

Behoort bij besluit van
Burgemeester en Wethouders
d.d. 18 MAART 2016
naar aanleiding van,
Hoofdafdeling Publiekzaken

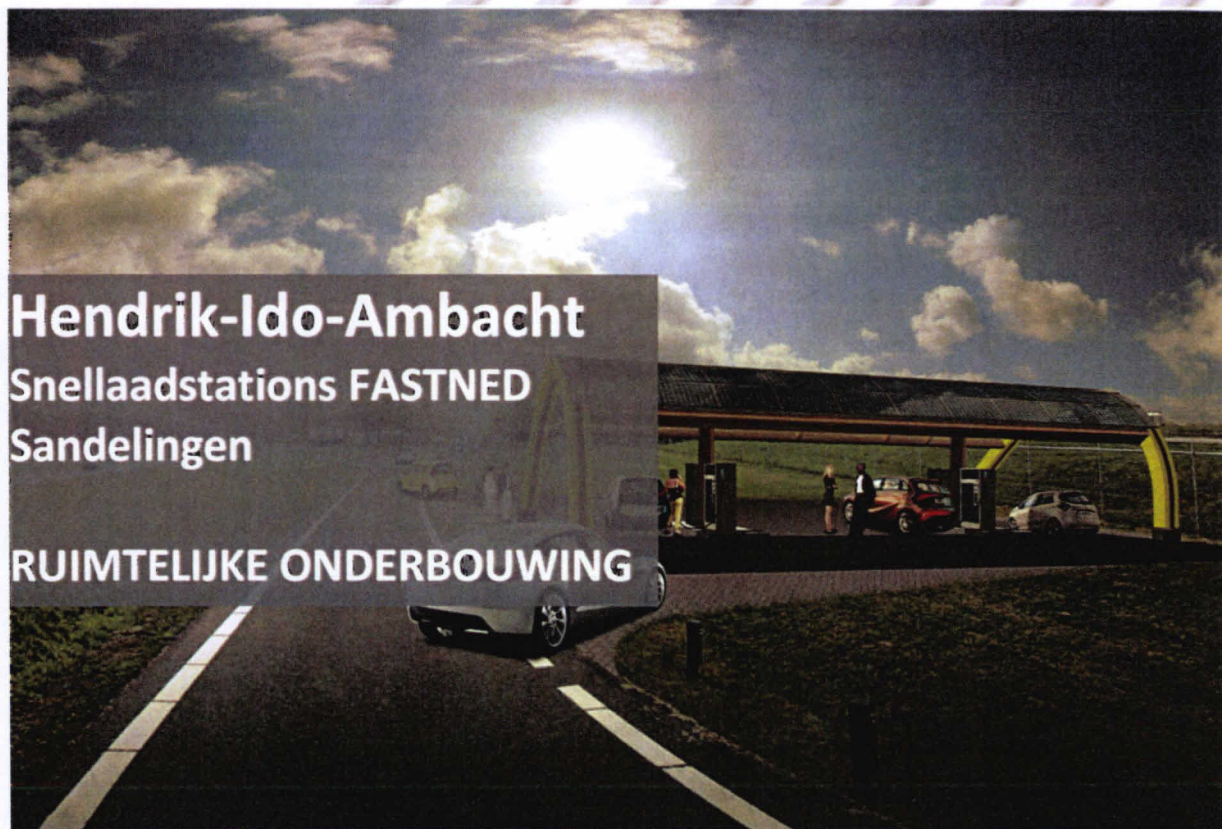
Hendrik-Ido-Ambacht
Snellaadstations FASTNED
Sandelingen

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**



Hendrik-Ido-Ambacht

Snellaadstations Fastned Sandelingen

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0531.pb07A16laadstation-2001

projectnummer:
400706.20150560

opdrachtgever:
ir. R.J.M.M. Schram

planstatus

datum:
10-07-2015
23-09-2015

status:
concept
definitief

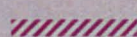
Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Over Fastned	11
2.2	Huidige situatie projectgebied	11
2.3	Beoogde ontwikkeling	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Toetsing aan omgevingsaspecten	19
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	21
5.1	Economische uitvoerbaarheid	21
5.2	Overleg ex artikel 3.1.1.Bro	21
Hoofdstuk 6	Conclusie	23

Bijlagen

Bijlage 1	Omgevingsaspecten
Bijlage 2	Quickscan flora- en faunawet



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De elektrische auto is sterk in opkomst. Er zijn reeds een groot aantal punten in Nederland waar men zo'n auto kan opladen, maar het ontbreekt vooralsnog aan een landelijk dekkend netwerk van oplaadpunten. Het bedrijf Fastned, opgericht in 2011, heeft zich toegelegd op het realiseren van een dergelijk netwerk. Fastned verwierf in 2012 de concessies voor de realisatie en exploitatie van snellaadstations op 201 locaties langs de Nederlandse snelwegen. De oplaadpunten van Fastned, ook wel snellaadstations genoemd, hebben een uniform uiterlijk en bestaan uit een constructie van staal, hout en een overkapping met zonnepanelen.

Eén van deze snelweglocaties is de verzorgingsplaats Sandelingen – Oost en – West, aan de A16 ten zuiden van Hendrik-Ido-Ambacht. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Zone Krommeweg - Langeweg - A16'. De gronden waarop de twee snellaadstations gebouwd moeten worden, hebben in dit bestemmingsplan respectievelijk een groen- en een verkeersbestemming. Binnen deze bestemmingen zijn de stations niet toegestaan, onder andere vanwege de bouwhoogte.

De beoogde ontwikkeling is dus in strijd met het geldende plan, maar de gemeente heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan het initiatief op grond van artikel 2.1, lid 1 van de Wabo. Een voorwaarde hiervoor is dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet aangetoond worden in een zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft de twee locaties waar de toekomstige oplaadpunten gerealiseerd gaan worden ter plaatse van de verzorgingsplaats Sandelingen. Zie figuur 1.1 voor een impressie van de ligging op groter en kleiner schaalniveau.

