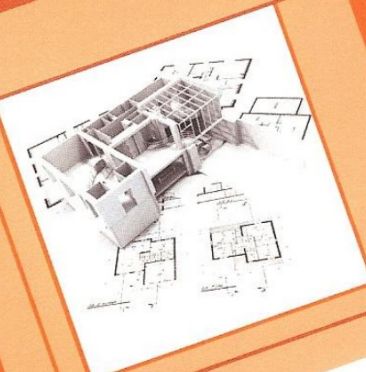
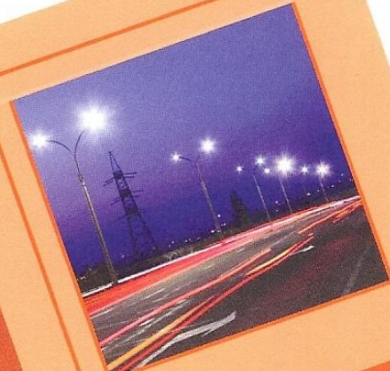
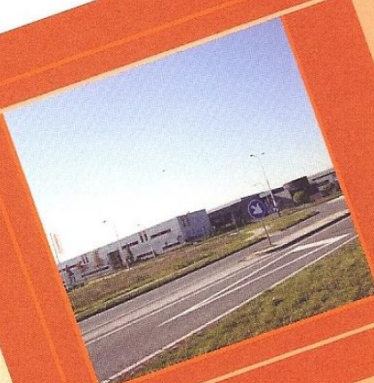
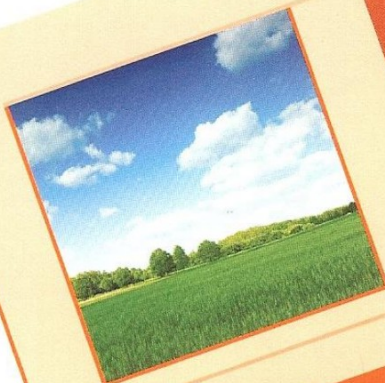




# BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



---

# **TOETS**

## **LADDER DUURZAME VERSTEDELIJING**

**tankstation N279-Boscheweg Beek en Donk**

**Gemeente Laarbeek**

---

## VERANTWOORDING EN STATUS

**Titel:** Toets ladder duurzame verstedelijking tankstation N279-Bossheweg Beek en Donk (gemeente Laarbeek)

**Opdrachtgever:**  
**Contactpersoon:**

**Aantal pagina's:** 16

**1<sup>e</sup> concept:** 15 juni 2023

**2<sup>e</sup> concept:**

**Ontwerp:**

**Definitief:**

**Opsteller:** paraaf:

**Controleur:** paraaf:

## COLOFON

**& JANSEN**  
Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

### Post- en kantooradres:

T/F: 077-3744817  
M: 06-

E: [@kpnplanet.nl](mailto:@kpnplanet.nl)  
I: [www.nl](http://www.nl)

© 2023 & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

*Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.*

*& Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.*

*Alle rechten voorbehouden.*

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	5
1.2 Ruimtelijke ontwikkeling	6
1.3 Leeswijzer	8
<b>2. TOETS LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING</b>	<b>9</b>
2.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling	9
2.1.1 Juridisch kader	9
2.1.2 Toetsing	9
2.1.3 Conclusie	10
2.2 Verzorgingsgebied en aanbodstructuur	10
2.2.1 Algemeen	10
2.2.2 Verzorgingsgebied	10
2.2.3 Aanbodstructuur	11
2.3 Vraagstructuur	13
2.3.1 Behoeft nieuwe tankstation	13
2.3.2 Trends en toekomstige ontwikkelingen	14
2.4 Bestaand stedelijk gebied	15
2.4.1 Juridisch kader	15
2.4.2 Toetsing	16
2.4.3 Conclusie	16
<b>3. CONCLUSIE</b>	<b>17</b>



# 1. INLEIDING

## 1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Laddertoets is het nieuwe artikel 3.1.6, tweede lid Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een **nieuwe stedelijke ontwikkeling** mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de **behoefte** aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het **bestaand stedelijk gebied**, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van over programmering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

In de toets aan de ladder wordt aangesloten bij de jurisprudentie omtrent de ladder voor duurzame verstedelijking. In verband hiermee wordt, naast de behoefte, ook de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling ten aanzien van het woon-, leef- en ondernemersklimaat inzichtelijk gemaakt. Hierbij zijn met name de mogelijke leegstandseffecten van belang.

In de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een functie of voorziening afgewogen binnen het eigen markt- c.q. verzorgingsgebied.

Wat onder een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en is verder uitgekristalliseerd in de jurisprudentie. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als **stedelijke ontwikkeling** wordt genoemd:

