

Fastned B.V.
De heer M. De Wildt
James Wattstraat 77 79
1097 DL AMSTERDAM

Datum
22 maart 2023

Bijlage

Inlichtingen
Mevr. M. Bomhof
0571-27 93 53
m.bomhof@voorst.nl

Uw kenmerk

Onderwerp
omgevingsvergunning

Ons kenmerk
SXO-2022-0002

Op 4 januari 2022 heeft u een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. Deze aanvraag gaat over het bouwen van een overkapping ten behoeve van snelladers (zuidelijke kant) op de locatie Rijksweg A1 De Paal 932 in Wilp - perceel R345 Voorst. Bij deze brief ontvangt u de ontwerpbeschikking op uw aanvraag.

Ontwerpbeschikking

De ontwerpbeschikking met kenmerk SXO-2022-0002 bestaat uit de volgende delen:

- **Ontwerpbesluit en procedure**
In dit deel leest u waarvoor de ontwerp omgevingsvergunning is verleend en welke procedure is gevolgd.
- **Overwegingen**
Hierin leest u per activiteit welke inhoudelijke overwegingen en toetsingen ten grondslag liggen aan de ontwerp omgevingsvergunning.
- **Voorschriften**
In dit deel leest u welke voorschriften en/of beperkingen verbonden zijn aan uw ontwerp omgevingsvergunning.

Zienswijzen

Uw ontwerpvergunning ligt vanaf gedurende zes weken ter inzage op het gemeentehuis. Iedereen kan in deze periode een zienswijze indienen. Maakt iemand gebruik van deze gelegenheid? Dan betrekken wij deze zienswijze bij het maken van het definitieve besluit.

Vragen

Heeft u nog vragen? Neem dan gerust contact met mij op. Mijn telefoonnummer is 0571-27 93 53. Ik ben op maandag, dinsdag en donderdag bereikbaar. Houdt u hierbij ons kenmerk bij de hand. Ook bij eventuele correspondentie is het belangrijk dat u dit vermeldt. Het kenmerk van het dossier is SXO-2022-0002.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders



Mariëlle Bomhof
medewerker ruimte



T. 14 0571
T. 0571 27 99 11
F. 0571 27 43 85
E. gemeente@voorst.nl
I. www.voorst.nl



ONTWERPBESCHIKKING

OMGEVINGSVERGUNNING VERLENEN

Betreft: het bouwen van een overkapping ten behoeve van snelladers (zuidelijke kant) op de locatie Rijksweg A1 De Paal 932 in Wilp - perceel R345 Voorst. De aanvraag is bij ons geregistreerd onder nummer SXO-2022-0002.

Indieningsdatum: 4 januari 2022.

Kadastrale aanduiding: Gemeente Voorst, sectie R, nummer 345.

Besluit

Burgemeester en wethouders hebben besloten, gelet op artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de omgevingsvergunning te verlenen.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Voorst hebben besloten de omgevingsvergunning te verlenen onder de bepaling dat de gewaarmerkte stukken deel uitmaken van de vergunning. De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

1. Het bouwen van een bouwwerk.
2. Handelen in strijd met regels RO.

Procedure

Wij hebben dit besluit voorbereid volgens de procedure van paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De aanvraag is door ons beoordeeld voor de activiteit bouwen aan artikel 2.10 en voor de activiteit handelen in strijd met regels RO aan artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Daarnaast hebben we de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriële regeling omgevingsrecht.

Beroep

Artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht biedt belanghebbenden die een zienswijze naar voren hebben gebracht of belanghebbenden die aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest om naar aanleiding van het ontwerpbesluit tijdig een zienswijze naar voren te brengen, de mogelijkheid beroep tegen dit besluit in te stellen. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Het beroepschrift dient gericht te worden aan de Rechtbank Gelderland, Afdeling Bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem. *Het beroepschrift schorst niet de werking van het besluit waartegen het is gericht.* Met het oog op schorsing kan de indiener van een beroepschrift de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Gelderland eveneens vragen een voorlopige voorziening te treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Deze mogelijkheid is opgenomen in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht.

Uitstel gebruikmaken van vergunning

U kunt nog niet direct gebruik maken van de vergunning. Deze treedt pas in werking nadat de beroepstermijn, die zes weken duurt, verstreken is of wanneer de bestuursrechter beslist op een binnen de beroepstermijn ingediend verzoek om een voorlopige voorziening. Vóór die tijd kunt u dus nog geen gebruik maken van de vergunning.

Twello, 22 maart 2023

namens burgemeester en wethouders



Henri van den Brink
bouwspecialist

OVERWEGINGEN

Overwegingen bouwen van een bouwwerk

1. Het bouwplan is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan Buitengebied, tweede herziening en niet in overeenstemming met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Verbreding A1. De bestemming is Verkeer. Wij hebben besloten hieraan medewerking te verlenen met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder **3** van de Wabo voor het bouwen van een overkapping met traforuimte en technische zone ten behoeve van snelladers binnen bestemming Verkeer en het toestaan van overschrijding van de maximale hoogte en oppervlakte van de overkapping met respectievelijk 7,5 m en 150 m².
2. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland heeft op 26 oktober 2022 positief beslist op de in het kader van de Natuurbeschermingswet aangevraagde 'Verklaring van geen bedenkingen'.
3. Tussen **23 maart 2023** en **5 mei 2023** heeft het ontwerp van dit besluit ter inzage gelegen. Iedereen had in deze periode de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Van deze gelegenheid is (geen) gebruik gemaakt.
4. Naar oordeel van ons college voldoet het bouwplan aan redelijke eisen van welstand. Dit wordt mede ondersteund door het advies van het Gelders Genootschap.
5. Het bouwplan voldoet voor de onderdelen constructieve veiligheid en brandveiligheid aan de bepalingen in de Bouwverordening en het Bouwbesluit.
6. Op de aanvraag zijn *geen* reacties van belanghebbenden binnengekomen.

