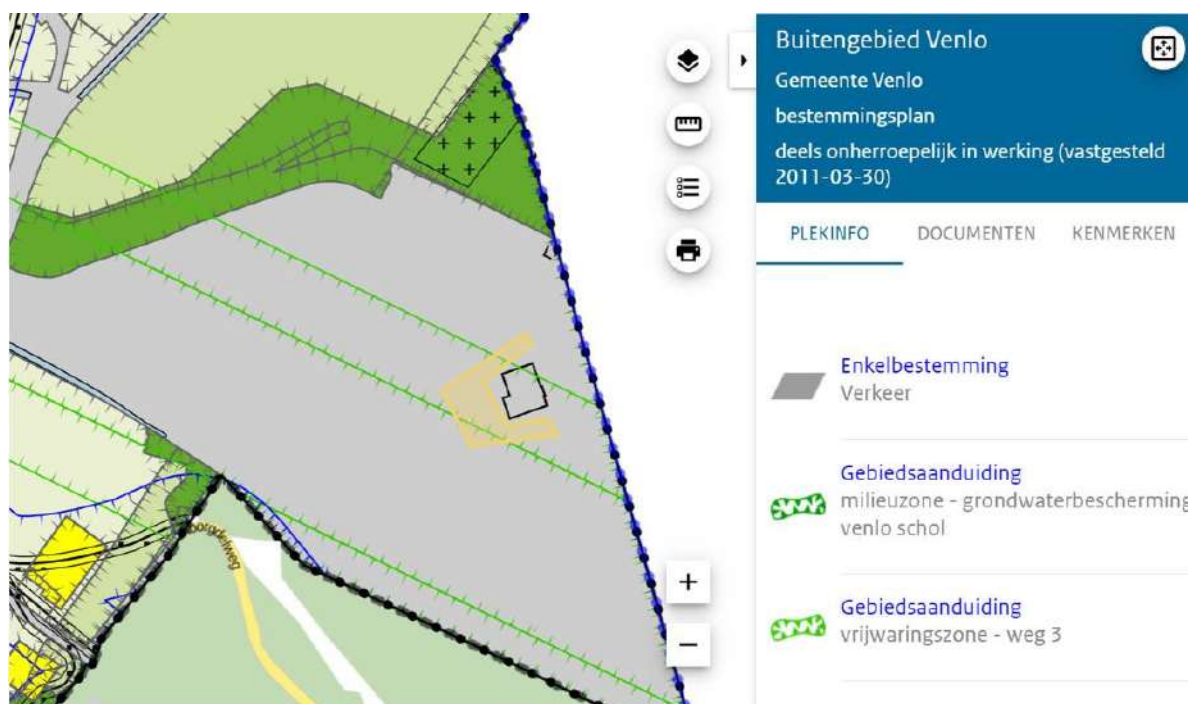
Figuur 1.1: Ligging projectgebied (geel omlijnd) (bron: Kadaster luchtfoto 2021)



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

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is 'Buitengebied Venlo', vastgesteld op 30 maart 2011.



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

De bestemming ter plaatse is 'Verkeer'. Deze gronden zijn bestemd voor hoofdverkeerswegen, internationale wegen, lokale wegen, spoorweg en voet- en rijwielpaden met daarbij behorende voorzieningen van algemeen nut en waterstaatkundige kunstwerken. Er mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van openbaar nut worden gebouwd. Voor voorzieningen van algemeen nut geldt een oppervlakte van niet meer dan 15 m².

Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbescherming venlo schol' is het verboden op of in de gronden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders putten te boren dieper dan 5 meter boven NAP.

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringzone - weg 3' mag er niet gebouwd worden binnen een afstand van 100 meter, gemeten vanuit de as van de dichtsbijzijnde rijbaan inclusief toe- en afritten, met uitzondering van bouwwerken welke nodig zijn voor het wegverkeer.

Strijdigheid bestemmingsplan

Het snellaadstation is in strijd met de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer. Deze laat snellaadstations niet toe. Daarnaast is bouwen binnen de zone van 100 m niet toegestaan. Hiervan kan worden afgeweken mits het bouwwerk in overeenstemming is met de ter plaatse aangewezen bestemming en door de bouw of situering van het bouwwerk het verkeersbelang niet onevenredig wordt aangetast.