*'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'*

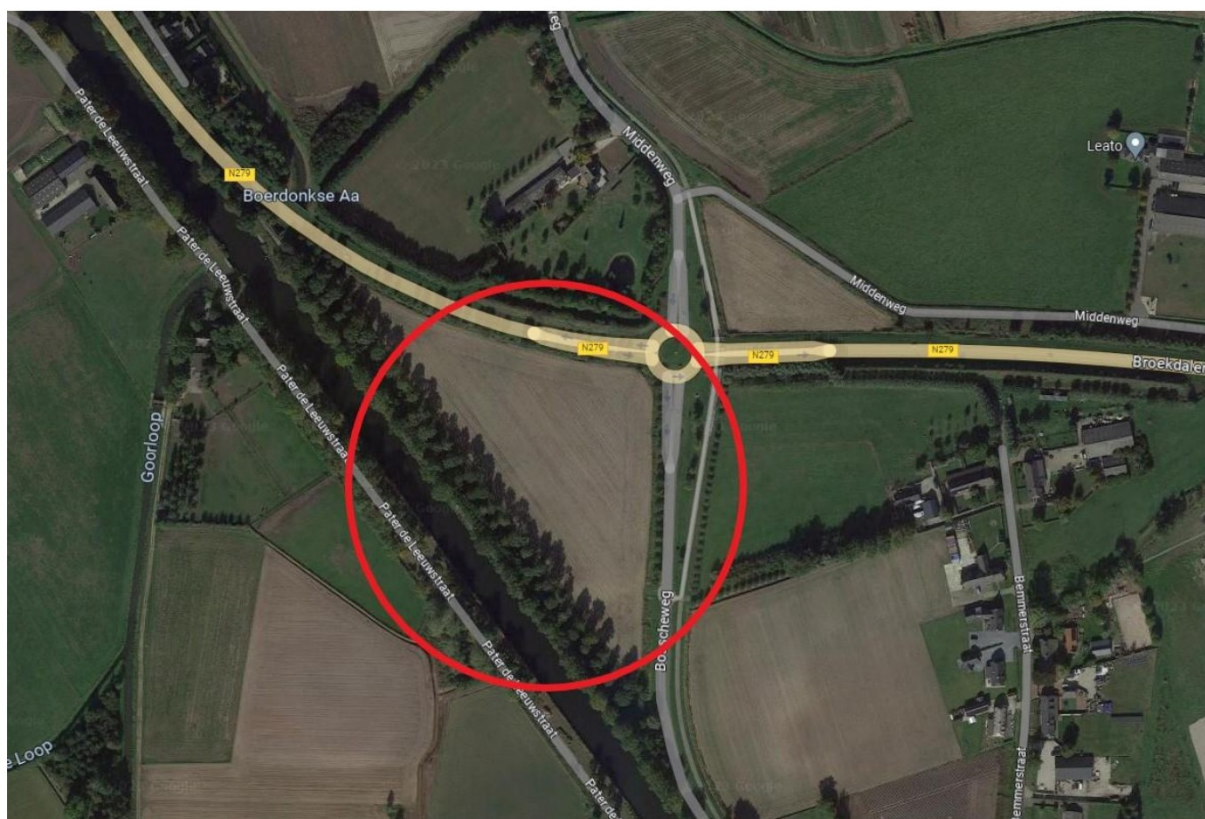
De Laddertoets geldt nadrukkelijk alleen voor **nieuwe** stedelijke ontwikkelingen. Bij de beantwoording van deze vraag moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is ook een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' gegeven. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt:

*'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.*

## 1.2 Ruimtelijke ontwikkeling

Het projectgebied ligt tussen het dorp Boerdonk en Beek en Donk-Noord. Het projectgebied ligt in het buitengebied. Ten westen ligt de Zuid Willemsvaart, ten noorden de N 279 en ten oosten en zuiden loopt de Bosscheweg richting Beek en Donk. Het projectgebied ligt in de 'oksel' van de bocht van de N279 naar de Bosscheweg. Het projectgebied is kadastraal bekend als gemeente Beek en Donk, sectie F nrs. 2497, 2498, 2499 en 2500 en is plaatselijk bekend als Bosscheweg (ong.). Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 2.54 ha.