Overwegingen afwijken van een bestemmingsplan

1. Het bouwplan is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan Buitengebied, tweede herziening en niet in overeenstemming met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Verbreding A1. De bestemming is Verkeer. Wij hebben besloten hieraan medewerking te verlenen met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder **3** van de Wabo voor het bouwen van een overkapping met traforuimte en technische zone ten behoeve van snelladers binnen bestemming Verkeer en het toestaan van overschrijding van de maximale hoogte en oppervlakte van de overkapping met respectievelijk 7,5 m en 150 m².
2. Tussen **23 maart 2023** en **5 mei 2023** heeft het ontwerp van dit besluit ter inzage gelegen. Iedereen had in deze periode de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Van deze gelegenheid is (geen) gebruik gemaakt.
3. Op 9 maart 2023 is het bouwplan stedenbouwkundig beoordeeld en positief bevonden.
4. Voor het bouwplan is een ruimtelijke onderbouwing geschreven waarin het plan stedenbouwkundig beoordeeld en positief bevonden is.
5. Na belangenafweging is gebleken dat het belang van de aanvrager van doorslaggevende betekenis is, dit blijkt uit het volgende:
 - de belangen van derden worden in redelijkheid niet onevenredig geschaad.
 - de afwijking heeft in redelijkheid geen nadelige invloed op het woongenot van derden.
 - de afwijking heeft in redelijkheid geen nadelige invloed op de verkeersveiligheid.

VOORSCHRIFTEN

1. De werkzaamheden uitvoeren volgens de bijgevoegde gewaarmerkte tekeningen en bijlagen.
2. De werkzaamheden voor de realisatie van het laadstation mogen niet eerder plaatsvinden, dan nadat de ontheffing voor soortenbescherming ingevolge de Wet natuurbescherming is afgegeven, de Omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en vellen van houtopstanden en de Omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen en afwijken van ruimtelijke regels is verleend en in werking is getreden.
3. Voorafgaand aan onderstaande werkzaamheden contact opnemen met Fred Stroomberg van de vakgroep Vergunningen en Handhaving. Hij is bereikbaar op nummer 0571-27 92 51 of via het e-mailadres bouwtoezicht@voorst.nl. Vermeldt u hierbij het registratienummer.
 - Bij aanvang van de bouw/verbouwing.
 - Twee dagen voor aanvang van het ontgraven.
 - Eén dag voor het inbrengen van de funderingspalen/grondverbetering.
 - Eén dag voor aanvang van het storten van beton (**zie ook de bijlage met randvoorwaarden**).
 - Bij voltooiing van de bouw/verbouwing.
4. Minimaal drie weken vóór aanvang van de betreffende werkzaamheden de detailberekeningen en –tekeningen ten behoeve van de uitvoering aanleveren. Deze dienen voorzien te zijn van een goedkeuringsstempel van de hoofdconstructeur. U kunt ze mailen naar omgevingsvergunning@voorst.nl. Vermeldt u hierbij het registratienummer.

Tot deze detailberekeningen en –tekeningen worden onder meer gerekend:

 - Wapeningsberekeningen en –tekeningen van in het werk gestorte en geprefabriceerde betonconstructies.
 - Detailberekeningen en –tekeningen van niet tot de hoofdlijn van de constructie behorende delen van beton-, staal- en houtconstructies.
 - Detailberekeningen en –tekeningen van verbindingen en verankering van beton-, staal- en houtconstructies.
 - Detailberekeningen en –tekeningen van constructief metselwerk.
5. In geval van gewijzigd uitvoeren van de bouwconstructie: minimaal drie weken voor aanvang van de werkzaamheden de berekeningen en tekeningen van de belastingen en belastingcombinaties en de uiterste grenstoestand van de bouwconstructie indienen.
6. Pas starten met de werkzaamheden nadat bovenstaande gegevens door ons zijn goedgekeurd.
7. Het uitzetten van de overkapping ten behoeve van snelladers en het bepalen van het peil ten opzichte van het straatpeil laten uitvoeren door de gemeente. Neemt u hiervoor contact op met Ton Romeijn van de vakgroep Vastgoedinformatie. Hij is telefonisch bereikbaar op telefoonnummer 0571-27 93 65.
8. De onderhoudssituatie van het openbaar terrein ter plaatse van de bouw vóór aanvang van de werkzaamheden laten opnemen. Hiervoor tijdig contact opnemen met Marko Pit van de vakgroep Buitendienst Openbaar grondgebied. Hij is telefonisch bereikbaar op telefoonnummer 0571-27 98 55.

Bij oplevering van de bouw het openbaar terrein opnieuw laten opnemen. Geconstateerde gebreken ten opzichte van de opname vóór de bouw worden op kosten van de aanvrager verholpen. Gevaarlijke situaties tijdens de bouw moeten op aanzegging van de gemeente direct opgelost worden. Als de onderhoudssituatie vóór de bouw niet wordt opgenomen gaan wij ervan uit dat deze optimaal was.
9. Het is niet toegestaan bouwmaterialen, containers, cementsilo's en/of een bouwkeet op openbaar terrein of op de weg te plaatsen. Is gebruik van openbaar terrein toch noodzakelijk dan is hiervoor een vergunning vereist. Hiervoor kunt u contact opnemen met Wim Koop op telefoonnummer 0571-27 98 52 of Marko Pit, telefoonnummer 0571-27 98 55.
10. De toegankelijkheid van het openbaar terrein tijdens de bouw waarborgen.
11. Grondwateronttrekking (-en lozing) melden bij het Waterschap Vallei en Veluwe. Hiervoor kunt u gebruik maken van het Omgevingsloket via www.omgevingsloket.nl. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Waterschap Vallei en Veluwe op telefoonnummer 055-527 29 11. Ook kunt u nadere informatie vinden op de website van het waterschap (www.vallei-veluwe.nl).
12. Een klic-melding doen bij het Kadaster als u de grond mechanisch gaat roeren. Als u de grond uitsluitend roert met een schop of spade is dit niet nodig.