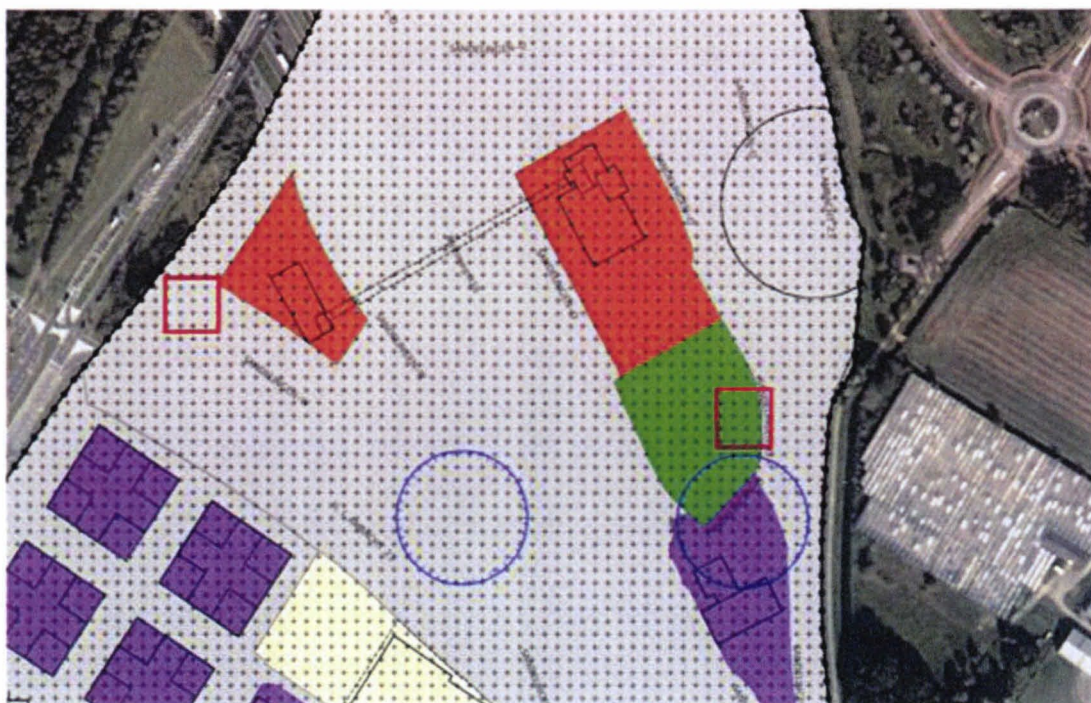


Figuur 1.1 Ligging projectgebied

Sandelingen - Oost en –West is een verzorgingsplaats aan weerszijden van de A16, ten zuiden van Hendrik-Ido-Ambacht en ten noorden van Zwijndrecht. Het westelijke snellaadstation ligt aan de parallelweg tussen de daar gevestigde Shell en McDonalds, ter plaatse van de vrachtwagenparkeerplaats. Dit oplaadpunt is bereikbaar voor het snelwegverkeer in zuidelijke richting. Het oostelijke snellaadstation ligt aan de overzijde van de A16, ook nabij de vrachtwagenparkeerplaats en tussen het AC-restaurant en de Shell. Deze locatie is bedoeld voor het snelwegverkeer in noordelijke richting. Beide snellaadstations zijn alleen bereikbaar vanaf de snelweg.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Zone Krommeweg, Langeweg, A16' van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht, vastgesteld op 7 juli 2014. Zie figuur 1.2 voor een uitsnede van de verbeelding.



Figuur 1.2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Zone Krommeweg, Langeweg, A16

De westelijke locatie heeft de bestemming 'Verkeer', de oostelijke locatie de bestemming 'Groen'. De strijdigheid is als volgt: binnen beide bestemmingen zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Hoewel de laadstations in principe aan die beschrijving zouden kunnen voldoen is de term 'overkapping' meer gepast. Overkappingen zijn expliciet uitgesloten binnen de bestemming 'Groen'. Daarbij mag binnen beide bestemmingen tot maximaal 3 m hoog gebouwd worden. De overkappingen van de snellaadstations worden 5 m hoog, wat dus in strijd is met de bouwregels van de bestemmingen.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige en toekomstige situatie in het projectgebied. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven. In hoofdstuk 4 wordt dit initiatief getoetst aan de sectorale aspecten zoals milieu, water, ecologie, archeologie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan en wordt verslag gedaan van het wettelijk vooroverleg. De conclusie is opgenomen in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf heeft in november 2013 haar eerste snellaadstations langs snelwegen geopend. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations te realiseren. Daarna heeft het bedrijf de ambitie om nog een groot aantal laadstations uit te rollen. 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 namelijk 600 laadstations nodig en vooralsnog is Fastned één van de grootste spelers op deze markt.

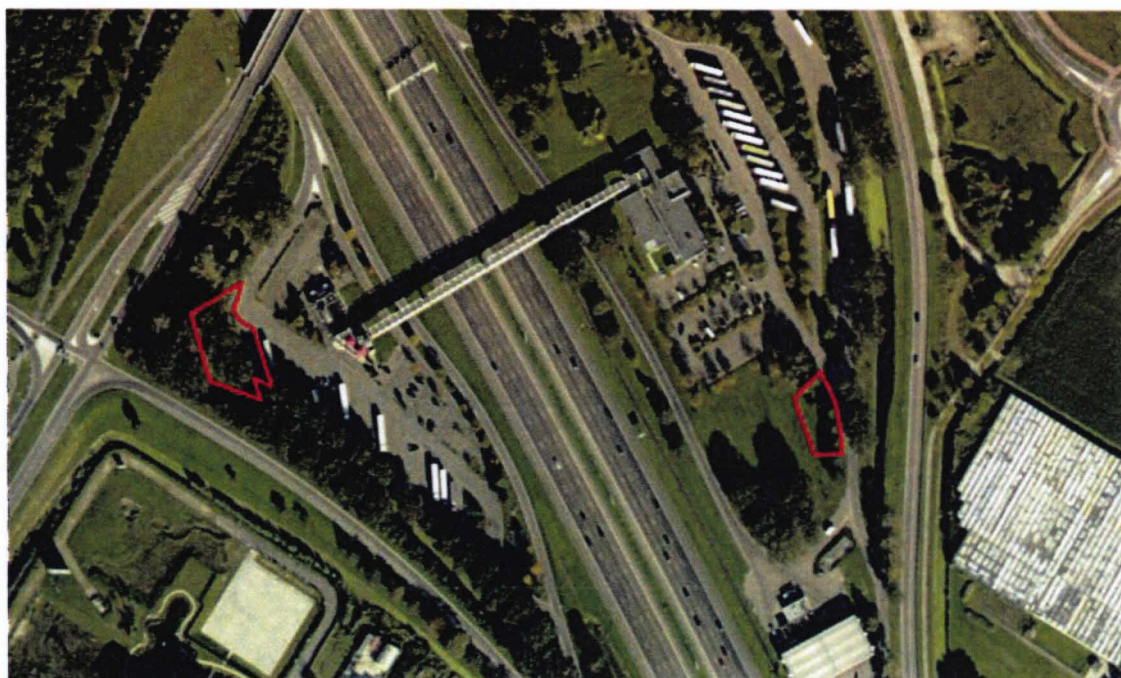
2.2 Huidige situatie projectgebied

Westelijke locatie

De gronden van de westelijke locatie zijn beplant met bomen, zie figuur 2.1. Het snellaadstation moet verrijzen op de kopse kant van het vrachtwagenparkeerterrein. Een deel van de gronden is dan ook reeds verhard.

Oostelijke locatie

Deze locatie bestaat uit grasland en er staan enkele bomen. Er is geen verharding aanwezig. Zie figuur 2.1.



Figuur 2.1 Huidige situatie projectgebied



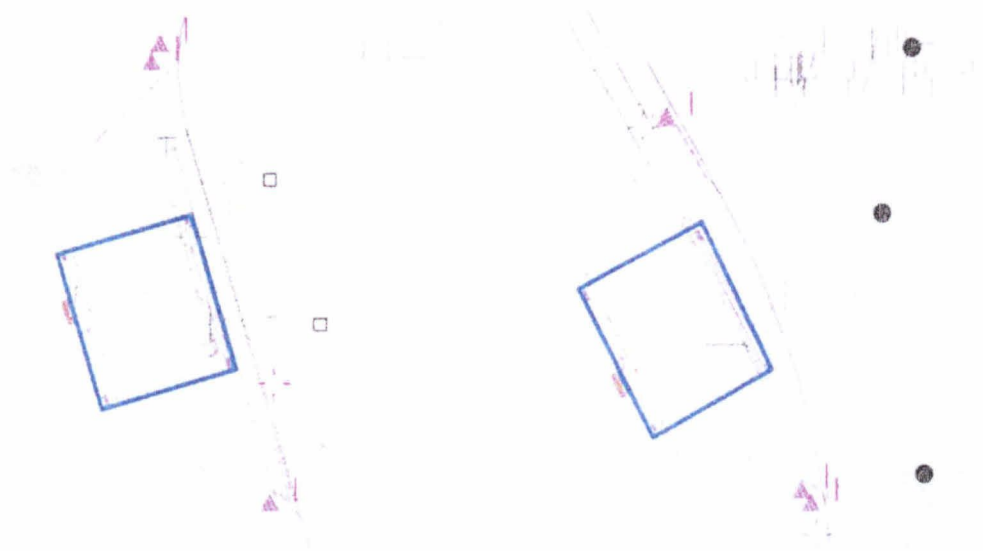
Figuur 2.3 impressie van het toekomstige snellaadstation. Rechts een detailopname van de draagconstructie.