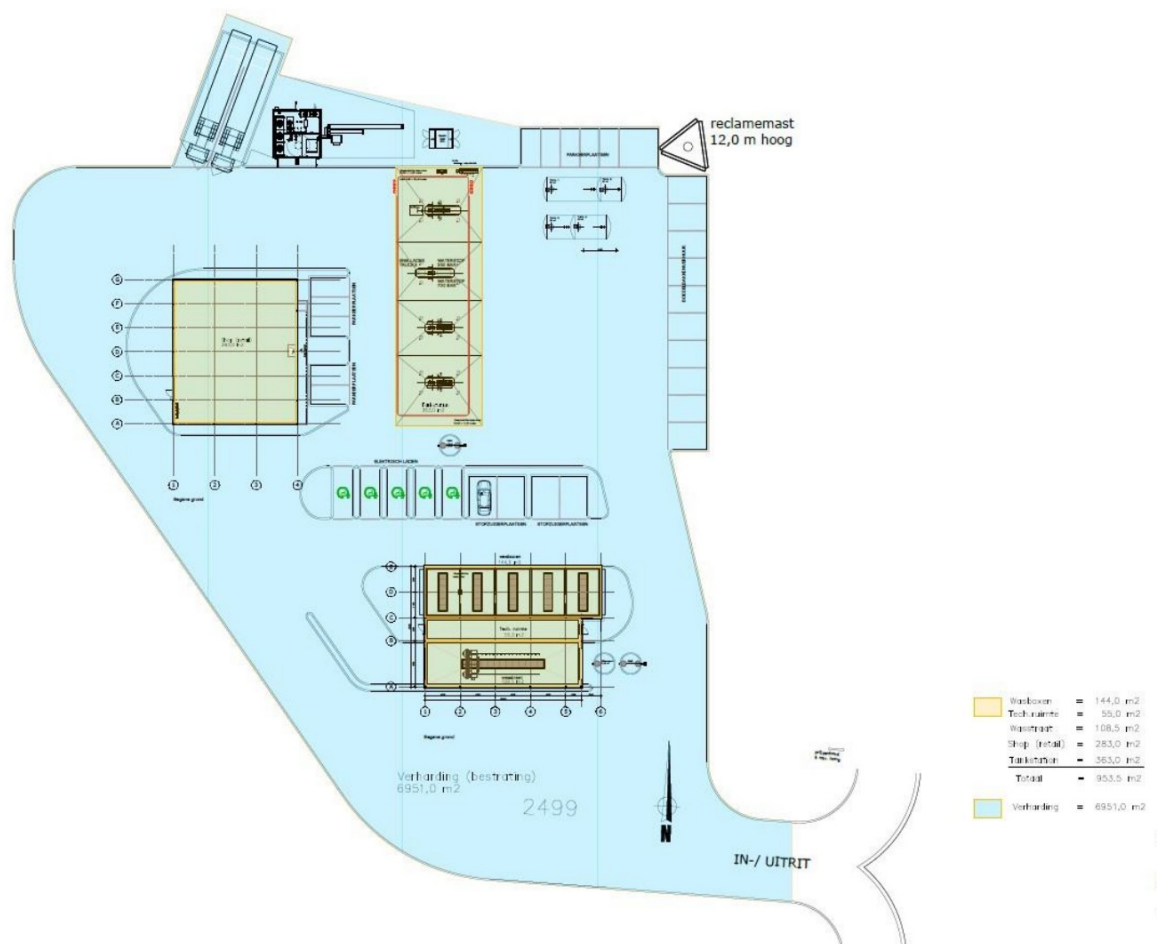


luchtfoto projectgebied e.o.

■■■■■■■■■■, gevestigd aan ■■■■■■■■■■ (hierna ook te noemen: initiatiefnemer) heeft op 2 mei 2017 een verzoek tot principe-medewerking ingediend bij het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Laarbeek om op deze locatie een verkooppunt voor motorbrandstoffen annex winkelruimte, wasboxen en een wasstraat (hierna ook te noemen: tankstation) te realiseren. Bij het nieuwe tankstation kan Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue en ook Blauwe diesel (duurzame diesel) getankt worden. LPG en CNG worden **niet** doorgezet. Er zal wel voorzien worden in nieuwe alternatieve brandstoffen, zoals snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's. Verder wordt een waterstof (diwaterstof H<sub>2</sub>) tankinstallatie gerealiseerd.

Dit nieuwe tankstation moet een bestaand tankstation van de initiatiefnemer in het centrum van Beek en Donk (op de hoek Heuvelplein-Pater Vogelsstraat) gaan vervangen. Dit 'oude' tankstation zal worden gesloten en gesloopt en op deze locatie zal tot een wooninvulling worden overgegaan.

De projectlocatie valt onder het bestemmingsplan 'Buitengebied Laarbeek' en is daarin bestemd als 'Agrarisch' en kent een gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied'. De planregels van deze bestemmingen staan de bouw en exploitatie van een tankstation op deze locatie echter niet toe. Daarnaast gelden de bestemmingsplannen 'Parkeernormen Laarbeek' en 'Parapluplan Archeologie en monumenten gemeente Laarbeek'. Via deze plannen worden de in acht te nemen parkeernormen en de bescherming van archeologische waarden en verwachtingsgebieden in Laarbeek gereguleerd.



#### inrichtingsontwerp tankstation (VO)

De bestemming van het plangebied past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. De bouw en het gebruik van het nieuwe tankstation zal via een omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder a en c jo. artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo) worden geregeld. In de ruimtelijke onderbouwing moet worden aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in lijn is met een goede ruimtelijke ordening. Eén van de aspecten die onderdeel uitmaakt van een goede ruimtelijke ordening is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze toets vindt in dit rapport plaats.

## 1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Binnen de toets zal allereerst bepaald worden of en, zo ja, waarom sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Vervolgens wordt het markt- of verzorgingsgebied bepaald. Daarna volgt de toetsing of de ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en wordt gekeken of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied plaatsvindt. Hoofdstuk 3 bevat een eindconclusie als gevolg van de toets aan de Ladder.



## 2. TOETS LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

### 2.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling

#### 2.1.1 Juridisch kader

Allereerst moet de vraag worden beantwoord of sprake is van een **nieuwe stedelijke ontwikkeling**. Wat onder een **stedelijke ontwikkeling** wordt verstaan is in het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit *‘een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’*. Andere stedelijke voorzieningen betreffen volgens de Nota van Toelichting (2017) *‘accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure’*.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een **nieuwe** stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, Bro behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan<sup>1</sup>.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime niet voorziet in een groter planologisch beslag op de ruimte en niet voorziet in een functiewijziging, voorziet niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, Bro<sup>2</sup>.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, Bro. Van dit uitgangspunt wordt afgeweken als die planologische functiewijziging een zodanige aard en omvang heeft dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling<sup>3</sup>. Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was<sup>4</sup>.

#### 2.1.2 Toetsing

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van een verkooppunt voor motorbrandstoffen bestaande uit 4 afleverzuilen voor Euro 95, Diesel, Diesel High Speed, Adblue, blauwe diesel (duurzame diesel) en waterstof (diwaterstof H<sub>2</sub>). LPG en CNG worden **niet** doorgezet. De afleverzuilen worden geplaatst onder een luifel van 363 m<sup>2</sup> en bouwhoogte van 6 meter. Verder zal er worden voorzien in 5 snellaadpunten voor elektrisch aangedreven auto's.

Daarnaast zal er een winkelruimte/tankshop van 283 m<sup>2</sup> met een bouwhoogte van 4,10 meter en gebouw met 5 wasboxen en een wasstraat (mechanische 'roll-over carwash') van 307,5 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van 4,5 meter, gerealiseerd worden. Er wordt verder ook nog voorzien in 4 stofzuigerplaatsen. Ook wordt de bouw van een reclamemast beoogd. Deze zal een bouwhoogte hebben van maximaal 12 meter. Deze reclamemast bevat het logo van het tankstation zelf.