13. Wees bij bodemverstorende activiteiten alert op de aanwezigheid van archeologische waarden (vondstmateriaal en grondsporen). Staakt u de werkzaamheden onmiddellijk bij het aantreffen van deze waarden. Meldt u de vondst direct aan Harry Pape-Luijten, regio-archeoloog Stedendriehoek. Hij is telefonisch bereikbaar op telefoonnummer 06-11 70 72 00 of via het e-mailadres h.pape@apeldoorn.nl.

ONTWERP





SNELLAADSTATION FASTNED

A1 DE PAAL

Ruimtelijke onderbouwing

8 februari 2023

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 8 februari 2023

PROJECTLEIDER M. Backx, MSc

AUTEUR mr. N. Weijland





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	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
2.1	Over Fastned	9
2.2	Beoogde ontwikkeling	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Rijksbeleid	12
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Bodem	19
4.2	Archeologie	19
4.3	Cultuurhistorie	20
4.4	Water	21
4.5	Bedrijven en milieuhinder	23
4.6	Wegverkeerslawaaï	23
4.7	Verkeer	24
4.8	Parkeren	24
4.9	Externe veiligheid	24
4.10	Luchtkwaliteit	24
4.11	Ecologie	25
4.12	Kabels en leidingen	25
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	26
Hoofdstuk 6	Conclusie	27



Ruimtelijke onderbouwing



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de transitie naar elektrische mobiliteit versnellen. Dit doen zij door een Europees netwerk van snellaadstations te bouwen, waar elk type elektrische auto al in een paar minuten kan bijladen met hernieuwbare energie van wind of zon. Fastned bouwt aan snellaadstations met een herkenbare overkapping op goed bereikbare locaties. Elke automobilist (wel of niet elektrisch rijdend) kan nu al zien dat laadinfrastructuur beschikbaar is en dat stations bovendien eenvoudig te vinden en te bereiken zijn. Het opladen van elektrische auto's kan steeds sneller, binnen enkele jaren is 10 minuten snelladen per week al voldoende voor de gemiddelde rijder. Dus net als tanken. In Nederland is Fastned met meer dan 150 locaties al hard op weg om een dekkend netwerk te realiseren met stations langs snelwegen.

Eén van de locaties bevindt zich aan de zuidzijde van de A1 in de gemeente Voorst op de verzorgingsplaats De Paal. De beoogde ontwikkeling van een snellaadstation met overkapping en technische installatie past niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Er kan ook geen gebruik worden gemaakt de binnenplanse afwijkmogelijkheden. 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

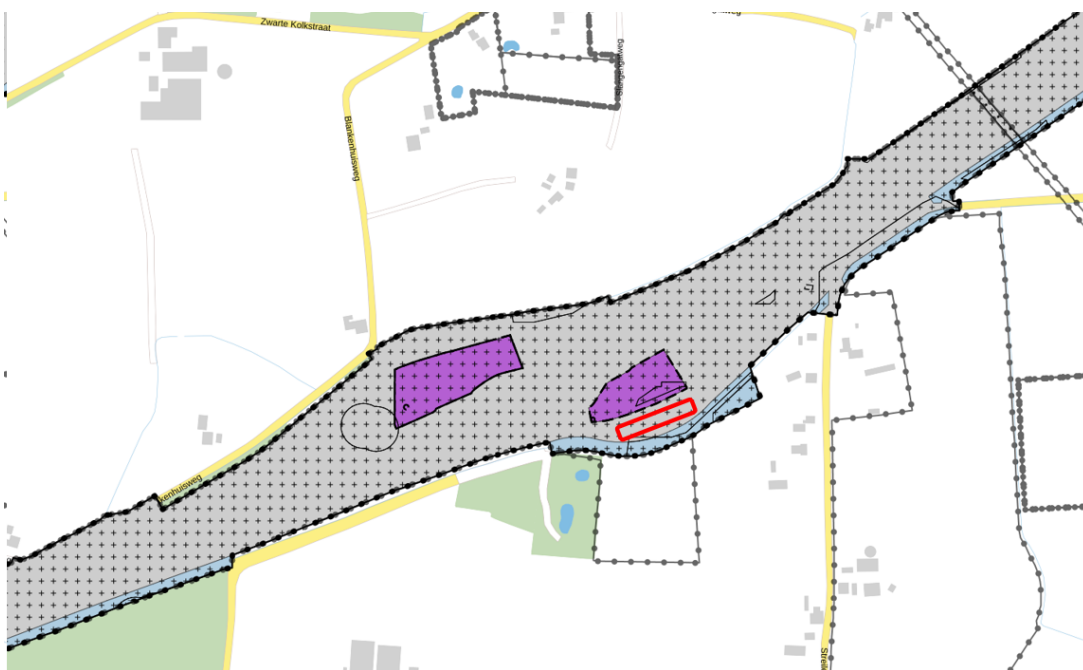
Het projectgebied ligt aan de zuidzijde van de A1 tussen afslag 21 Voorst/Zutphen en afslag 22 Twello/Wilp in de gemeente Voorst. Op de verzorgingsplaats staat verder een tankstation met winkel en zijn er parkeervoorzieningen voor personen- en vrachtverkeer. Het projectgebied ligt aan de voorzijde van de verzorgingsplaats.



Figuur 1.1: Ligging projectgebied, projectgebied rood omlijnt (bron: Arcgis luchtfoto 2021)

1.3 Afwijking geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is 'Verbreding A1', vastgesteld op 31 januari 2022.



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingplan 'Verbreding A1', projectgebied rood omlijnt (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemming ter plaatse is volgens het bestemmingsplan 'Verkeer'. Verder geldt er de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5'.