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 al meer dan 95 stations in Nederland, en 114 stations in Europa.

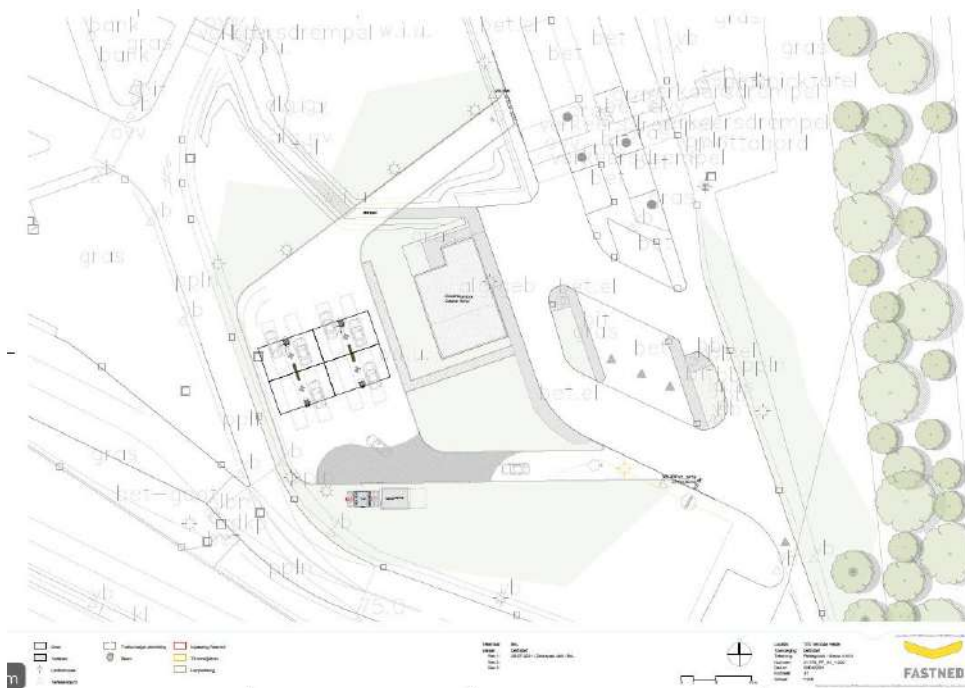
Het bedrijf heeft de ambitie een groot aantal laadstations uit te rollen, om zo een dekkend netwerk van goed bereikbare snelladers te creëren. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in totaal al ca. 600 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 de verzorgingsplaats Venlose Heide langs de A67. Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een terrein wat nu niet actief in gebruik is.

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. Het huidige voetpad krijgt een zebrapad, zodat mensen veilig kunnen oversteken.



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

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

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

Op het terrein is enkel het snellaadstation aanwezig, overig verkeer ondervindt geen hinder van de opladende auto's.



Figuur 2.2: Impressie overkapping snellaadstation

Fastned zorgt door een open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing. Het snellaadstation krijgt een eigen oprit, zodat het dounekantoor geen hinder ondervindt van de gebruikers. Snelladen kan al binnen 15 minuten. Vanaf de beoogde locatie van het snellaadstation is al een veilig oversteekplaats naar een rustplek met meerdere picknickbanken. Op die manier ontstaat er geen onveilige situatie mochten mensen die hun auto snelladen gebruik willen maken van de picknickbanken.

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.

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 ontwikkeling met een ruimtebeslag van minder dan 500 m² in beginsel niet aangemerkt wordt als stedelijke ontwikkeling. De overkapping van het snellaadstation bedraagt 240 m². Samen met de technische zone komt dit uit op een toevoeging van ongeveer 267 m². Hiermee blijft de ontwikkeling onder de grens van de ladder.

Daarbij wordt het snellaadstation gerealiseerd op een bestaande verzorgingsplaats. Op 15 km afstand ligt het eerste tankstation gezien vanaf de grensovergang. Echter is dit een te kleine locatie om een snellaadstation te realiseren binnen de huidige ruimtelijke structuren. Op de verzorgingsplaats Venlose Heide is de beoogde locatie momenteel niet in gebruik en is dit hiermee een geschiktere locatie. Hiermee is de ontwikkeling passend op deze locatie.