<sup>1</sup> uitspraken ABRvS van 6 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:915 (Oldenzaal) en van 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1064 (Waalre)

<sup>2</sup> uitspraak ABRvS van 25 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2294 (Weert)

<sup>3</sup> uitspraak ABRvS van 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1075 (Amersfoort)

<sup>4</sup> uitspraak ABRvS van 1 juni 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1503 (Zundert)

Tenslotte zullen op het perceel 29 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 5 voorzien van elektrische oplaadpunten t.b.v. elektrische auto's en 2 opstelplaatsen voor een vrachtauto of bestelbus ten behoeve van het laden en lossen. Van het projectgebied (2.54 ha.) zal ca. 27 % worden verhard (6951 m<sup>2</sup>) door bedrijfsbebouwing en erfverharding ten behoeve van de afwikkeling van het vracht- en personenautoverkeer en het parkeren. Voor de overige 73% blijft het projectgebied onverhard en wordt het met name vormgegeven door groen- en watervoorzieningen.

Relevant is of deze ontwikkeling is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Bij de beantwoording van deze vraag moet volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande plan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het voorliggende plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie<sup>5</sup> dat een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling voldoende substantieel moet zijn om als een stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt. Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m<sup>2</sup> of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m<sup>2</sup>, moet deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt.

Het projectgebied valt onder het bestemmingsplan 'Buitengebied Laarbeek' en is daarin bestemd als 'Agrarisch' en kent een gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone-extensiveringsgebied'. Binnen de planregels van dit bestemmingsplan mogen deze gronden alleen gebruik worden voor een agrarische functie. Er mogen verder binnen het projectgebied geen gebouwen worden gebouwd. Alleen kleinschalige bouwwerken, geen gebouwen zijnde zoals permanente en tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen, vlaggenmasten, erfafscheidingen e.d. zijn ter plaatse toegestaan.

Het project ziet derhalve op de realisatie van een wezenlijke andere functie (van 'agrarisch' naar 'bedrijven') waarbij het planologisch beslag op de ruimte door de beoogde bedrijfsbebouwing en erfverhardingen met 6951 m<sup>2</sup> aanzienlijk groter zal zijn dan in het huidige bestemmingsplan mogelijk is alsmede aanzienlijke groter dan de jurisprudentiële grens van 500 m<sup>2</sup>.

### 2.1.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande is de voorliggende ontwikkeling aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro.

## 2.2 Verzorgingsgebied en aanbodstructuur

### 2.2.1 Algemeen

Wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de behoefte aan de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt te worden beschreven. De behoefte dient te worden bepaald binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en omvang van de ontwikkeling zijn leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. Het verzorgingsgebied moet van geval tot geval worden bekeken en kan sterk verschillen per functie.

### 2.2.2 Verzorgingsgebied

Bij het in beeld brengen van de aanbodstructuur en het inschatten van de marktverhoudingen wordt eerst een relevant verzorgingsgebied bepaald.

---

<sup>5</sup> uitspraak ABRvS van 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724.

Het verzorgingsgebied van het nieuwe tankstation van waaruit de klanten straks gaan komen bestaat eigenlijk uit meerdere deelgebieden.

Het eerste verzorgingsgebied betreft de bedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein Bemmer (I, II, III, IV). Dit bedrijventerrein wordt volledig ontsloten vanuit de Bosscheweg waaraan het nieuwe tankstation komt te liggen. Voor dit gebied betreft het straks het dichtstbijzijnde tankstation. Op het bedrijventerrein Bemmer zijn nu 150 bedrijven gevestigd<sup>6</sup>.

Het tweede verzorgingsgebied betreft de inwoners van de kernen van Beek en Donk en Boerdonk. Dit zal vooral het noordelijk gedeelte van Beek en Donk betreffen. In dit gedeelte bevinden zich nu geen tankstations. Momenteel bevindt het huidige tankstation zich in het zuidelijke deel van de kern van Beek en Donk. Vermoedelijk zullen deze klanten meer gebruik maken van de andere stations die zich in dit gebied bevinden.

In Beek en Donk woonden in 2022 10.820<sup>7</sup> inwoners en deze inwoners bezitten gezamenlijk 5.830<sup>8</sup> auto's.

Daarnaast zullen er ook passanten op de N279 gebruik gaan maken van het nieuwe tankstation. Er bevinden zich tussen Asten (aansluiting met de A67) en Den Bosch (aansluiting met de A2) geen tankstations direct gelegen aan de N279. De dichtstbijzijnde tankstations zijn Greenpoint en Shell in Asten op 20,5 kilometer afstand.

### 2.2.3 Aanbodstructuur

In de aanbodstructuur kan onderscheid gemaakt worden in vier typen motorbrandstofverkooppunten (mbv)<sup>9</sup>:

- onbemand-mbv: mbv waar alleen gepind kan worden, geen aanvullende voorzieningen aanwezig;
- buurt-mbv: gelegen in een woonwijk of aan een buurt-/wijkontsluitingsweg met een beperkt voorzieningenaanbod (kleine shop, soms een wasstraat);
- tangent-mbv: groot mbv gelegen aan een doorgaande route met een compleet voorzieningenaanbod (shop, wasstraat);
- snelweg-mbv: groot mbv gelegen aan een snelweg met een volwaardige shop.