Verkeer

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor wegen met een doorgaande functie en voor verkeer met een doorgaand karakter die aanliggende gronden uitsluiten, met daarbij inbegrepen voet- en fietspaden, bermen en bushaltes en dergelijke. Verder zijn deze gronden bestemd voor horende voorzieningen zoals parkeren, verhardingen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen.

Het bevoegd gezag kan afwijken van de geldende bouwregels ten behoeve van een oplaadstation voor elektrische motorvoertuigen toe te staan, als deze overkapping kleiner is als 200 m², de bouwhoogte minder als 5 m bedraagt, de ontwikkeling geen nadelige invloed heeft op de verkeersveiligheid en de bestaande landschappelijke, natuurlijke en/of cultuurhistorische waarden niet onevenredig aangetast worden.

Waarde - Archeologie 5

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' geldt er een plicht tot het overleggen van een rapport waarin in voldoende mate is vastgesteld wat de archeologische waarde is bij een bouwwerk groter dan 2500 m² en waarbij de grondwerkzaamheden dieper dan 0,30 meter onder het maaiveld plaatsvinden.

Strijdigheid bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het bestemmingsplan. Een snellaadstation is niet toegelaten binnen de bestemming 'Verkeer'. Ook past de ontwikkeling niet binnen de bouwregels. Verder past de ontwikkeling van het snellaadstation niet binnen de binnenplanse afwijkingsmogelijkheden omdat er sprake is van een grotere bouwhoogte en oppervlak als waarvoor een binnenplanse omgevingsvergunning kan worden verleend.

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations langs de Nederlandse snelwegen te realiseren. In november 2013 is het eerste snellaadstation geopend en inmiddels zijn er al meer dan 150 stations in Nederland en verschillende in andere landen in Europa.

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

2.2 Beoogde ontwikkeling

Fastned is voornemens een snellaadstation met overkapping te realiseren op verzorgingsplaats De Paal aan de zuidzijde van de A1 tussen afslag 21 Twello/Wilp en afslag 22 Voorst/Apeldoorn.

De verzorgingsplaats wordt verbouwd door Rijkswaterstaat, waardoor de locatie van de ontwikkeling bouwrijp is alvorens het snellaadstation kan worden gerealiseerd. De verzorgingsplaats wordt uitgebreid ter plaatse van het beoogde snellaadstation.

Het snellaadstation wordt gerealiseerd aan de voorzijde van de verzorgingsplaats. In de huidige situatie is er een hek, begroeid met klimplanten, en zijn er enkele bomen. Ook zijn er enkele bankjes, prullenbakken, lantaarnpalen en verkeersborden aanwezig.



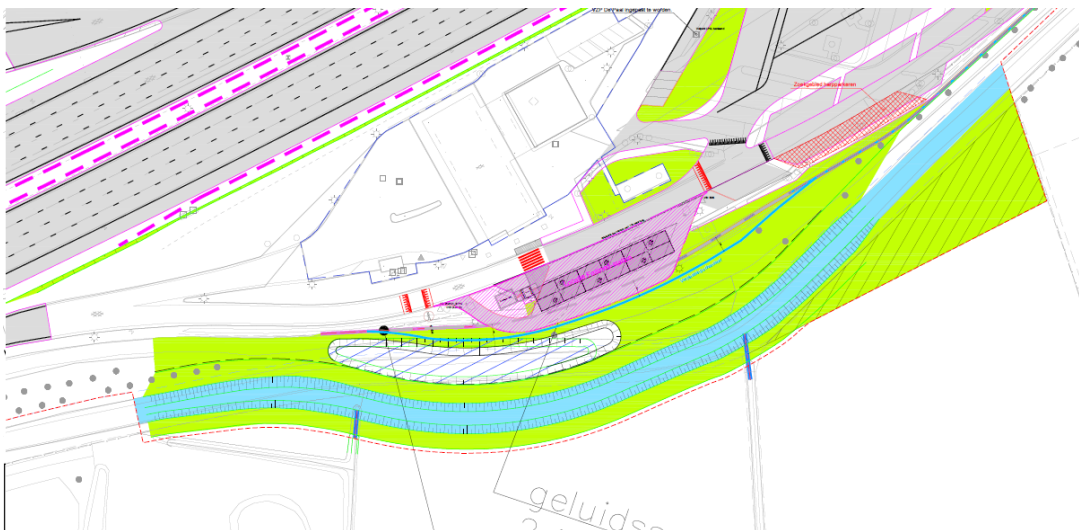
Figuur 2.1: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, augustus 2021)



Figuur 2.2: Huidige situatie projectgebied. (bron: Google Street View, augustus 2021)

Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping en laadinstallaties. Ook wordt een technische installatie gerealiseerd van 5,3 bij 5 meter (uitbreidbaar tot 10,6 bij 5 meter). In de technische zone worden de nutsvoorziening (transformator), meterkast en overige technische installaties geplaatst.

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



Figuur 2.3: Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)

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

Fastned zorgt door het open karakter van het ontwerp van het snellaadstation voor een minimale ruimtelijke impact. Onder andere de materialisering van het station, door het gebruik van hout, zorgt voor een goede ruimtelijke inpassing (zie figuren 2.4. en 2.5. voor een impressie). Hierdoor sluit het ontwerp ruimtelijk aan bij het aangrenzende gebied. De aanwezige wegstructuur op de verzorgingsplaats hoeft ten gevolge van de ontwikkeling ook niet te worden aangepast. Parkeerplaatsen worden gecompenseerd.