Onder de overkapping is plaats voor vier elektrische auto's, deze kunnen gelijktijdig worden opgeladen. Fastned werkt met speciale snelladers, die in staat zijn de accu in 15 tot 20 minuten 80% op te laden. De installaties kunnen elk seriematig geproduceerd type elektrische auto opladen. De zonnepanelen op de overkapping wekken een deel van de benodigde energie op. De rest van de benodigde stroom koopt Fastned in, waarbij uitsluitend groene stroom wordt gebruikt. Op die manier levert Fastned een bijdrage aan de duurzaamheid.

De omgeving is ingericht als verzorgingsplaats met vrachtwagenparkeerterrein, normale parkeerplaatsen, twee tankstations met lpg-verkoop en twee restaurants. Verzorgingsplaats Sandelingen – Oost en – West is goed herkenbaar door de loopbrug over de A16 die beide gedeelten met elkaar verbindt.

2.3 Beoogde ontwikkeling

Op de in paragraaf 2.2 beschreven gronden zullen twee snellaadstations gebouwd worden, die bestaan uit verhardingen, een overkapping en de laadinstallaties zelf. In figuur 2.2 is schematische weergave van beide stations weergegeven. De locatie van de overkappingen is met blauw aangeduid. De snellaadstations worden gerealiseerd langs de randen van de verzorgingsplaatsen. Door groenstructuur langs de randen van de verzorgingsplaatsen wordt niet wezenlijk aangetast ondanks het feit dat enkele bomen gekapt moeten worden. Ook na realisatie van het plan blijft er een groene buffer aanwezig tussen beide verzorgingsplaatsen en het omliggende gebied.



Figuur 2.2 schematische weergave van de toekomstige situatie.

De overkapping bestaat uit een metalen draagconstructie in de vorm van een boog. De draagconstructie krijgt een kenmerkende gele kleur. Het dak zelf, dat uit zonnepanelen bestaat, is gemonteerd op een houten frame. In het midden van dit frame rust de constructie op een aantal houten kolommen. Onder de overkapping staan vier laadinstallaties, deze zijn ondergebracht in kasten van ca. 2 m hoog. Zie figuur 2.3 voor een impressie van een reeds gerealiseerd Fastned-snellaadstation elders in Nederland. De stations van Fastned hebben een uniform uiterlijk om de herkenbaarheid te vergroten.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker vooropstaat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De voorgaande (hoofd)doelstellingen zijn in de structuurvisie vertaald naar de onderstaande nationale belangen. Deze zijn – direct of indirect – ook opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarmee zij juridisch doorwerken in bestemmingsplannen.

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Toetsing

Zoals ook het 'Plan van Aanpak Elektrisch rijden in de versnelling' van het Rijk aangeeft, 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.

3.2.2 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). De ladder bestaat uit de volgende drie treden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing

De ladder voor duurzame verstedelijking is geïmplementeerd in de provinciale Verordening Ruimte. Toetsing aan de ladder komt daarom aan de orde in paragraaf 3.3.2.1. Geconcludeerd wordt dat voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Visie ruimte en mobiliteit (2014)

De provincie stuurt op (boven)regionaal niveau op de inrichting van de ruimte in Zuid-Holland. De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- ruimte bieden aan ontwikkelingen;
- aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit;
- allianties aangaan met maatschappelijke partners;
- minder toetsen op regels en meer sturen op doelen.

Bij de VRM horen: de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte, het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit.

4 rode draden

In de VRM zijn 4 thema's te onderscheiden:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;

2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Toetsing

Dit project geeft mede invulling aan rode draad 4.

3.3.2 Verordening Ruimte (2014)

Het provinciaal beleid, zoals opgenomen in de Visie Ruimte en Mobiliteit, is vastgelegd in de Verordening Ruimte. De regels hieruit werken door in gemeentelijke bestemmingsplannen. Voor deze ontwikkeling zijn onderstaande regels uit hoofdstuk 2 – Inhoudelijke bepalingen – relevant.

3.3.2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

- de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
- in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruikgemaakt van locaties die:
 1. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
 2. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie Ruimte en Mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is;
 3. zijn opgenomen in het Programma Ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 ha.

Toetsing

Los van de vraag of in dit geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is er wel een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan.

Het is niet mogelijk om de behoefte aan laadstations binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. 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 plaats langs de A16. Omdat gebruik wordt gemaakt van een bestaande verzorgingsplaats, zijn de richtpunten van de kwaliteitskaart niet in het geding. De bestaande verzorgingsplaatsen worden intensiever benut. In dit geval kan bij de toetsing aan artikel 2.2.1 worden gesproken van 'inpassen'. Aanvullende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit worden niet noodzakelijk geacht. Door de beoogde ontwikkeling wordt overigens de huidige groene uitstraling langs de randen van beide verzorgingsplaatsen niet wezenlijk aangetast, ondanks het feit dat enkele bomen gekapt moeten worden. Ook na realisatie van het plan blijft er een groene buffer aanwezig tussen beide verzorgplaatsen en het omliggende gebied.

De realisatie van snellaadstations geeft invulling aan het landelijk en provinciaal duurzaamheidsbeleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad heeft op 6 juli 2009 de **Structuurvisie** van Hendrik-Ido-Ambacht 'Waar de Waal stroomt' vastgesteld. In dit beleidsdocument worden de ruimtelijke ambities van de gemeente voor de komende tien tot vijftien jaar uiteengezet. Deze structuurvisie en de daarop (eventueel later) gebaseerde bestemmingsplannen hebben gevolgen voor het grondgebruik in de gemeente.

Het projectgebied maakt deel uit van de hoofdentree van de gemeente. De snellaadstations dragen bij aan de duurzame bereikbaarheid van de gemeente.

In het **energieprogramma Drechtsteden** wordt beschreven wat de 6 Drechtstedengemeenten doen om een bijdrage te leveren aan de landelijke doelstellingen voor het energieverbruik. In dit energieprogramma staan twee vragen centraal: wanneer, waar en hoe is energie te besparen en hoe kan energie uit fossiele brandstoffen zo veel mogelijk worden vervangen door duurzame energie? De gemeente Hendrik-Ido-Ambacht heeft ook een **Energievisie** vastgesteld. Deze energievisie bevat informatie over het verbruik van energie in de gemeente en over de visie op energie voor de komende jaren. Met deze energievisie en met de al lopende projecten uit het klimaatbeleid hoopt de gemeente een goede weg in te slaan naar een duurzame toekomst.

De snellaadstations op groene energie dragen hier aan bij.

Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht stimuleert het gebruik van elektrische auto's. Elektrisch rijden is beter voor het milieu en de omgeving, dan het rijden op een normale verbrandingsmotor, want er komen geen uitlaatgassen vrij tijdens het rijden op een elektrische motor.

Het mogelijk maken van 2 snellaadstations draagt bij aan het stimuleren van het gebruik van elektrische auto's.

Het initiatief past daarmee binnen de beleidsdoelstellingen van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

Om te kijken of de ontwikkeling op deze locatie uitvoerbaar is, is deze getoetst aan de sectorale wetgeving op het gebied van water, milieu, ecologie en archeologie (zie bijlage 1). Los van de sectorale wetgeving is het criterium van een 'goede ruimtelijke ordening' van belang. De toetsing hieraan en aan de omgevingsaspecten is opgenomen in de bijlage. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling vanuit een goede ruimtelijke ordening en vanuit de sectorale wetgeving inpasbaar is op de locatie.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project is een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van de snellaadstations. De financiering hiervoor wordt gedragen door de initiatiefnemer Fastned. Hiervoor zijn voldoende middelen beschikbaar.

De grond is in eigendom van Rijkswaterstaat. Fastned beschikt over een WBR vergunning die is verkregen naar aanleiding van een concessie. De huurperiode van de gronden bedraagt 15 jaar.

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daardoor niet aan de orde.

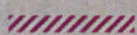
5.2 Overleg ex artikel 3.1.1.Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg is voor het plan de Digitale Watertoets van het Waterschap Hollandse Delta doorlopen. Geconcludeerd is dat het plan een geringe invloed heeft op de belangen van het waterschap. Het waterschap geeft daarom een positief wateradvies.