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 verzorgingsplaatsen, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de snelweg. De beoogde ontwikkeling voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.4 Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (2016)

Deze visie van het Ministerie van Economische Zaken is tot stand gekomen op basis van input van de Green Dealpartners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020. Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop. Volgens de visie heeft Nederland op dit moment een goed ontwikkeld landelijk netwerk. Dit netwerk moet blijven meegroeien om de groei van het aantal elektrische voertuigen te accommoderen. Omdat de businesscase niet rendabel is, wordt daar vanuit Green Deal door de overheid ondersteuning voor geboden. Het is van belang dat interoperabiliteit gewaarborgd is en dat men door heel Europa op een voor de EV-rijder aantrekkelijke manier kan reizen. Op dit moment is dat nog niet het geval en daarom wordt ingezet om dit op Europees niveau te organiseren. Daarbij schept het Rijk randvoorwaarden voor bedrijven om te blijven innoveren in technologieën in en rondom de laadinfrastructuur.

Toetsing

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

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

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

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg

vastgesteld op 1 oktober 2021

De Omgevingsvisie is een strategische en lange termijn (2030-2050) visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie stelt op strategisch niveau de kaders voor het provinciaal handelen bij toekomstige ontwikkelingen en activiteiten. De Omgevingsvisie bevat daarmee belangrijke keuzes ten aanzien van het te voeren beleid en vormt de basis voor verdere uitwerkingen.

De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee delen opgenomen, zijnde de thematische visies en gebiedsgerichte visies. De thematische visies gaan gedetailleerd in op de opgaven en ambities betreffende de uiteenlopende onderwerpen en sectoren en beschrijft zaken die gelijk zijn voor heel Limburg. De thematische visies zijn:

1. Wonen en leefomgeving;
2. Veiligheid en gezondheid;
3. Cultuur, sport en erfgoed;
4. Economie;
5. Werklocaties;
6. Mobiliteit;
7. Energie;
8. Land- en tuinbouw;
9. Water;
10. Natuur;
11. Landschap; en
12. Bodem en ondergrond.

Omdat er verschillen zijn tussen de verschillende Limburgse regio's zijn er ook gebiedsgerichte visies gemaakt. Deze gaan in op de onderwerpen genoemd onder de thematische visies maar zijn meer specifiek gericht op de opgaven en ambities in die regio. De gebiedsgerichte visies betreffen:

1. Limburg in bovenregionaal perspectief;
2. Regiovisies Noord- en Midden Limburg; en
3. Regiovisie Zuid-Limburg.

Toetsing en conclusie

Met name het aspect mobiliteit is van belang voor deze ontwikkeling. De provincie streeft (onder meer) naar een goede aansluiting op (inter)nationale en regionale netwerken, zij het voor weg, spoor, water, lucht of leidingen. Hiernaast streeft zij ernaar om een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit zodat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

Een gedegen laadinfrastructuur voor elektrisch rijden in heel Limburg is een ontwikkeling dat hierbij wordt genoemd. De beoogde ontwikkeling van een nieuw Fastned snellaadstation op de verzorgingsplaats Bosserhof is in lijn met deze doelen.

De provincie streeft er verder naar om een CO2-neutrale provincie te zijn in 2050. De ontwikkeling van snellaadstations draagt bij aan duurzame mobiliteit. Het stimuleert en faciliteert niet alleen elektrisch rijden, maar de elektriciteit die nodig is om de auto's op te laden wordt ook duurzaam opgewerkt door zonnepanelen op het dak van het snellaadstation.

De ontwikkeling past binnen de omgevingsvisie.

3.3.2 Geconsolideerde versie Omgevingsvisie POL2014

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

3.3.3 Geconsolideerde versie Omgevingsverordening Limburg 2014

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

Duurzame verstedelijking en bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014.

De locatie ligt binnen het Landelijk gebied in de regio Noord-Limburg, dit is aangegeven in figuur 3.1. Hierbinnen geldt dat indien nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, rekening wordt gehouden met artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Dit is toegelicht in paragraaf 3.2.3.