Figuur 2.4: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)



Figuur 2.5: Impressie snellaadstation (bron: Fastned)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI) (2020)

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

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

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

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

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

Nationale belangen

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



groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

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

Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

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

Toetsing en conclusie

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

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

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

Deze 14 nationale belangen zijn:

1. 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 en conclusie

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

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

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

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

Toetsing en conclusie

Uit jurisprudentie blijkt dat een bedrijfsuitbreiding van 500 m² in een gebied waar de functie reeds voorkomt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is. De beoogde ontwikkeling heeft een ruimtebeslag van ca. 600 m² voor de overkapping en maximaal 53 m² voor de technische installaties. Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Er is een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan. Een landelijk dekkend netwerk is alleen mogelijk bij realisatie op goed bereikbare plekken langs het hoofdwegennet. Hierbij wordt veelal aangesloten bij bestaande tankstations, zodat sprake is van efficiënt ruimtegebruik. In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de A1. 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 Deal partners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur.

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

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

Toetsing en conclusie

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

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

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

3.2.5 Kader inrichting verzorgingsplaatsen

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

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

Rijkswaterstaat wil energie-laadpunten als basisvoorziening op verzorgingsplaatsen. Op elke plek wordt één vergunninghouder toegestaan. Vanuit verkeersveiligheid mogen laadpunten de doorstroming van verkeer niet belemmeren. De laadpunten moeten ook op zo'n afstand liggen van andere voorzieningen dat de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en externe veiligheid gewaarborgd zijn.

De plaats van het laadpunt moet op een logische manier aansluiten op het ontwerp van de verzorgingsplaats, waarbij versnippering van activiteiten moet worden voorkomen. Laadpunten worden daarom nabij het tankstation aan het begin van het verblijfsgebied gepositioneerd. Als dit ten koste gaat van parkeercapaciteit moet de verloren capaciteit worden gecompenseerd door de initiatiefnemer op dezelfde verzorgingsplaats. Een overkapping bij een laadstation is toegestaan.

Toetsing en conclusie

Het snellaadstation is gelegen aan de voorzijde van de verzorgingsplaats. Volgens de kader inrichting verzorgingsplaatsen worden laadpunten bij de entree van het verblijfsgebied gepositioneerd. Dit is het geval op verzorgingsplaats De Paal. Parkeerplaatsen die moeten wijken voor de ontwikkeling worden gecompenseerd op dezelfde verzorgingsplaats.

Het snellaadstation sluit aan bij de Kader inrichting verzorgingsplaatsen om de volgende redenen:

1. **Doelmatigheid** - Het laadstation draagt bij aan de beleidsdoelstelling van verduurzaming en past bij het doelmatig gebruik van de verzorgingsplaats voor verzorging van mens en voertuig. Het station staat in goede verbinding met de andere voorzieningen op de verzorgingsplaats en de plaatsen voor rust en recreatie.

- 
2. **Verkeersveiligheid** - Het station is goed zichtbaar en makkelijk bereikbaar, wat van positieve invloed is op de verkeersveiligheid. Men hoeft niet te zoeken naar het Fastned-station en geen onverwachte of onwenselijke verkeersbewegingen te maken. De in- en uitritten van het Fastned-station liggen op een plek waar de rijnsnelheid laag is. De aanwezigheid van een afgeschermd zone voor auto's die wachten op een laadplek voorkomt opstopping op de rijbaan en vergroot de veiligheid. Voetgangers kunnen op veilige wijze vanaf het snellaadstation via een voet- en zebrapad naar het pompstation lopen. Rijders zullen worden gewezen op het verbod om terug te rijden. Risico op terugrijden is bovendien minimaal, doordat mensen veelal laden en pauzeren tegelijkertijd en nadien niet meer hoeven te parkeren.
 3. **Sociale veiligheid** - Aangezien het snellaadstation (in ieder geval in eerste instantie) een onbemand station zal zijn, is het van belang dat het station goed zichtbaar is, waardoor men een veilige omgeving ervaart. Dat wordt hier bereikt door te zorgen voor goede verlichting op het station en zoveel mogelijk rekening te houden met zichtlijnen.
 4. **Externe veiligheid** - Het station is geen gevoelige functie en mensen stoppen voor slechts een korte periode op het station. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

vastgesteld op 19 december 2018

De provincie zet een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland centraal. De provincie legt bij deze taakinfilling de focus op duurzaamheid, verbondenheid en een krachtige economie. Dit wordt gedaan door zeven met elkaar samenhangende ambities na te streven op de volgende thema's: energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, vestigingsklimaat, woon- en leefomgeving.

Voor de ontwikkeling van het snellaadstation zijn er met name raakvlakken met bereikbaarheid. In de paragraaf hierover, staat dat het verkeer en (openbaar) vervoer schoner, gezonder en duurzamer moet worden. Meer oplaadpunten worden genoemd als maatregel.

De ontwikkeling geeft uitwerking aan de omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening Gelderland

geconsolideerde versie van 1 februari 2022, laatste actualisatie met Actualisatieplan 9, vastgesteld op 5 juli 2022

De regels in deze verordening werken door in bestemmingsplannen. Onderstaande regels zijn relevant voor dit bestemmingsplan:

Artikel 2.56 (ontwikkeling in Nationaal landschap)

1. Een bestemmingsplan voor gronden binnen een Nationaal landschap maar buiten de Groene ontwikkelingszone, het Gelders natuurnetwerk en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, maakt ten opzichte van het op 17 oktober 2014 geldende bestemmingsplan alleen bestemmingen mogelijk die de kernkwaliteiten van een Nationaal Landschap, bedoeld in bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen, niet aantasten.

- 
2. In afwijking van het eerste lid zijn activiteiten die deze kernkwaliteiten aantasten alleen mogelijk als:
 - a. er geen reële alternatieven zijn;
 - b. er sprake is van redenen van groot openbaar belang;
 - c. compenserende maatregelen plaatsvinden ter waarborging van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen zoals vastgelegd in bijlage Kernkwaliteiten Nationale Landschappen.