Tevens is het e-formulier van de provincie Zuid-Holland ingevuld. Hieruit blijkt dat het plan niet in strijd is met provinciale belangen. Een inhoudelijke toetsing kan achterwege blijven.

Hoofdstuk 6 Conclusie

De realisatie van de snellaadstations voor elektrische auto's past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgeving levert geen belemmeringen op voor de realisatie van de stations. Ten slotte is het plan economisch uitvoerbaar en is het kostenverhaal afgedekt. Het gemeentebestuur heeft de ruimtelijke relevante belangen in de omgeving betrokken in haar afweging. Uit de ruimtelijke onderbouwing volgt dat het projectvoornemen voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Omgevingsaspecten

	aspect	kader	beoordelingsaspect	toelichting noodzaak/aandachtpunten
1.	bodem	Besluit bodemkwaliteit	Bodemkwaliteit dient voldoende te zijn voor beoogde functie. Functie mag geen bedreiging vormen voor bodemkwaliteit.	De snellaadstations worden gerealiseerd op voor groen en verkeer bestemde locaties. Uit het Bodemloket (www.bodemloket.nl) blijkt dat er geen bodemvervuiling ter plaatse bekend is. Daarnaast zijn snellaadstations geen gevoelige functie in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.
3.	archeologie	archeologische beleidskaart	De ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van archeologische waarden.	Het projectgebied ligt op de beleidsadvieskaart in VAW categorie 4 klei-op-veengebied. Er wordt ten aanzien van onderzoek een ondergrens gehanteerd van 2.500 m ² bij bodemingrepen die dieper reiken dan 50 cm -mv. De voorgenomen ingreep heeft een kleiner oppervlak. Nader onderzoek naar archeologie is ter plaatse dan ook niet noodzakelijk.
4.	cultuurhistorie	Besluit ruimtelijke ordening	De ontwikkeling mag niet leiden tot aantasting van de cultuurhistorische waarden	Op de projectlocatie zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig.
5.	water	watertoets	Heeft de ontwikkeling effect op de waterhuishouding?	De bruto vloeroppervlakte van een medium snellaadstation bedraagt circa 220 m ² . Bij een toename aan verhard oppervlak van meer dan 500 m ² in stedelijk gebied en van meer dan 1.500 m ² in landelijk gebied dient er volgens het beleid van waterschap Hollandse Delta 10% van de toename aan functioneel open water gerealiseerd te worden. Deze oppervlakten worden voor beide locaties niet gehaald, waardoor watercompensatie niet noodzakelijk is. De fundering wordt niet geplaatst binnen beschermingszones van waterlopen of waterkeringen. De ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding.
6.	relatie met omliggende (bedrijfs)functies	bedrijfs-/milieuzonering	Zijn er bedrijfsfuncties in de omgeving aanwezig/mogelijk? Zijn in de nabijheid gevoelige bestemmingen gelegen?	De snellaadstations worden gerealiseerd op de verzorgingsplaats Sandelingen – Oost en – West. Hier zijn vrachtwagenparkeerplaatsen, restaurants en tankstations aanwezig. De snellaadstations vormen geen belemmering voor deze functies. Andersom vormen de aanwezige functies ook geen belemmering voor de snellaadstations, omdat de stations geen gevoelige functie zijn.
7.	wegverkeerslawaaï	Wet geluidhinder	Is geluidsbelasting minder dan 48 dB?	Een snellaadstation is geen geluidsgevoelige functie.
8.	verkeer	CROW	De ontwikkeling mag niet leiden tot ontwrichting van het verkeerssysteem.	Uitgaande van 4 laadpunten per station en minimaal 1 kwartier laden per auto, bedraagt het aantal verkeersbewegingen in de worst case situatie per uur maximaal 16 auto's. Van dit aandeel auto's zal het grootste gedeelte al afkomstig zijn van de snelweg. De snellaadstations leiden dus tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Deze verkeersbewegingen leiden echter niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.
10.	parkeren	CROW/gemeentelijke normen	Er moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid.	De snellaadstations op de bestaande verzorgingsplaatsen behoeven geen extra parkeergelegenheid.
11.	externe veiligheid	Bevi-inrichtingen	Wordt voldaan aan normen plaatsgebonden risico en groepsrisico?	De snellaadstations zijn geen gevoelige functies voor externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.
12.	luchtkwaliteit	Wet luchtkwaliteit	Wordt voldaan aan de genoemde grenswaarden in Wet luchtkwaliteit?	De snellaadstations leiden niet tot extra verkeersbewegingen. Hierdoor is de realisatie van deze stations niet van invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

13.	ecologie	Natuurbe- schermingswet 1998 Verordening Ruimte	Is er sprake van significant negatieve effecten?	De locatie is niet gelegen in de nabijheid van Natura 2000-gebieden of Ecologische Hoofdstructuur. Vanwege de afstand en het feit dat de ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking heeft, worden significant negatieve effecten uitgesloten.
14.		Flora- en fau- nawet	Is er sprake van aantasting, veront- rusten of verstoren van beschermd dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen?	In het kader van de ontwikkeling is een quickscan flora- en faunawet uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 2. Hieruit blijkt het volgende. Er is vastgesteld dat effecten op matig of zwaar beschermde soorten is uitgesloten. De bomen in beide deelgebieden bezitten geen geschikte gaten waarin vleermuizen kunnen verblijven en er zijn geen (oude) nesten aangetroffen waarin vogels met jaarrond beschermde nesten zich zouden kunnen ophouden. Voor overige soort(groep)en is het gebied verder volledig ongeschikt. Wel foerageren en vliegen er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren en vliegen. In verband met het voorkomen van algemene broedvogels is het van belang om te starten met werken buiten het broedseizoen of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen (rooien bomen buiten broedseizoen). Op grond van bovenstaande analyse worden effecten van de aanleg en het gebruik van de laadstations op matig en zwaar beschermde soorten uitgesloten; de realisatie en uitvoering van het plan is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet.
15.	kabels en leidingen	Telecommuni- catiewet	Zijn er planologisch relevante leidingen en hoogspanningslijnen in de directe omgeving aanwezig?	In en rondom de projectlocatie liggen geen planologisch relevante leidingen.

Bijlage 2 Quickscan flora- en faunawet

Eindrapport

QUICK SCAN FLORA- EN FAUNAWET TWEE LAADSTATIONS TE HENDRIK IDO AMBACHT

Adviesbureau

Mertens

Eindrapport

QUICK SCAN FLORA- EN FAUNAWET TWEE LAADSTATIONS TE HENDRIK IDO AMBACHT

rapportnr. 2015.2077

september 2015

In opdracht van:
Rho adviseurs voor leefruimte
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM

Adviesbureau Mertens B.V.
Bureau voor natuur, ruimtelijke
ordening en ecotoxicologie

Bezoekadres: Dr. Willem Dreeslaan 1 te Bennekom
Postadres: Postbus 367, 6700 AJ te Wageningen

T: 0317-428694
M: 06-29458456

E: info@adviesbureau-mertens.nl
I: www.adviesbureau-mertens.nl

© Adviesbureau Mertens BV, Wageningen, 2015.