Figuur 3.1: Uitsnede Omgevingsverordening (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Venlo

De Structuurvisie Venlo, zoals op 25 juni 2014 door de raad van de gemeente Venlo is vastgesteld, heeft als kernopgave om de contrast tussen het stedelijk en landelijk gebied te vergroten door de specifieke kwaliteiten van zowel de stad als het land te benadrukken. Om dit te bereiken zijn de volgende doelen opgesteld:

1. Drukke in ommeland: vergoten van de diversiteit van het buitengebied.
2. Ruimte in de stad: maximale benutting van de bestaande ruimte.
3. Leven met de Maas: voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering.
4. Voorzieningen op maat: het bieden van een vitale voorzieningenstructuur.
5. Robuuste structuren: behouden en versterken van robuuste structuren waarmee de gemeente toekomstbestendig is.

Toetsing en conclusie

Door de ligging aan de grens heeft Venlo een belangrijke positie op het gebied van infrastructuur en logistiek. Een van de ambities is het ontwikkelen van een robuust hoofdwegennet. Hierbij horen passende faciliteiten voor het wegvervoer. Daarbij wil Venlo overschakelen op schone energie. Het snellaadstation levert een bijdrage aan beide ambities, door zowel de faciliteiten van weggebruikers te verbeteren en hierbij bij te dragen aan de overstap op schone energie. Een beter netwerk van snellaadstation maakt het immers aantrekkelijker om over te stappen op een elektrische auto.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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

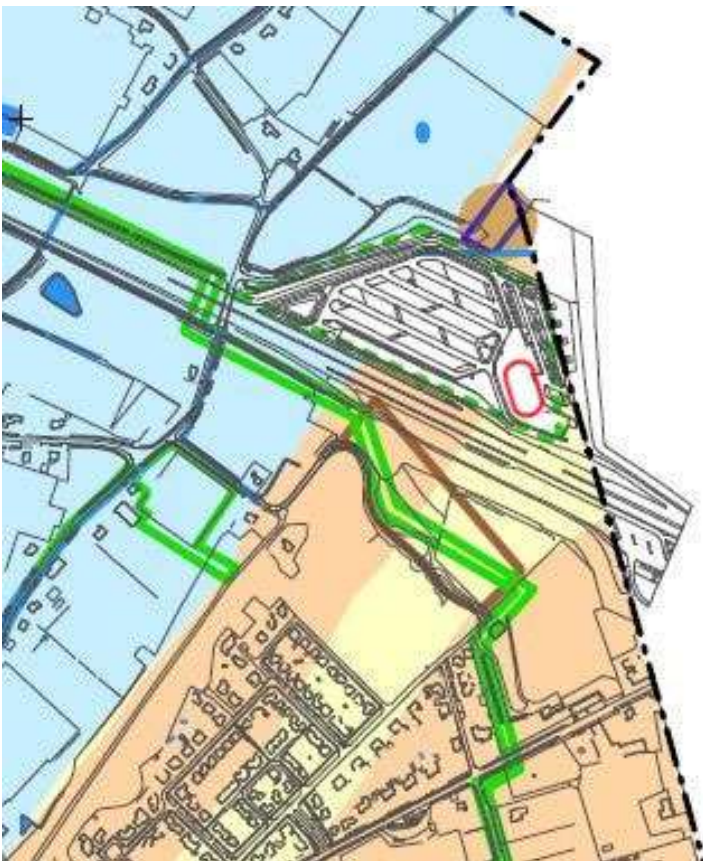
4.2 Archeologie

Toetsingskader: Erfgoedwet / Erfgoednota 'Venlo maakt van erfgoed erfgoed' / gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart

Onderzoek en conclusie

Volgens de archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Venlo (2015) ligt het plangebied binnen een gebied waar reeds een archeologisch monumentenzorg proces (AMZ proces) is voltooid. Ten gevolge van het doorlopen van dit proces is er geen archeologisch onderzoek noodzakelijk ongeacht de diepte en omvang van het project.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het snellaadstation.