Kernkwaliteiten Nationale Landschappen - Twello

1. Grofmaziger dan de Oost-Veluwse gradiënt (deelgebieden 47, 48)
2. Amorfe structuur met elementen van rivierenlandschap, dekzandruggen, ruilverkaveling en landgoederen
3. Waardevolle open essen
4. Vrij uitzicht vanaf de dijk over het binnendijkse landschap en over de rivier met uiterwaarden

Artikel 2.65b (klimaatadaptie)

1. Voor zover een bestemmingsplan een nieuwe activiteit of ontwikkeling mogelijk maakt, bevat de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving van de maatregelen of voorzieningen die worden getroffen om de risico's van klimaatverandering te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.
2. In de beschrijving worden in ieder geval de volgende aspecten betrokken:
 - a. waterveiligheid;
 - b. wateroverlast;
 - c. droogte; en
 - d. hitte.
3. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het dagelijks bestuur van het waterschap waar de activiteit wordt verricht of de ontwikkeling plaatsvindt

Toetsing en conclusie

In het plangebied zijn essen te vinden, waardoor de bestemming de kernkwaliteiten van het landschap aan zou tasten. Volgens artikel 2.56 lid 2 sub a zullen er dan compenserende maatregelen getroffen moeten worden ter waarborging van de kernkwaliteiten van het Nationale landschap.

Rijkswaterstaat gaat de verzorgingsplaats echter verbouwen en zal daarom de grond bouwrijp opleveren voordat het snellaadstation zal worden gerealiseerd waardoor geen kernkwaliteiten aangetast zullen worden ten gevolge van deze ontwikkeling.

Verder leidt de ontwikkeling van een snellaadlocatie op een verzorgingsplaats niet tot wateronveiligheid, wateroverlast, droogte of (extra) hitte welke impact heeft op het woon- en leefklimaat. Zie voor het aspect water verder ook paragraaf 4.4.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst

In de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst wordt ingegaan ontwikkelingen waarmee de gemeente te maken krijgt en hoe zij hun identiteit kunnen versterken. Dit wordt gedaan op de volgende thema's

- 
1. Wonen, leefbaarheid en sociale cohesie
 2. Werken, innovatie en recreatie
 3. Omgeving en landschap
 4. Energie en Klimaat

In het thema 'Energie en Klimaat' wordt gesproken over de ambitie om in de regio energie-neutraal te zijn in 2030. Energieneutraal betekent volgens het Addendum bij de Nota Duurzaamheid uit 2016 van gemeente Voorst: evenveel duurzame energie produceren als er in totaal aan energie nodig is in Voorst voor huishoudens, bedrijven, organisaties en transport. Er wordt niet gesproken over elektrisch rijden en laadinfrastructuur.

Conclusie

Er is geen raakvlak tussen de Ruimtelijke Toekomstvisie Voorst en de ontwikkeling omdat het thema 'Energie en Klimaat' gaat over duurzaam energie produceren en niet over elektrisch rijden en laadinfrastructuur.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een ondergrond die bouwrijp opgeleverd wordt door Rijkswaterstaat. Daarnaast is een snellaadstation niet milieu gevoelig 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

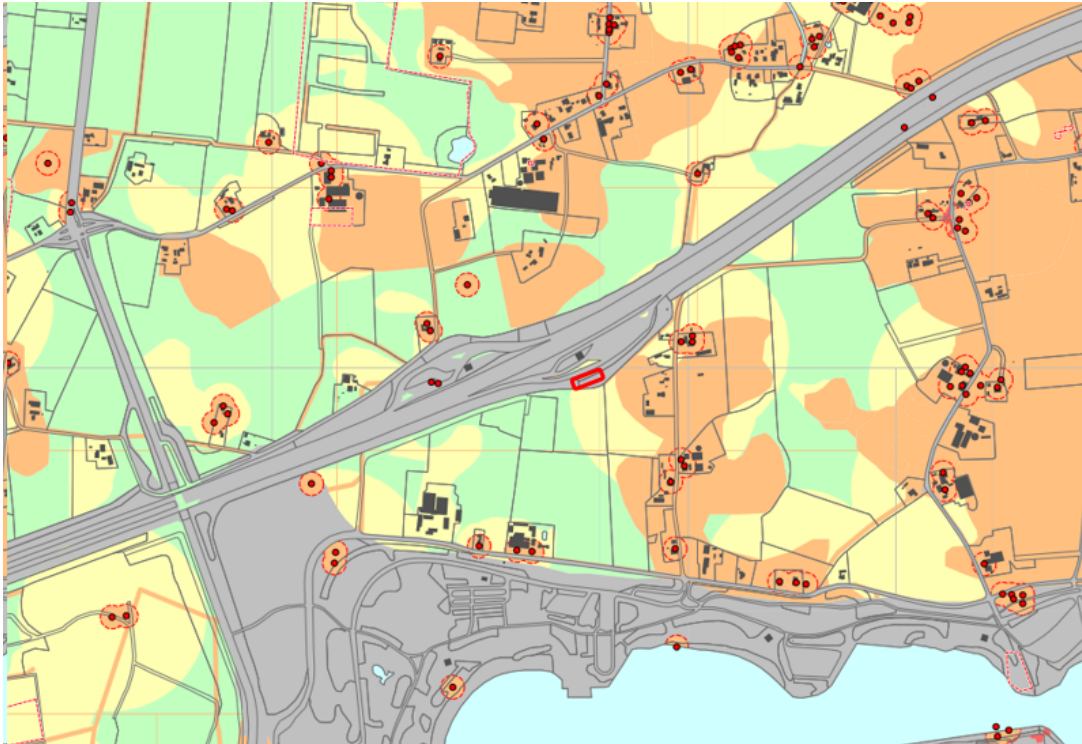
Voor archeologie geldt de nationale wetgeving die afkomstig is uit Europees beleid. Het Verdrag van Valletta (of wel: 'Verdrag van Malta') regelt hoe er omgegaan moet worden met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft het verdrag in 1992 mede ondertekend. De uitgangspunten van dit Europese 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

Ter plaatse van het projectgebied hebben de gronden een onbekende archeologische verwachting (zie figuur 4.1). Er geldt volgens het geldende bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' (zie figuur 1.2).