In Beek en Donk zijn nu drie tankstations (MBV's) gelegen en ook in Boerdonk ligt een tankstation. Het betreft de volgende stations:

- **Avia de Brug Beek en Donk – [REDACTED] – Beek en Donk**  
Bemand station (type buurt MBV) met een kleine shop en een kleine wasstraat.  
Afstand: 2,8 kilometer van nieuwe station.
- **Avia Express – Orchideestraat 1-3 – Beek en Donk**  
Onbemand station (type onbemand MBV). Er zijn wel wasboxen aanwezig.  
Afstand: 3,8 kilometer van nieuwe station.

<sup>6</sup> <https://allecijfers.nl/woonplaats/beek-en-donk/#:~:text=Woonplaats%20Beek%20en%20Donk%20telt,5.830%20auto's%20en%201.265%20bedrijfsvestigingen>

<sup>7</sup> <https://allecijfers.nl/buurt/bedrijventerrein-bemmer-laarbeek/>

<sup>8</sup> <https://allecijfers.nl/woonplaats/beek-en-donk/>

<sup>9</sup> Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Toolbox Benzinemarkt



- **Tango – Oranjelaan 44 – Beek en Donk**  
Onbemand station (type onbemand MBV).

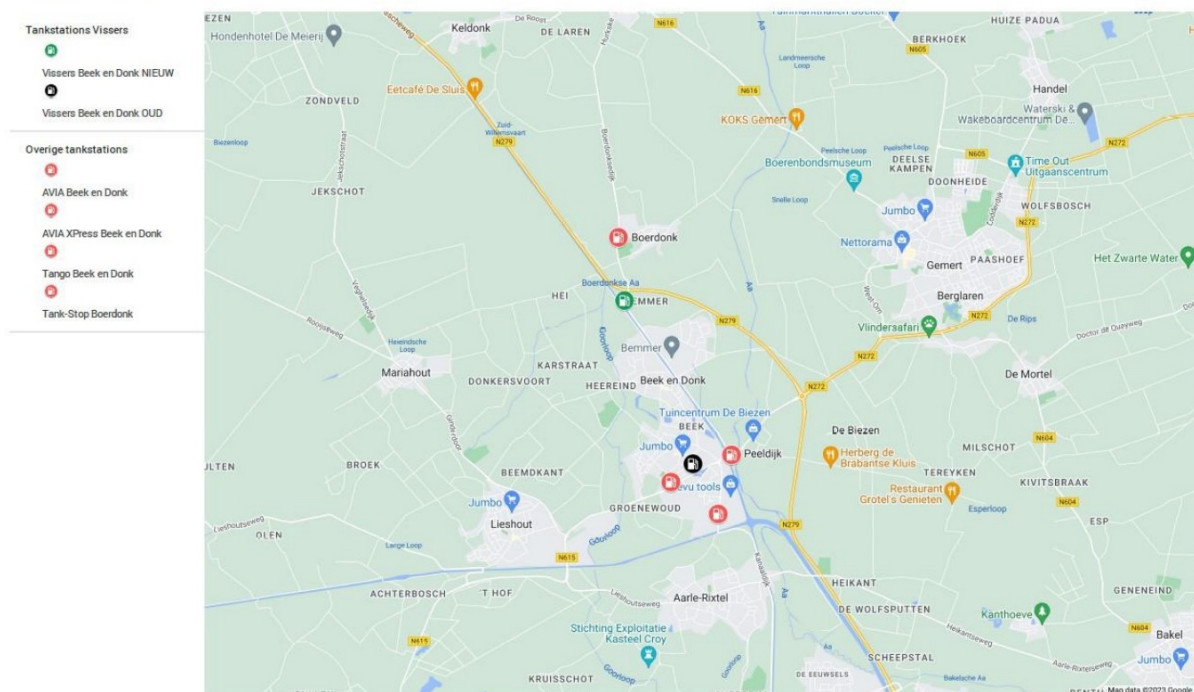
Afstand: 3,8 kilometer van nieuwe station.

- **Tank-Stop – Boerdonksedijk 60 - Boerdonk**  
Onbemand station (type onbemand MBV).

Er zijn geen tangent- en snelweg-mbv's aanwezig.

Alle bovengenoemde stations bevinden zich nu in het zuidelijke gedeelte van Beek en Donk met uitzondering van het onbemande station in Boerdonk. De stations zijn allemaal klein van opzet en alleen geschikt voor personenwagens en niet voor vrachtwagens. Er is nu slechts één bemand station gelegen in Beek en Donk.