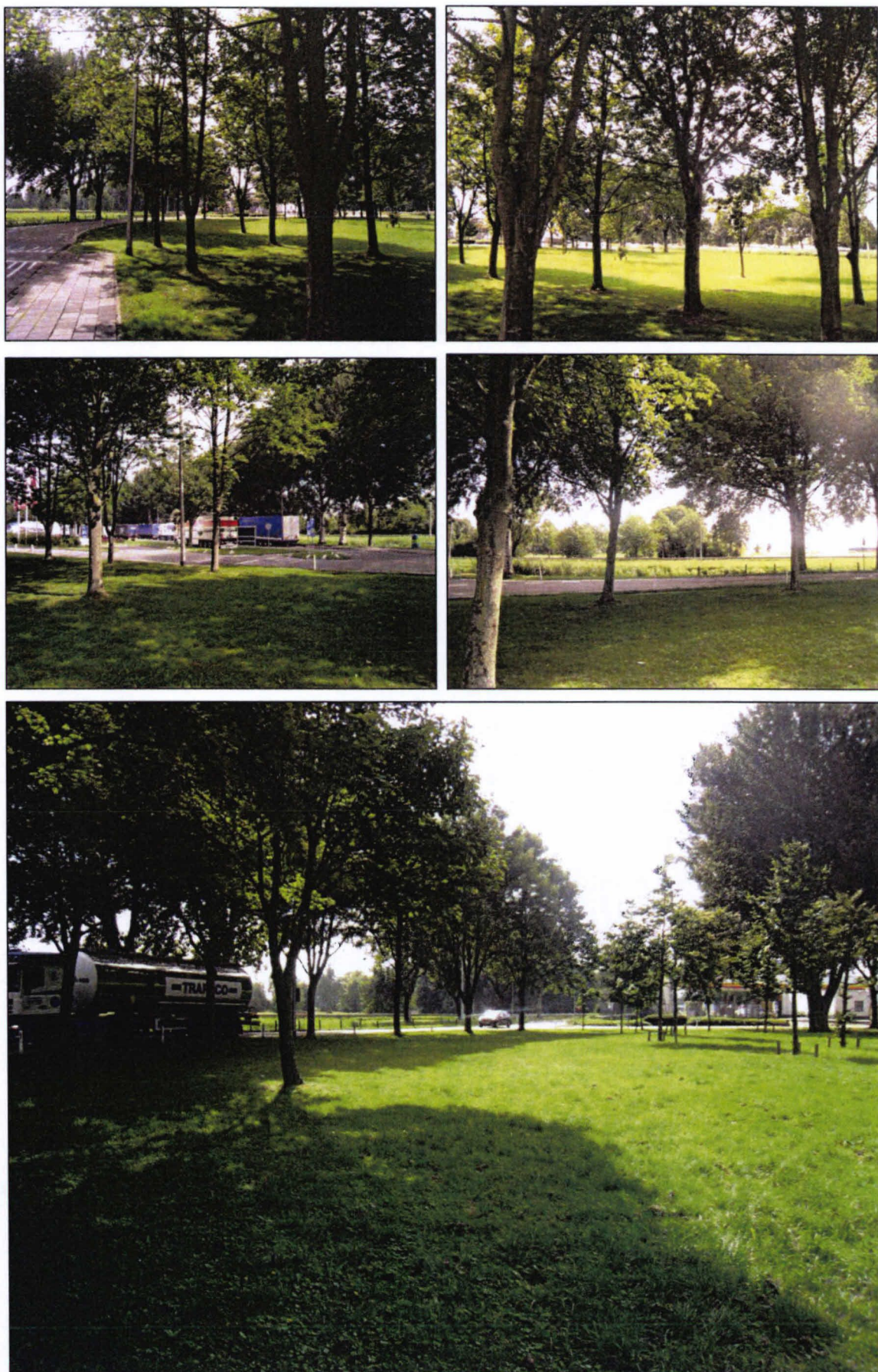
Deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming vrij worden vermenigvuldigd. De verzamelde data zijn alleen te gebruiken voor het hier geschetste onderzoek en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

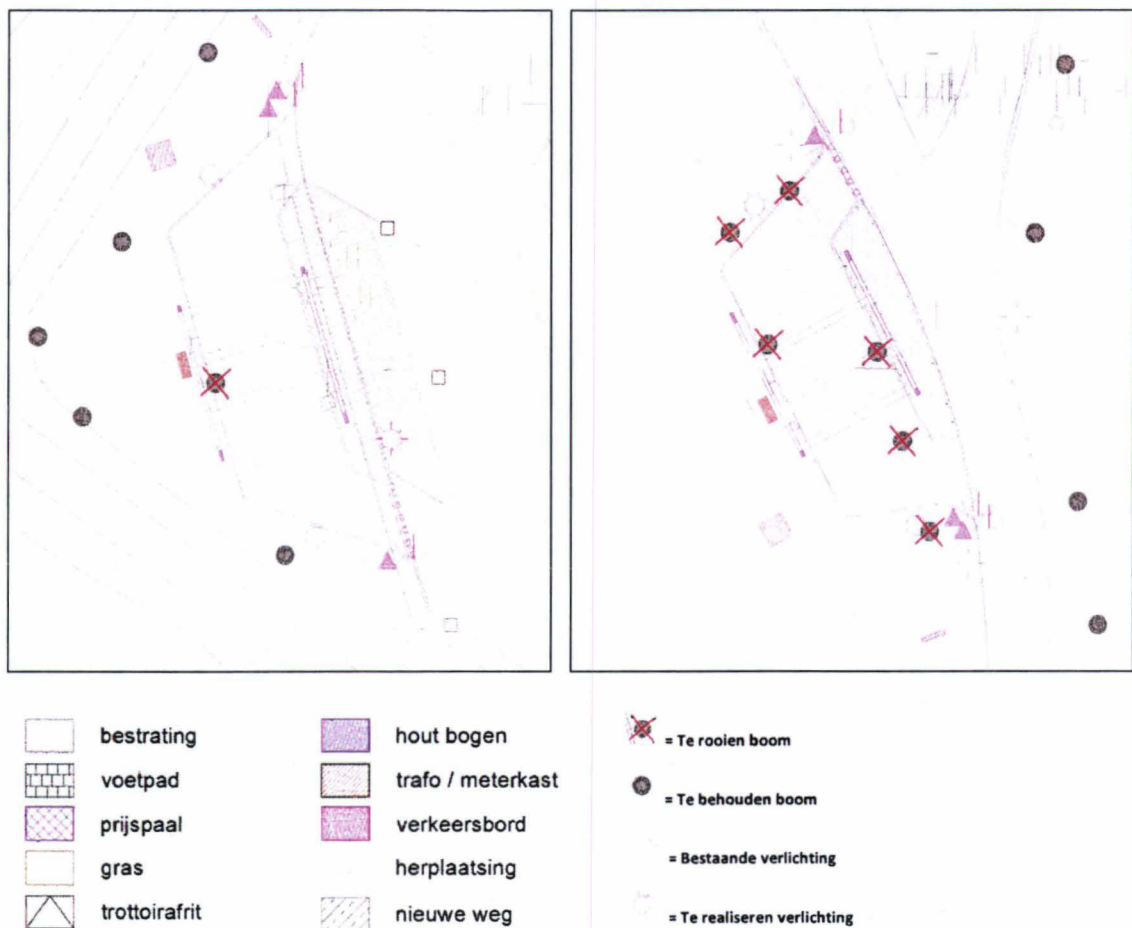
1. INLEIDING	2
1.1 INLEIDING.....	2
1.2 DE LAADSTATIONS.....	2
1.3 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK	5
1.4 OPBOUW RAPPORT	5
 2. FLORA- EN FAUNAWET	 6
2.1 FLORA- EN FAUNAWET	6
2.2 RODE LIJST	6
 3. METHODE.....	 8
 4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING	 9
4.1 FLORA.....	9
4.2 VLEERMUIZEN.....	9
4.3 OVERIGE ZOOGDIEREN	9
4.4 BROEDVOGELS	10
4.5 AMFIBIEËN	11
4.6 VISSSEN	11
4.7 REPTIELEN.....	11
4.8 OVERIGE.....	11
 5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE	 12
 GERAADPLEEGDE LITERATUUR	 13
 BIJLAGEN.....	 14
1. PLANGEBIEDEN LAADSTATIONS	15
2. BEGRIPPEN	16



Figuur 2. Aanzicht van het plangebied van het westelijke laadstation te Hendrik Ido Ambacht.



Figuur 3. Aanzicht van het plangebied van het oostelijke laadstation te Hendrik Ido Ambacht.



Figuur 4. Aanzicht van de plansituatie van het westelijke (links) en oostelijke (rechts) laadstation te Hendrik Ido Ambacht.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de Flora- en faunawet te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven.

Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde planten- en diersoorten komen mogelijk voor ter plaatse van en in de directe omgeving van de laadstations te Hendrik Ido Ambacht?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde planten- en diersoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?
3. Hoe dient te worden omgegaan met eventuele negatieve effecten van de plansituatie op wettelijk beschermde planten- en diersoorten?

1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de Flora- en faunawet (hoofdstuk 2) komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode (hoofdstuk 3).
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (hoofdstuk 4).
- Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten (hoofdstuk 5).

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte definities en afkortingen.

2. FLORA- EN FAUNAWET

2.1 Flora- en faunawet

In de Flora- en faunawet zijn regels gegeven over de bescherming van de in het wild levende planten- en diersoorten, mede ter uitvoering van de soortbescherming in de Europese Richtlijnen (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). Deze soortenbescherming van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn geïntegreerd in de Flora- en faunawet. Deze soortenbescherming houdt in dat handelingen zoals het doden, opzettelijk verontrusten, verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen, holen, nesten, eieren van dieren en het uitgraven, plukken en vernietigen van groeiplaatsen van planten verboden zijn.

Een ruimtelijke ingreep kan gepaard gaan met negatieve effecten op planten en dieren. Om een ruimtelijk plan tot uitvoering te kunnen brengen die negatieve effecten heeft op beschermde soorten, is in een aantal gevallen een ontheffing van het Ministerie van Economische Zaken noodzakelijk. Om een dergelijke ontheffing te kunnen verkrijgen, moet aangetoond worden dat de voorgenomen ruimtelijke ingreep geen afbreuk zal doen aan de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten. Qua mate van bescherming kan onderscheid worden gemaakt in de volgende drie beschermingsregimes.

Algemeen voorkomende soorten (categorie 1: lichte bescherming)

Voor algemeen voorkomende soorten zoals haas, egel, veldmuis, bruine kikker of gewone pad geldt sinds begin 2005 een algemene vrijstelling. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als zij worden geschaad op voorwaarde dat met deze soorten goed omgegaan wordt: zij mogen niet onnodig gedood of gewond worden en activiteiten dienen buiten de kritieke periode plaats te vinden.

Minder algemeen voorkomende soorten (categorie 2: matige bescherming)

Voor soorten die minder algemeen voorkomen als eekhoorn, steenmarter, levendbarende hagedis en diverse soorten orchideeën geldt dat een ontheffing vereist blijft bij ruimtelijke ingrepen die negatieve effecten voor deze soorten hebben. Een uitzondering hierop kan gemaakt worden als wordt gewerkt volgens een door de Minister van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode. In zo'n gedragscode geeft een sector of initiatiefnemer zelf aan welke gedragslijnen men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Bij het hebben van een gedragscode voor de minder algemeen voorkomende soorten is alleen nog een ontheffing nodig voor werkzaamheden die niet conform de gedragscode worden uitgevoerd.

Strikt beschermde soorten (categorie 3: strikte bescherming)

Voor soorten die in bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan, vanwege de Vogelrichtlijn te beschermen vogelsoorten en soorten die zijn opgenomen bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (o.a. ringslang, hazelworm, boommarter, das en waterspitsmuis) geldt dat een ontheffing alleen wordt verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat en er sprake is van een in of bij de wet genoemd belang.

2.2 Rode lijst

De Rode lijst met bedreigde soorten is eind 2004 gepubliceerd in de Staatscourant en voor een deel in 2009 herzien. Aan de op deze lijst genoemde soorten komt bescherming toe voor zover zij vallen onder het beschermingsregime van de Flora- en faunawet.

Tussen de Flora- en faunawet en de Rode lijsten bestaat geen formele relatie. Alleen op basis van 'gunstige staat van instandhouding' kunnen bij beschermde Rode lijstsoorten "zwaardere" randvoorwaarden gelden ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen dan voor algemene soorten. Zo zal het bij zeer algemeen voorkomende soorten die niet afnemen in aantal (geen Rode lijstsoort) relatief eenvoudig zijn om aan te tonen dat de "gunstige staat van instandhouding" niet in het geding komt. Voor soorten met een beperkt verspreidingsbeeld en die afnemen in aantal (soorten die wél op de Rode lijst staan) is een uitgebreide effectenstudie wenselijk. Voor deze soorten geldt namelijk de zorgplicht (artikel 2 van de Flora- en faunawet). Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten.

3. METHODE

Op vrijdag 21 augustus 2015 is een bezoek gebracht aan de plangebieden en de directe omgeving van de laadstations te Hendrik Ido Ambacht. Gedurende dit bezoek zijn de plangebieden en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Dit vond plaats aan de hand van aanwezige ecotopen en sporen. Er is zeer beperkt gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten te bepalen omdat deze via o.a. Waarneming.nl worden beheerd voor een veel groter gebied en beperkt beschikbaar zijn. Overige waarnemingen worden tevens bewaard voor een groot gebied, namelijk op kilometerniveau zoals weergegeven op www.telmee.nl. en op een nog groter schaalniveau in verspreidingsatlassen.

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING

4.1 Flora

De deelgebieden van de laadstations bestaan uit grasland met engels raaigras met hierin bomen. In het westelijk deel betreft dit abelen en in het oostelijk deel betreft dit esdoorns. De esdoorns zijn van beperkte omvang en ouderdom. De abelen zijn hoogopgaand en uitgegroeid tot omvangrijke bomen. Er is verder een sloot grenzend aan het westelijk deel gelegen. De oevers van deze sloot zijn het pioniersstadium niet ontgroeid. In het water ontbreekt het aan waterplanten. Het voorkomen van beschermde planten wordt in deze ecotopen niet aannemelijk geacht. Gedurende het verkennend veldonderzoek op vrijdag 21 augustus 2015 zijn geen beschermde plantensoorten vastgesteld. Op grond hiervan wordt het voorkomen van beschermde plantensoorten uitgesloten.

4.2 Vleermuizen

Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen zoals kolonie-, paar- en overwinteringsplaatsen kan worden uitgesloten. In de bomen, zowel in het oostelijk als westelijk deel, zijn geen geschikte gaten of openingen vastgesteld die in potentie geschikt zijn als kolonie-, paar- of overwinteringsplaats van boombewonende vleermuizen zoals de ruige dwergvleermuis, watervleermuis of rosse vleermuis. Het ontbreekt verder in of direct rond beide deelgebieden aan opstallen waarin vleermuizen zich kunnen ophouden.