Figuur 4.1 Uitsnede Archeologische beleidskaart (bron: gemeente Voorst)

Volgens het bestemmingsplan moet een rapport worden overlegt dat de archeologische waarde van de gronden in voldoende mate vaststelt bij het oprichten van een bouwwerk groter dan 2500 m² en waarbij de grondwerkzaamheden dieper dan 0,30 meter onder maaiveld plaatsvinden.

De ontwikkeling betreft een overkapping en technische installaties. Gezamenlijk bedraagt dit minder dan 2500 m².

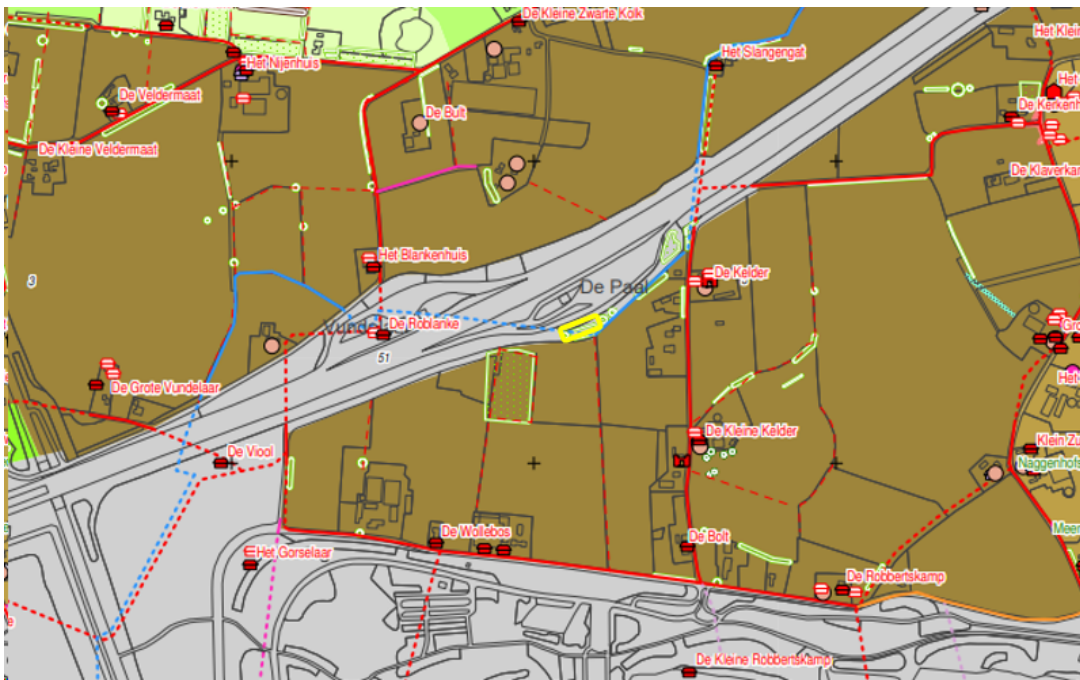
Conclusie

Er is geen noodzaak tot het overleggen van archeologisch rapport. Er gelden geen andere eisen voor het beschermen van archeologische waarden. Wel blijft de meldingsplicht uit de Erfgoedwet gelden wanneer er archeologische waarden worden gevonden. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

4.3 Cultuurhistorie

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

De locatie ligt in het cultuurlandschap 'bebouwde kom of sterk veranderd gebied'. Er liggen geen historische stedenbouwkundige structuren of monumenten in het gebied.



Figuur 4.2 Uitsnede Cultuurhistorische kenmerkenkaart, projectgebied geel omlijnt (bron: gemeente Voorst)

De locatie betreft een verzorgingsplaats. Het ontwerp van het snellaadstation heeft een open karakter wat zorgt voor minimale ruimtelijke impact. Door de materialisering van het station wordt er voor een goede ruimtelijke inpassing gezorgd. Zo wordt er onder andere gebruik gemaakt van hout. Hierdoor sluit het ontwerp aan op het aangrenzende gebied waardoor de ontwikkeling past in de omgeving.

In de huidige situatie zijn essen aanwezig die door Provincie Gelderland als waardevol worden bestempeld. Echter wordt deze verzorgingsplaats verbouwd (en uitgebreid) door Rijkswaterstaat en wordt het projectgebied bouwrijp opgeleverd door Rijkswaterstaat. De bomen zijn daarom niet aanwezig bij oplevering van de grond en worden daarmee niet aangetast door deze ontwikkeling.

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

4.4 Water

Toetsingskader: Watertoets

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Vallei en Veluwe. Deze is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. De initiatiefnemer heeft het waterschap Vallei en Veluwe geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer



Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen die gaan over de waterhuishouding. Deze hebben 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

Provinciaal beleid

In het Regionaal waterprogramma 2021-2027 wordt gesteld dat de Provincie Gelderland streeft naar een woonklimaat waar prettig en veilig geleefd kan worden. Door het veranderende klimaat neemt de kans op droogte toe en daarmee de vraag naar water. Echter stijgt ook de kans op hevige neerslag en dat water moet zonder overlast weg kunnen. Daarom bereidt Provincie Gelderland het watersysteem van de toekomst voor.

Het Regionaal waterprogramma heeft 3 uitgangspunten:

1. Voorkomen is beter dan genezen

Het bodem- en watersysteem is een belangrijke basis voor onze leefomgeving. En het speelt een belangrijke rol bij duurzaamheid en klimaatbestendigheid. We werken aan herstel en versterken het systeem met nieuwe functies.