## Tankstations Beek en Donk



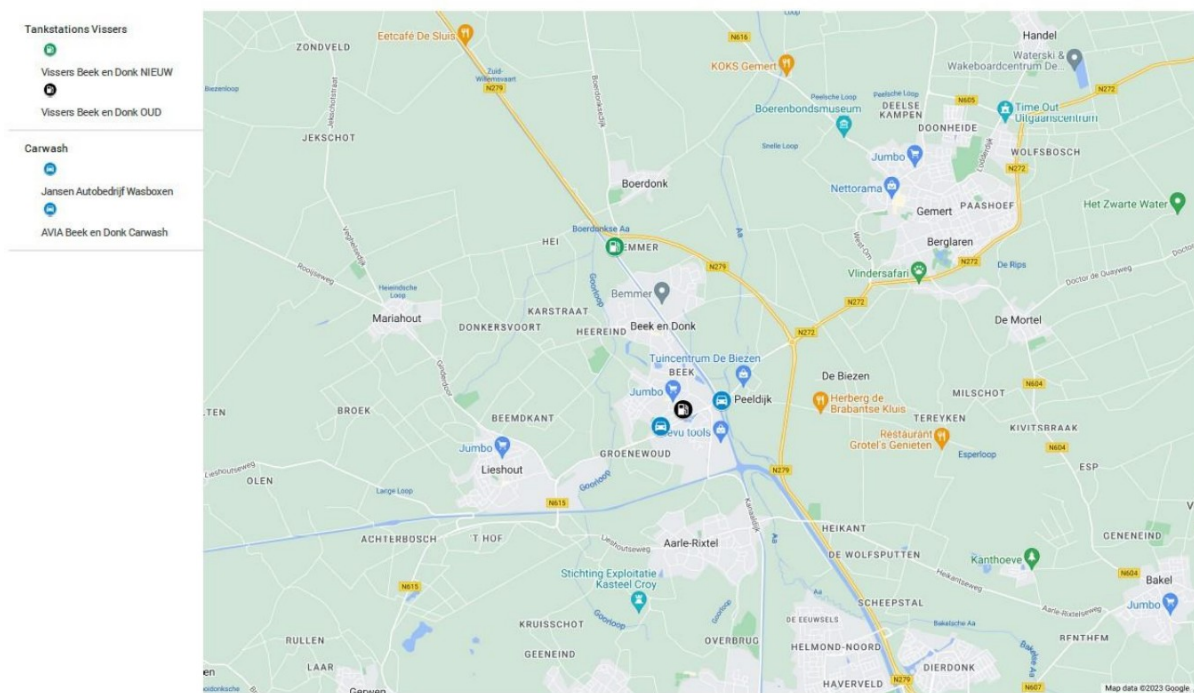
aanbod MBV's binnen verzorgingsgebied

Geen van de huidige tankstations beschikt over een snellaadvoorziening voor het elektrisch opladen van voertuigen. Het dichtstbijzijnde snellaadpunt bevindt zich in [REDACTED] op de [REDACTED]. Deze is geschikt voor personenwagens. Er is nog een voorziening voor het laden van vrachtauto's.

Er is weinig aanbod voor het wassen van personenwagens. Dit betreft nu alleen een kleine wasstraat bij Avia de Brug en wasboxen bij Avia Express. Het nieuwe station kan hier dan ook zeker in een bestaande behoefte voorzien. Er is nu geen wascentrum met kettingwasstraat aanwezig in de omgeving.



## Carwash Beek en Donk



carwash aanbod

## 2.3 Vraagstructuur

### 2.3.1 Behoeftte nieuwe tankstation

In het noordelijk gedeelte van Beek en Donk is nu geen tankstation gelegen. Het aanbod in bemande tankstations met alle voorzieningen is daarnaast ook erg beperkt in Beek en Donk. In het zuidelijke deel van Beek en Donk (grenzend aan Aarle Rixtel) liggen nu alle tankstations waaronder ook het station aan het Heuvelplein van Vissers dat gesloten gaat worden.

Voor het bedrijventerrein Bemmer, waar zich 150 bedrijven bevinden, is nu geen tankstation in de direct omgeving gelegen.

Het aanbod langs de N279 tussen Asten en 's-Hertogenbosch is ook gering. Bij Asten liggen er wel stations (Greenpoint en Shell Nobis in Asten), dit op op 20,5 km van het nieuw te bouwen station. In Veghel liggen ook tankstations, maar niet direct aan de hoofdroute (Shell in Veghel op 10,4 km afstand).

Het aanbod voor auto wasgelegenheden is ook erg beperkt in Beek en Donk. Vermoedelijk zullen inwoners van Beek en Donk nu uitwijken naar andere plaatsen voor het wassen van hun auto.

Momenteel is er ook nog geen aanbod van snellaadvoorzieningen voor personenwagens en vrachtwagens in Beek en Donk. Er is ook nog geen waterstoftankstation gelegen. Het dichtstbijzijnde station voor waterstof is nu gelegen in Veldhoven(!).

## 2.3.2 Trends en toekomstige ontwikkelingen

Het huidige kabinet zet al jaren in op de elektrische auto voor zowel zakelijk als persoonlijk gebruik. Dat staat onder meer in de kabinetsreactie op het voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord (oktober 2018). *“Het kabinet hecht aan de afspraken uit het regeerakkoord van 100% nul-emissie nieuwverkoop vanaf 2035 en de uitfasering van fiscale stimulering wanneer elektrisch het nieuwe normaal wordt”*. Wij verwachten dat dit beleid in de nabije toekomst nog weer bijgestuurd kan worden. Immers, naast elektrisch laden kunnen ook CNG, LNG, waterstof en biobrandstoffen (bijvoorbeeld HVO-diesel) groeicategorieën zijn voor de toekomst. Het percentage bio-brandstoffen dat de leveranciers moeten bijmengen wordt ieder jaar hoger. Ook waterstof wordt een groeicategorie (met name voor wegtransport). Inmiddels zijn er meer dan vijftien waterstoftankstations operationeel. Dit aantal groeit snel.

De komende jaren zullen er zeer veel laadpalen bijgeplaatst moeten worden in Nederland om in de behoefte kunnen voorzien. Er staan inmiddels een behoorlijk aantal semi-publieke laadpalen in Nederland maar er zijn nog maar weinig snelladers (nu circa 4200 publieke snelladers in heel Nederland).

Volgens de Vereniging Elektrische Rijders heeft ons land in 2030 1,7 miljoen laadpunten nodig.