Figuur 4.1: Uitsnede kaartblad 6B archeologische beleidskaart Venlo (2015)

4.3 Water

Toetsingskader: Watertoets

Waterbeheer en watertoets

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

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

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

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

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

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan

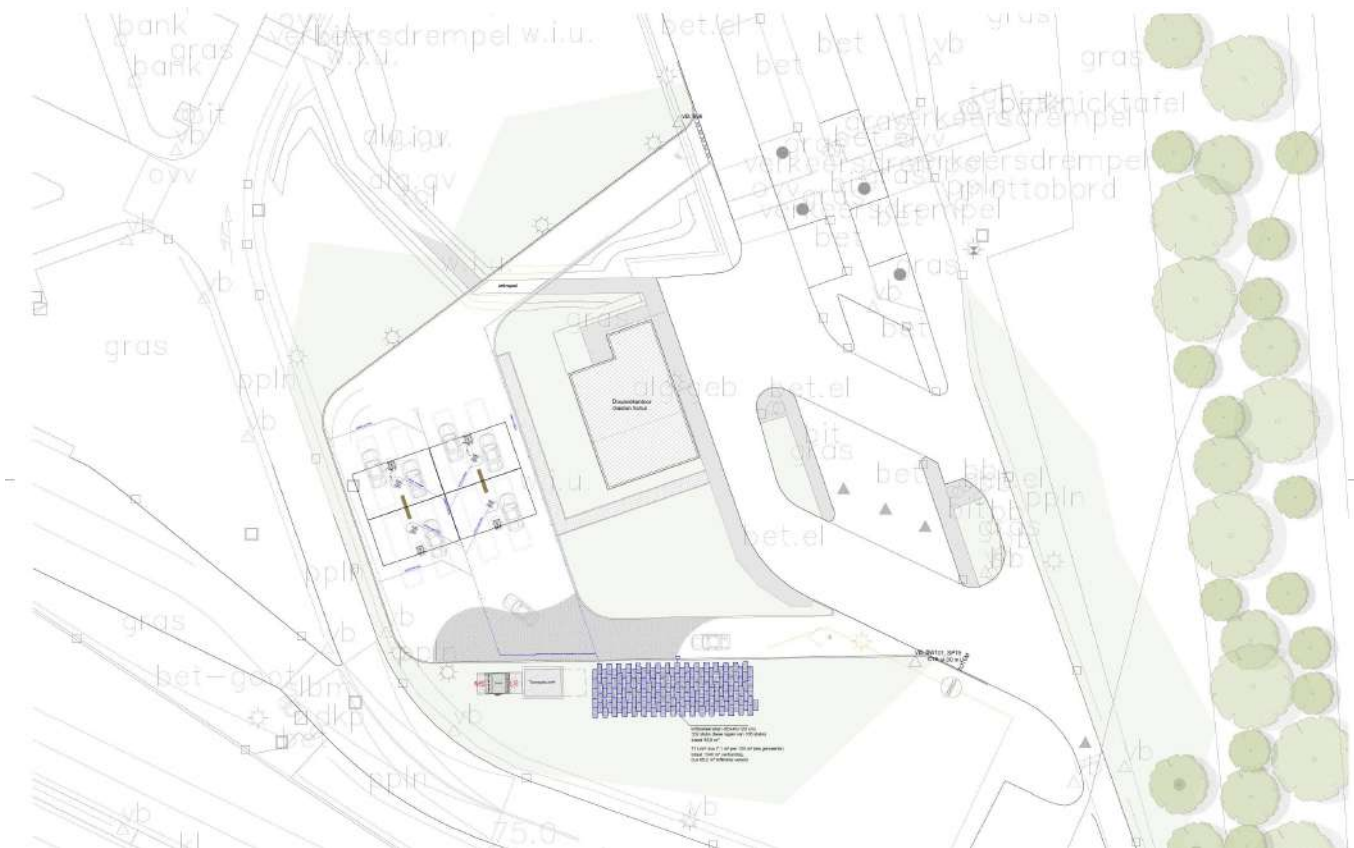
Waterschapsbeleid

Het Waterbeheerplan 2016-2021 is op 14 oktober 2015 vastgesteld door de Algemeen besturen van waterschap Roer en Overmaas en Waterschap Peel en Maasvallei. Het plan heeft een looptijd van 2016 tot en met 2021. Dit plan is, vooruitlopend op de fusie in 2017 tot Waterschap Limburg, een gezamenlijk plan van beide waterschappen.