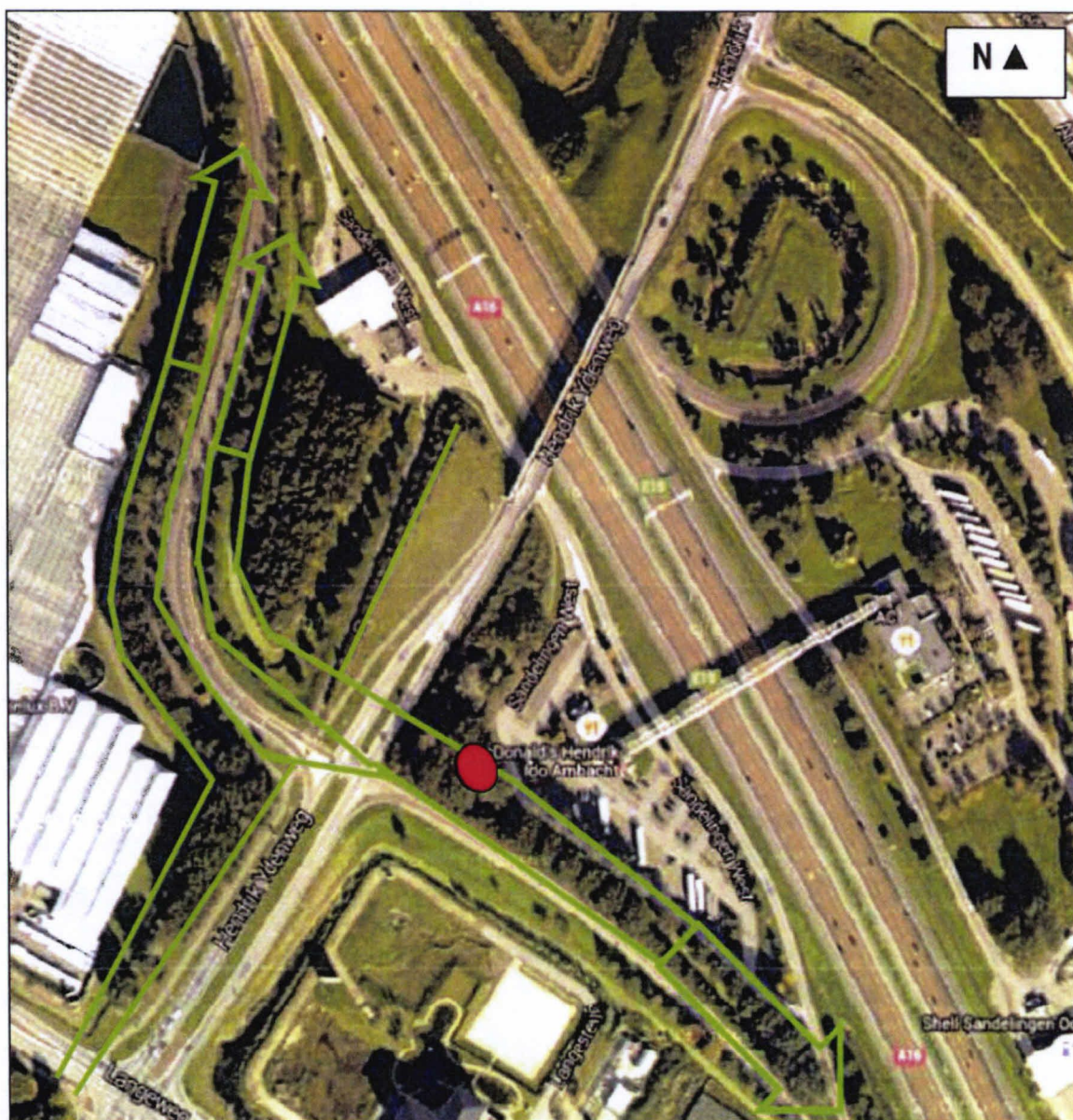
Het westelijk deel van de laadstations is gelegen in een oude lijnvormige landschapsstructuur van oude bomen. Met de realisatie van de plannen zal één boom worden gerooid (zie figuur 4). In de gebruiksfase wordt beperkte verlichting gebruikt. Het rooien van één boom en het gebruik van beperkte verlichting zal niet samen gaan op verminderende oriëntatiemogelijkheden van vleermuizen die eventueel buiten het plangebied verblijven. Effecten op vliegroutes van het westelijk laadstation zijn derhalve uit te sluiten. In het oostelijk deel zijn tevens bomen gelegen maar deze zijn van beperkte ouderdom en groeien niet in rij. Vliegroutes van vleermuizen worden aldaar uitgesloten. De omliggende opgaande beplanting is ook niet rechtlijnig waardoor het niet aannemelijk is dat deze functioneert als vliegroute. Effecten op vliegroutes van het oostelijk laadstation worden derhalve uitgesloten.

Het voorkomen van migratieroutes wordt uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet voorkomen in of aansluiten op de gebieden van de laadstations.

Met de realisatie van de plannen zullen beide deelgebieden van vorm veranderen. Mogelijk foerageren er gewone dwergvleermuis, watervleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis en laatvlieger. De toekomstige plannen zullen daarin geen verandering brengen. In de omgeving zijn ook voldoende alternatieve foerageerplaatsen. Effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

4.3 Overige zoogdieren

Het is mogelijk dat ter plaatse van de plangebieden van de laadstations de huismuis leeft. Deze soort is niet beschermd. Verder bestaat er de mogelijkheid dat mol, bosmuis en woelrat voorkomen. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet. Het voorkomen van matig of zwaar beschermde soorten wordt, gelet op de aanwezige ecotopen en de ligging uitgesloten.



Figuur 5. Aanzicht van de ligging van het plangebied van de westelijke laadstation te Hendrik Ido Ambacht (rood) ten opzichte van potentiële vliegroutes van vleermuizen (groen).

4.4 Broedvogels

Het voorkomen van algemene broedvogels in de bomen is mogelijk in de vorm van bijvoorbeeld merel. De sloot in het westelijk deel is te beperkt van omvang en te beschaduwd om een functie te kunnen hebben voor watervogels. In verband met het voorkomen van algemene broedvogels wordt aangeraden om het rooien van de bomen buiten het broedseizoen uit te voeren. Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden.

Gedurende het verkennend veldonderzoek op vrijdag 21 augustus 2015 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties in de bomen aangetroffen die eventueel van waarde zouden kunnen zijn voor vogels met jaarrond beschermde nesten. Er zijn geen sporen van uilen aangetroffen zoals veren, braakballen en kruitstrepen. Daarnaast werden geen nesten van roek, buizerd, sperwer en havik aangetroffen. Op grond hiervan wordt het voorkomen van vogels met jaarrond beschermde nesten uitgesloten.

4.5 Amfibieën

In de sloot grenzend aan het westelijk deel van het laadstation kunnen algemene amfibieën voorkomen zoals de grote of middelste groene kikker, bruine kikker en gewone pad. Deze soorten zijn licht beschermd en niet bedreigd. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet. Het voorkomen van matig of zwaar beschermde soorten wordt uitgesloten op basis van regionale verspreiding van soorten (Cremers & Delft, 1999) en aanwezige ecotopen. Zo ontbreekt het aan kale, zon beschenen oevers in en direct rond het plangebied waardoor het voorkomen van de rugstreeppad kan worden uitgesloten. Door het ontbreken van oppervlaktewater en een dekkende vegetatie in het oostelijk deel van het plangebied en omgeving van het laadstation wordt het voorkomen van amfibieën aldaar uitgesloten.

4.6 Vissen

Het water grenzend aan het westelijk deelgebied is van zeer slechte waterkwaliteit. Het voorkomen van (beschermde) vissen wordt hierin uitgesloten. Door het ontbreken van oppervlaktewater in het oostelijk deelgebied en directe omgeving, wordt het voorkomen van beschermde vissen uitgesloten. Effecten op (beschermde) vissen worden derhalve uitgesloten.

4.7 Reptielen

Gezien de huidige aanwezige ecotopen van de plangebieden van de laadstations en directe omgeving ten opzichte van de verspreiding van reptielen (Cremers & Delft, 1999), kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten.

4.8 Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen van de plangebieden van de laadstations en directe omgeving, kan de aanwezigheid van beschermde geleedpotigen en mollusken (o.a. brede geelgerande waterroofoever en zeggekorfslak) worden uitgesloten.

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

Er zijn plannen voor de realisatie en het gebruik van twee laadstations bij de voorzieningenplaatsen langs de snelweg A16 ter hoogte van Afrit 23 te Hendrik Ido Ambacht. Deze activiteiten zouden kunnen samen gaan met effecten op beschermde soorten. Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten.

Er is vastgesteld dat effecten op matig of zwaar beschermde soorten is uitgesloten. De bomen in beide deelgebieden bezitten geen geschikte gaten waarin vleermuizen kunnen verblijven en er zijn geen (oude) nesten aangetroffen waarin vogels met jaarrond beschermde nesten zich zouden kunnen ophouden. Voor overige soort(groep)en is het gebied verder volledig ongeschikt. Wel foerageren en vliegen er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren en vliegen. In verband met het voorkomen van algemene broedvogels is het van belang om te starten met werken buiten het broedseizoen of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen (rooien bomen buiten broedseizoen).