### Verkoopcijfers

Belangrijke aanjager in de groei van de volumes in de fossiele brandstoffen was tot 2019 de groei van het wagenpark en de hoeveelheid gereden kilometers per voertuig. Momenteel bedraagt het aantal personenauto's in Nederland ruim 9 miljoen. Volgens de RAI Vereniging werden er in 2019 in totaal ca. 450.000 nieuwe personenauto's verkocht, in 2020 350.000 en in 2021 ca. 320.000. Een steeds groter deel daarvan is “groen” (ca. 20% van de nieuw verkochte personenauto's in 2021 was volledig elektrisch, ca. 30% hybride). Per begin 2022 was, naar onze inschatting, ruim 7,5% van het wagenpark elektrisch/hybride. Begin 2021 was dit ca. 6%. Begin 2020 was dit ca. 4,5% en begin 2019 ca 3,5%. Zie onderstaande tabel.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	+/-
<b>Totaal personenauto's</b>	<b>8.336.414</b>	<b>8.439.318</b>	<b>8.594.600</b>	<b>8.787.283</b>	<b>8.938.572</b>	<b>9.049.959</b>	<b>1,2%</b>
<b>Benzine</b>	6.562.291	6.670.480	6.814.286	6.995.515	7.150.170	7.246.989	1%
<b>Diesel</b>	1.389.373	1.364.309	1.361.426	1.334.719	1.248.660	1.127.858	-10%
<b>LPG</b>	155.904	140.750	129.303	119.489	110.398	104.441	-5%
<b>Hybride</b>	208.967	239.483	255.994	278.832	307.591	373.488	21%
waarvan:							
MEV	963	1.386	3.334	6.028	12.446	37.763	203%
HEV	129.318	138.567	153.789	174.173	198.373	227.386	15%
PHEV	71.230	92.498	92.765	93.525	92.035	103.183	12%
REEV	7.007	6.471	5.415	4.272	3.560	3.221	-10%
onbekend	449	561	691	834	1.177	1.935	64%
<b>Full EV</b>	<b>9.335</b>	<b>13.065</b>	<b>21.032</b>	<b>45.066</b>	<b>107.721</b>	<b>183.143</b>	<b>70%</b>
<b>CNG</b>	7.605	8.168	9.302	10.241	10.213	9.855	-4%
<b>LNG</b>	12	10	15	20	13	10	-23%
<b>Biobrandstof</b>	2.851	2.926	3.071	3.341	3.579	3.757	5%
<b>Waterstof (FCEV)</b>	26	34	45	56	220	407	85%
<b>Onbekend</b>	50	93	126	4	7	11	57%

MEV: micro hybrid electric vehicle

HEV: hybrid electric vehicle, hybride zonder stekker

PHEV: plug-in hybrid electric vehicle, hybride met stekker

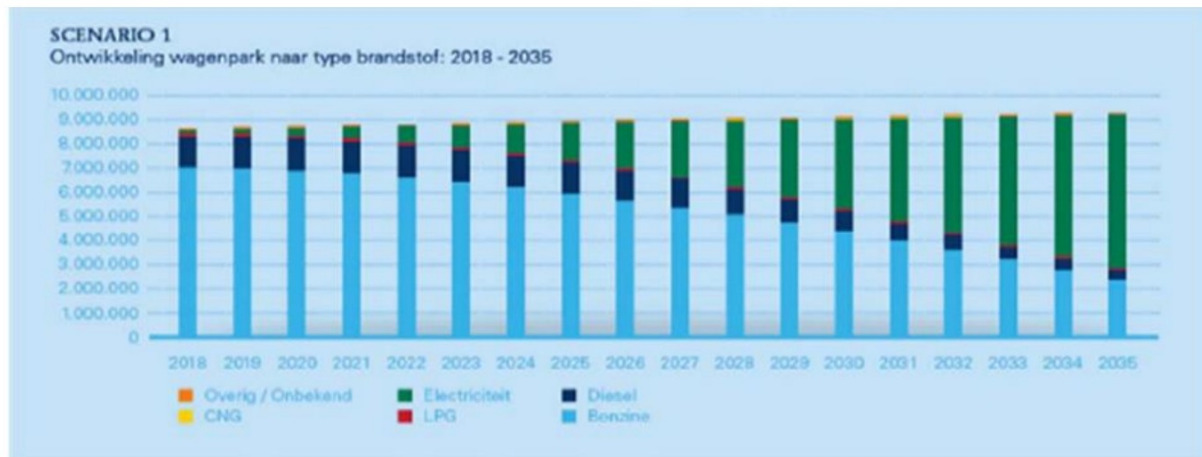
FCEV: fuel cell electric vehicle

FEV: full electric vehicle

### Toekomst fossiele brandstoffen

Belangrijke vraag is wat de toekomst is voor fossiele brandstoffen. Gezien de eerder besproken groei in het wagenpark en gereden kilometers denken wij dat het niet logisch is dat de volumes van fossiele brandstoffen zeer snel gaat teruglopen op korte termijn (ook hybride voertuigen gebruiken benzine). Die kans wordt pas groter bij een serieuze economische crisis voor langere tijd. De langzame krimp houdt verband met de groei van het totale wagenpark. Per saldo was begin 2022 het aantal “fossiele voertuigen” nauwelijks lager dan enkele jaren geleden. Gecombineerd met de eerder aangehaalde levensverwachting van nieuwe auto's (deze bedraagt momenteel 18 à 19 jaar) zorgt dit ervoor dat de daling langzaam gaat. Dit gegeven draagt bij aan het feit dat de nabije toekomst fossiel beter is dan veel mensen momenteel gevoelsmatig verwachten.