2. Negatieve effecten

Soms hebben ontwikkelingen en activiteiten negatieve effecten op het bodem- en watersysteem. Als initiatiefnemers vermoeden dat hun activiteit een negatief effect heeft, verwachten we dat ze maatregelen nemen om dit te beperken en/of compenseren.

3. Uitdagingen

Verschillende grote maatschappelijke opgaven waaraan we werken met onze partners, vragen om een gebiedsgerichte aanpak. Zoals bijvoorbeeld het verminderen van stikstof en de uitstoot van CO₂. Of de aanpak van medicijnresten en nieuwe stoffen. Maar ook de stijgende vraag naar grond- en drinkwater. Voor deze uitdagingen is een aanpak per gebied het effectiefst. Hierbij gebruiken we zoveel mogelijk nieuwe technieken en samenwerking.

Waterschapsbeleid

Het Blauw Omgevingsprogramma (BOP) is het waterbeheerprogramma van Waterschap Vallei en Veluwe voor de planperiode 2022-2027. Dit programma is een kerninstrument onder de omgevingswet en bevat bijvoorbeeld Kader Richtlijn Water, Richtlijn Overstromings Risico's en zwemwaterrichtlijn. Het BOP is het wettelijke instrument om de doelen voor middellange termijn vast te leggen.

De doelen van het BOP zijn:

- 
1. Klimaatverandering: We zorgen voor een klimaatbestendig watersysteem;
 2. Energietransitie: We dragen bij aan de energieneutrale samenleving;
 3. Circulaire economie: We dragen bij aan de transitie naar een regionale circulaire economie;
 4. Biodiversiteit: We versterken biodiversiteit en streven naar natuurlijk water.

Situatie projectgebied

Het beoogde snellaadstation wordt aangesloten op de bestaande hemelwaterafvoer.

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

Onderzoek en conclusie

Bezien vanaf de snelweg achterliggend aan het projectgebied ligt een sloot. Dit is een categorie B oppervlaktewaterlichaam volgens de legger van het waterschap. Het hemelwater wordt ter plaatse opgevangen en ingebracht in de sloot. Er geldt een vergunningplicht wanneer er water wordt geloosd op oppervlaktewaterlichamen, ongeacht de hoeveelheid.

Het water dat wordt afgevoerd van deze verharding heeft slechts een zeer kleine kans op vervuiling omdat het gaat om elektrische auto's. Er worden geen milieuonvriendelijke schoonmaakmiddelen gebruikt bij reiniging.

Knelpunten als gevolg van de waterafvoer worden hiermee niet verwacht. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Er geldt een vergunningplicht voor het lozen op oppervlaktewaterlichamen.

4.5 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 meter. Het dichtstbijzijnde kwetsbaar object (woning) ligt op circa 100 meter. Er is ter plaatse van deze woning sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.6 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader: Wet geluidhinder

Onderzoek en conclusie

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



4.7 Verkeer

Toetsingskader: CROW

Onderzoek en conclusie

In het snellaadstation komen 12 oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Bij het uitrijden van het snellaadstation liggen parkeervoorzieningen. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 48 auto's per uur.

Het snellaadstation leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Omdat het is gelegen op een verzorgingsplaats aan een snelweg zal dit geen nadelige gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling in het gebied.

De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

4.8 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. Hiervoor is op het snellaadstation voor de laadpunten voldoende ruimte. Doordat het snellaadstation een eigen oprit krijgt op de verzorgingsplaats ontstaat er geen hinder op het verkeer.

Door de plaatsing van de bestemming zullen parkeerplaatsen verdwijnen die gecompenseerd moeten worden. Wij gaan uit dat Rijkswaterstaat deze compenseert.

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Onderzoek en conclusie

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

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

4.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

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



actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.11 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming

Op een afstand van circa 4,0 kilometer ligt het Natura 2000-gebied Rijntakken. Verder ligt de locatie niet binnen een Natuurnetwerk Nederland gebied. Het dichtsbijzijnde Natuurnetwerk Nederland gebied ligt op een afstand van circa 450 meter.

Soortenbescherming

Momenteel is het projectgebied begroeid met gras en zijn er bomen en struikgewas aanwezig. De locatie wordt bouwrijp opgeleverd door Rijkswaterstaat na verbouwing van de verzorgingsplaats. Hierdoor kan er geen sprake zijn van de aanwezigheid van beschermde flora en fauna. Voor eventuele ecologische onderzoeken wordt er vanuit gegaan dat deze worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat in het kader van het verbouwen (en uitbreiden) van de verzorgingsplaats.

Stikstof

Bouwfase

Er is geen berekening gemaakt voor stikstof tijdens de bouwfase. De stikstofuitstoot ten tijdens deze fase is onbekend.

Gebruiksfase

Het projectgebied bevindt zich niet in een beschermd gebied en de beoogde ontwikkeling is van een relatief kleine schaal. De ontwikkeling betreft een snellaadstation voor elektrische auto's. Hierdoor heeft de ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking op stikstof uitstotende auto's. De energie die door het snellaadstation wordt gebruikt is afkomstig van zon of wind. Hierom is er tijdens de gebruiksfase geen sprake van een toevoeging van stikstof die effect kan hebben op beschermde natuurgebieden.

Onderzoek en conclusie

Omdat Rijkswaterstaat het projectgebied bouwrijp oplevert is er geen noodzaak om onderzoek te doen naar beschermde flora & fauna. De stikstofuitstoot ten tijde van de aanlegfase is onbekend en er is geen stikstofuitstoot tijdens de gebruiksfase. Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Onderzoek en conclusie

Er liggen geen planologisch relevante kabels of leidingen in het plangebied. 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.