Waterschap Limburg is bezig met een nieuw waterbeheerprogramma voor 2022-2027. Deze heeft van maart tot mei 2021 als ontwerpt ter inzage gelegen. Waterveiligheid, klimaatverandering en versnellen en werken aan draagvlak staan centraal in het Waterbeheerplan. Intensieve samenwerking tussen gemeenten moet uiteindelijk resulteren in voldoende schoon water en droge voeten. De waterschappen leveren een bijdrage aan de Europese Kaderrichtlijn Water door het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Situatie projectgebied

Hemelwaterafvoer wordt vanaf zowel de overkapping (240 m²) als vanaf de verharding (totaal nieuw ca. 1.340 m²) geïnfiltreerd in de bodem middels infiltratiekragen. Deze zullen worden gesitueerd aan de zuidzijde van de ontwikkeling langs de toegangsweg naar het snellaadstation, zie figuur 4.2. Er wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. De overkapping bevindt zich volledig op de verharding en de verharding zelf betreft grotendeels nieuwe verharding.



Figuur 4.2: Schematische weergave van hemelwaterafvoer en hemelwaterberging (bron: Fastned)

Het terrein is enkel bedoeld voor volledig elektrische auto's, dus kans op vervuiling is zeer klein, maar niet uit te sluiten.

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

Onderzoek en conclusie

Ter plaatse van het projectgebied liggen geen waterkeringen of oppervlaktewateren.

Binnen het Waterschap Limburg geldt dat watercompenserende maatregelen nodig zijn wanneer als gevolg van een ontwikkeling in stedelijk gebied meer dan 2.000 m² verhard oppervlak wordt toegevoegd. De toename aan verharding in dit project is ca. 1.340 m². Op grond van het bovenstaande is er geen compensatie benodigd.

Op grond van de 'Afkoppel beslisboom Gemeente Venlo' moet er bergings/infiltratieruimte komen als compensatie voor (nieuwe) verharding. De benodigde m³ aan bergings/infiltratieruimte is volgens de 'Afkoppel beslisboom Gemeente Venlo' 95,2 m³ wanneer er geen sprake is van een noodoverlaat of leegloopvoorziening op het gemeentelijk stelsel. Totaal wordt er 95,6 m³ aan bergings/infiltratieruimte gerealiseerd. Dit voldoet aan de gestelde eisen van de gemeente Venlo.

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. In de omgeving van het projectgebied zijn geen woningen of andere gevoelige functies aanwezig. Gelet op de ligging binnen gemengd gebied heeft de ontwikkeling geen aantasting van het verblijfsklimaat tot gevolg.

4.5 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

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

4.6 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Locatie en verkeersafwikkeling

In het snellaadstation komen minimaal twee tot maximaal 10 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 40 auto's per uur. Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Het snellaadstation sluit aan op de bestaande verkeersstructuur van de verzorgingsplaats. Er wordt een extra zebrapad toegevoegd zodat voetgangers veilig gebruik kunnen maken van de bestaande weg. De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.7 Parkeren

Toetsingskader: CROW / gemeentelijke parkeernormen

Onderzoek en conclusie

Bij het snellaadstation zijn voldoende parkeerplaatsen voor personenauto's. Het parkeerterrein voor vrachtwagens heeft een gescheiden opricht zodat er geen onveilige situaties ontstaan. Naast de autoparkeerplaatsen zijn verschillende picknickbanken. Deze zijn veilig middels een zebrapad vanaf het snellaadstation te bereiken.

4.8 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

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

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

4.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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

4.10 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

Onderzoek en conclusie

- Gebiedsbescherming

Op 1,1 km afstand ligt het Natura 2000-gebied 'Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg' in Duitsland. De locatie ligt niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied.

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

- Soortenbescherming

Momenteel bestaat het projectgebied uit gras. Er zijn geen bomen aanwezig. Het gras wordt alleen op noodzakelijke plekken verwijderd ter plaatse van het snellaadstation en de toegangsweg.

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 geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

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

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen initiatiefnemer Fastned. Door middel van een anterieure overeenkomst worden afspraken gemaakt over planschadekosten.

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de 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.