Eind 2019 heeft bureau [REDACTED] in opdracht van de VNPI een toekomststudie gemaakt naar de toekomstige brandstofmix. Onderstaande grafiek laat daarvan de voorspelling zien. De volgens [REDACTED] meest realistische voorspelling gaat daarbij uit van 2,3 miljoen elektrische/hybride personenauto's in 2030. Het wagenpark zal dan volgens [REDACTED] ruim 9,1 miljoen voertuigen beslaan. 2,3 miljoen betekent een aandeel elektrisch/hybride van ca. 25% (enkele jaren geleden voorspelde de Bovag een soortgelijk percentage voor 2030). Wij denken dat dit percentage hoger zal uitvallen; in de orde van 30-40% elektrisch/hybride.



## 2.4 Bestaand stedelijk gebied

### 2.4.1 Juridisch kader

Nu is gebleken dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte, moet worden aangetoond in hoeverre die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, Bro definieert het bestaand stedelijk gebied als: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.*

De beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, Bro in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, Bro, kan worden aangemerkt, hangt volgens de Nota van toelichting (2017) af van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

Bij de beantwoording van deze vraag dient volgens de jurisprudentie van de Afdeling te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied al een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied volgens het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur<sup>10</sup>. Daaraan doet niet af dat de bebouwing waarin het voorgaande plan voorzag tijdens de vaststelling van het nieuwe plan nog niet was gerealiseerd<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> uitspraken ABRvS van 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1340 (Veghel) en van 20 mei 2015, nr. ECLI:NL:RVS:2015:1581 (Papendrecht)

<sup>11</sup> uitspraak ABRvS van 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654 (Lansingerland)



## 2.4.2 Toetsing

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het buitengebied van Beek en Donk. Het projectgebied ligt buiten de verkeerskundige - én stedenbouwkundige bebouwde kom van Beek en Donk. Het projectgebied is een weiland en is derhalve dus volledig onbebouwd en onverhard.

Er zijn voor de ontwikkeling van deze specifieke locatie weinig andere (ruimtelijke en bedrijfseconomische) vergelijkbare locaties beschikbaar. Deze locatie is de gelegen in de 'oksel' van een rotonde waarmee de N279 wordt verbonden met de Bosscheweg en de Middenweg. Daarmee ligt het beoogde tankstation op een locatie binnen het belangrijkste ontsluitingsgebied voor auto- en (vooral!) vrachtverkeer van en naar de N279 en het bedrijventerrein 'Bemmer' (I,II, III, IV). Dit vrachtverkeer vormt de belangrijkste doelgroep voor het nieuwe tankstation.

Bovendien wordt met de vestiging van dit tankstation op deze locatie voorgesorteerd om een toekomstige reconstructie van de N279/Bosscheweg/Middenweg tot een ongelijkvloerse kruising met afzonderlijke op- en afritten ter hoogte van Beek en Donk. Het toekomstige tankstation zou direct naast de nieuwe afrit komen te liggen.

Dat maakt deze locatie een *unieke* plek voor de vestigen van een modern tank- c.q. energiestation. Verder is het een onbebouwde (vrije) kavel en zijn er in de bredere omgeving weinig kwetsbare objecten (woningen en bedrijfsgebouwen) aanwezig, wat een belangrijk aspect voor de bedrijfsontwikkeling in de toekomst is (denk hierbij aan de ontwikkelingen rondom de levering van waterstof (diwaterstof H<sub>2</sub>) als nieuwe, schone brandstof).

Een locatie op bedrijventerrein 'Bemmer' (I,II, III, IV) zelf is geen optie omdat daar een vergelijkbare markttechnische en strategisch gunstige locatie niet gevonden kan worden. Bovendien is daar een bedrijfskavel met een oppervlakte van de benodigde 1,3 ha niet beschikbaar. Een locatie binnen het bestaande stedelijk (woon-of centrum)gebied van Beek en Donk is vanwege de potentieel belastende milieu-planologische aspecten zoals externe veiligheidsrisico's, luchtkwaliteit en verkeerstromen (door met name vrachtauto's) en geluidhinder ruimtelijk niet wenselijk. Juist om deze redenen wordt ook de huidige locatie van het tankstation op de hoek Heuvelplein/Pastoor Vogelstraat beëindigd en gesloopt.

## 2.4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voorliggende ontwikkeling wordt voorzien buiten bestaand stedelijk gebied. Er is gemotiveerd dat de voorgestelde ontwikkeling op deze locatie passend is alsmede dat er binnen het bestaand stedelijk gebied (binnen het markt- c.q. verzorgingsgebied) geen vergelijkbare locaties beschikbaar zijn en dat de vestiging van een dergelijk tankstation binnen het bestaand stedelijk gebied ruimtelijk ook niet wenselijk is.



### 3. CONCLUSIE

In het noordelijke gedeelte van de kern van Beek en Donk, het bedrijventerrein Bemmer en voor de passanten op de N279 bestaat een behoefte aan een tankstation met de bijbehorende services als een shop en autowassen. In de toekomst zal er ook steeds meer behoefte ontstaan voor het snel bijladen van personenwagens en vrachtwagens alsook aan het tanken van waterstof. Binnen het bestaande stedelijke gebied van het verzorgingsgebied van deze concrete ontwikkeling zijn er geen vergelijkbare alternatieve locaties beschikbaar.

Op basis van het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat de Ladder voor duurzame verstedelijking positief is doorlopen. De ontwikkeling voorziet in een duidelijke behoefte en vindt – bij gebrek aan locaties binnen bestaand stedelijk gebied - buiten het bestaand stedelijk gebied plaats. Daarmee wordt de ontwikkeling als haalbaar geacht voor wat de betreft de Ladder voor duurzame verstedelijking.