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten van de aanleg en het gebruik van de laadstations op matig en zwaar beschermde soorten uitgesloten; de realisatie en uitvoering van het plan is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Literatuur

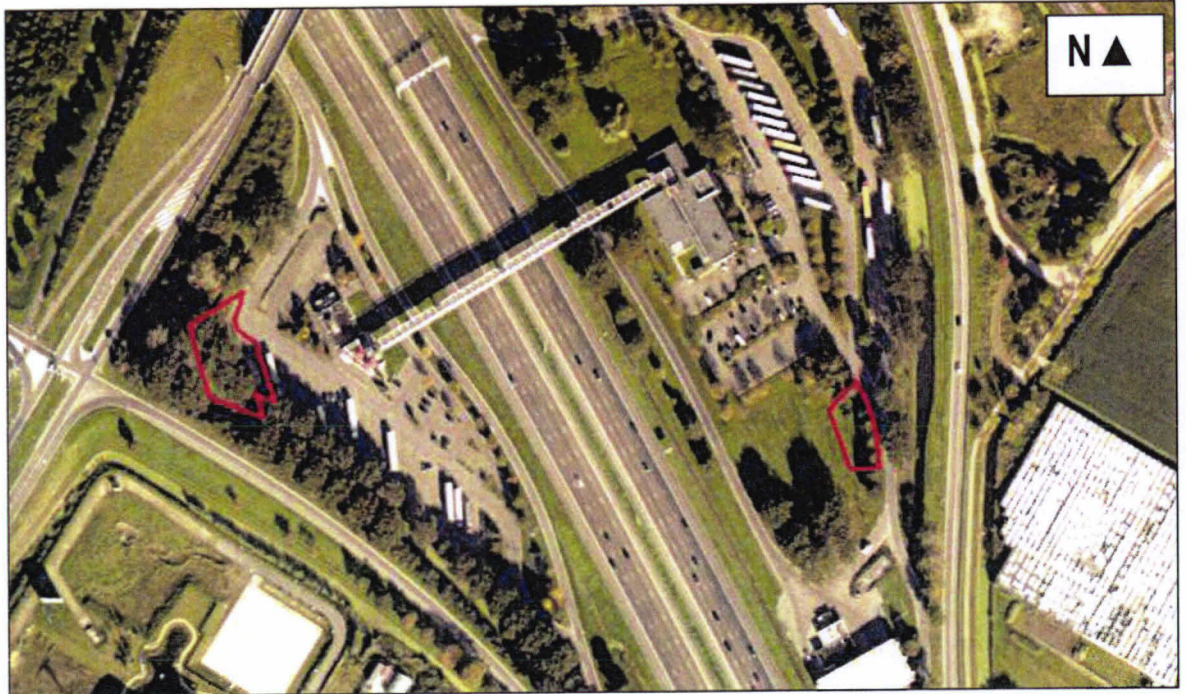
- Bink, F.A., 1992. Ecologische Atlas van de dagvlinders van Noordwest-Europa. Schuyt en Co Uitgevers en Importeurs BV, Haarlem.
- Broekhuizen, S., Hoekstra, B., Laar. V. van, Smeenk, C., Thissen, J.B.M., 1992. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. KNNV 1-336.
- Cremers, R., Delft, J., 1999. De amfibieën en reptielen van Nederland. KNNV-Uitgeverij.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Gerstmeier, R., Romig, T., 1997. Zoetwatervissen van Europa, Tirion, Baarn, 1-368.
- Hustings, F., Vergeer, J.W., Eekelder, P., 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, SOVON, Beek-Upbergen, 1-584.
- Limpens, H., Mostert, K., Bongers, W., 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. KNNV, Utrecht, 1-260.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009a. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009b. Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2004. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2009. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1998. Wet van 25 mei 1998, houdende regels ter bescherming van in het wild levende planten en diersoorten (Flora en Faunawet). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 402, 1-37.
- SOVON, 1987. Atlas van de Nederlandse broedvogels.
- Nie, H.W. de, 1996. Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen. Media Publishing, Doetinchem, 1-151.
- Spikmans, F, Jong, T. de, 2006. Het waarnemen van zoetwatervissen, Nijmegen, 1-55.

Website

- www.ravon.nl
- www.waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGEN

1. PLANGEBIEDEN LAADSTATIONS



2. BEGRIPPEN

Baltsplaats	Plaats waar een vleermuis al roepend rondvliegt in de herfst en die doorgaans wordt verdedigd tegen andere mannetjes.
Foerageergebied	Een gebied waar een vleermuis of een groep van vleermuizen foerageert. Dat gebied wordt regelmatig bezocht door vleermuizen om in te foerageren en dat doorgaans meerdere foerageerplaatsen kent die langere tijd worden gebruikt.
Foerageerplaats	Plek (jachtplek) waar wordt gejaagd door vleermuizen. De plek kan in de directe omgeving van de kolonieplaats liggen maar ook kilometers verderop.
Kolonie	Groep vleermuizen (kleine groep mannetjes of meestal grotere groep vrouwtjes, soms gemengd (soorten, geslacht)) die in het voorjaar tot de herfst bijeen blijven. De groep kan zich vestigen in gebouwen (in spouwmuren of onder daklijsten e.d.) of bomen (spechtengaten, scheuren). Een groep vrouwelijke vleermuizen wordt ook wel aangeduid als een kraamkolonie. In zo'n groep worden jongen geboren en grootgebracht. Een kolonie maakt vaak gebruik van meerdere verblijfplaatsen die soms gelijktijdig worden gebruikt.
Migratieroute	Een vaste route van zomerverblijfplaats naar winterverblijfplaats en visa versa (zie ook vliegroute) of een route in een andere tijd; bijvoorbeeld tussen foerageerplaatsen.
Paarplaats	Territorium van territoriale mannetjes. Voor de ruige dwergvleermuis en de rosse vleermuis is dit doorgaans te vinden in boomholten. Voor de laatvlieger en de dwergvleermuis is dit te vinden in gebouwen. Voor de watervleermuis is dit te vinden in bomen en later, tegen de winter, zijn ze te vinden in overwinteringverblijven. Het mannetje vormt een harem met meerdere vrouwtjes. De paartijd valt in de herfst (uitgezonderd de grootoorvleermuis waarbij het in april valt (vroeg voorjaar)). De hier geschetste situatie van de paring wordt in dit rapport omschreven als "herfst situatie".
Verblijfplaats	Een object (huis, boom, bunker, grot, kast en dergelijke) waarin een of meerdere vleermuizen verblijven (overdag of 's winters permanent).
Vliegroute	Route die door vleermuizen elke avond wordt gebruikt om van de kolonieplaats naar foerageergebied te vliegen en visa versa (zie ook migratieroute). Vrouwtjes met jongen keren soms midden in de nacht terug om de jongen te zogen en gebruiken dan de route. Vliegroutes liggen over het algemeen langs lijnvormige (landschaps)elementen als bomenlanen, huizenrijen e.d. De functies zijn beschutting bij winderig en koud weer, oriëntatie in verband met de echolotatie-geluiden en het vinden van voedsel.
Voorbijvliegend	Vleermuizen die voorbijvliegen, niet via een vaste route. Het betreft meestal zwervers of trekkers.
Zwermen	Direct na het uitvliegen, naar vooral voor het invliegen bij een kolonie zwermt een deel van de kolonie rond de kolonieplaats. Zwermgedrag is derhalve een indicatie voor een eventuele kolonieplaats.
Winterverblijfplaats	Een verblijfplaats waar in de winter een of meerdere vleermuizen in winterslaap (hybernation) gaan. Deze ruimte is doorgaans donker, heeft een hoge luchtvochtigheid en

temperatuurwisselingen zijn nihil.

Zomerverblijfplaats Een verblijfplaats die gebruikt wordt door vleermuizen die niet in winterslaap zijn waarvan niet aangetoond is dat het een kraamverblijfplaats dan wel een paarverblijfplaats is. In sommige gevallen vormen bijvoorbeeld mannetjes kleine groepjes.

Postbus 367
6700 AJ Wageningen
Tel: 0317-428694
Fax: 0317-450601



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE