

Fieten Olie Holding 2 B.V.
Toelichting bij de aanvraag
Buitenplanse
omgevingsplanactiviteit
(BOPA)

Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door
0.1	06-08-2024	Concept	Swini Basu	
0.2	20-09-2024	BOPA toelichting gesplitst in mobiliteit en waterstofgedeelte	Rosanne Bevers	
0.3	02-10-2024	Versie ingediend voor BOPA-aanvraag	Swini Basu	Rosanne Bevers
0.4	10-12-2024	Toelichting aangepast naar aanleiding van feedback bevoegd gezag	Rosanne Bevers	
1.0	25-02-2025	Feedback opdrachtgever verwerken	Rosanne Bevers	

Sweco Nederland B.V.	30129769
Onderwerp	Toelichting bij de aanvraag BOPA
Projectnummer	2
Klant	Fieten Olie Holding 2 B.V.
Auteur	Swini Basu/Rosanne Bevers
Datum	25-02-2025
Document referentie	BOPA Mobiliteit, Fieten Olie Holding 2 B.V., v1.01.0

Inhoudsopgave

Inleiding.....	5
1.1 Leeswijzer	5
2. Algemene gegevens.....	6
2.1 Ligging en begrenzing van het projectgebied	6
2.2 Beschrijving huidige situatie	6
2.3 Vigerend Omgevingsplan	7
2.4 Beschrijving nieuwe situatie	8
2.5 Aan te vragen (ruimtelijke) situatie	10
2.6 Beschrijving strijdigheid.....	10
2.7 Te doorlopen vergunningprocedure en samenhang	11
3. Toetsing aan beleid	11
3.1 Toetsing rijksbeleid	11
3.1.1 Omgevingswet	11
3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	11
3.1.3 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).....	12
3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking.....	12
3.1.5 Conclusie toetsing Rijksbeleid	13
3.2 Toetsing provinciaal beleid.....	15
3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel.....	15
3.2.2 Coalitieakkoord 2023-2027	16
3.2.3 De Energievisie en het Het pMIEK	17
3.2.4 Omgevingsverordening Overijssel 2024.....	17
3.2.5 Conclusie toetsing provinciaal beleid	19
3.3 Toetsing regionaal beleid	28
3.3.1 RES Twente.....	28
3.3.2 Gezamenlijk ontwikkelkader ATT wind	28
3.3.3 Conclusie toetsing regionaal beleid	28
3.4 Toetsing beleid waterschap	29
3.4.1 Waterbeheerprogramma 2022-2027	29
3.4.2 Waterschapsverordening waterschap Vechtstromen	29
3.4.3 Conclusie toetsing beleid waterschap	30
3.5 Toetsing gemeentelijk beleid.....	30
3.5.1 Omgevingsvisie Twenterand	30
3.5.2 Beleidskader Duurzame Energie	31
3.5.3 Conclusie toetsing gemeentelijk beleid	31
4. Aspecten fysieke leefomgeving en milieu	32
4.1 Duurzaamheid	32
4.1.1 Conclusie	32
4.2 Gezondheid	32
4.2.1 Conclusie	33
4.3 Landschappelijke structuur	33
4.3.1 Conclusie	34
4.4 Klimaatadaptatie	34
4.4.1 Wettelijk kader	34
4.4.2 Conclusie	35
4.5 Verkeersgeneratie, -afwikkeling & (fiets)parkeren	35
4.5.1 Conclusie	35

4.6	Welstand	36
4.6.1	Conclusie	36
4.7	Archeologie & cultuurhistorie	36
4.7.1	Conclusie	37
4.8	Bodem	37
4.8.1	Conclusie	37
4.9	Weging Waterbelang	37
4.9.1	Conclusie	38
4.10	(Afval)Water	38
4.10.1	Conclusie	38
4.11	Energie	38
4.11.1	Conclusie	38
4.12	Geluid	38
4.12.1	Conclusie	39
4.13	Luchtkwaliteit	39
4.13.1	Conclusie luchtkwaliteit	40
4.14	Stikstof	40
4.14.1	Conclusie stikstofdepositie	40
4.15	Ecologie	40
4.15.1	Conclusie	42
4.16	Geur	42
4.16.1	Conclusie	43
4.17	Trillingen	43
4.17.1	Conclusie	43
4.18	Omgevingsveiligheid	43
4.18.1	Classificering gevaarlijke stoffen binnen Mobiliteitshub	43
4.18.2	Risicoanalyse mobiliteitshub	44
4.18.3	Conclusie	46
4.19	Milieucategorie	46
4.20	Milieueffectenrapportage	47
4.20.1	Conclusie	47
5.	Participatie	47
5.1	Projectfasen	47
5.2	Wat is er in de aanloopfase gebeurd?	47
5.3	Participatieplan	48
5.4	Participatiematrix	49
6.	Uitvoerbaarheid	53
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
6.2	Financiële uitvoerbaarheid	53
7.	Conclusie evenwichtige toedeling van functies aan locaties	54
8.	Bijlagenboek	55

Inleiding

Fieten Olie Holding 2 B.V. is voornemens om een mobiliteitshub te ontwikkelen te ontwikkelen ten zuidwesten van de Rusluiweg te Vriezenveen. De mobiliteitshub omvat faciliteiten voor energieafzet zoals een snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen en waterstof beschikbaar zijn.

De mobiliteitshub zal geheel onafhankelijk geëxploiteerd worden. Echter, op het aangrenzende perceel ten noordwesten van het projectgebied zijn er voornemens om een waterproductie-installatie en batterij-opslag te ontwikkelen. Hierdoor zouden er aanzienlijke synergievoordelen kunnen ontstaan, zoals de directe levering van groene waterstof aan het tankstation via een buisleiding. Daarnaast zouden beide delen in de vorm van een Energiehub kunnen fungeren, waardoor de netcongestie door de integratie van lokaal opgewekte duurzame elektriciteit wordt verminderd.

Gezien beide delen elkaar kunnen versterken, maar beide initiatieven geheel onafhankelijk van de ander geëxploiteerd kunnen en zullen worden, heeft deze aanvraag uitsluitend betrekking op de mobiliteitshub. De projectlocatie van de mobiliteitshub valt binnen de grenzen van omgevingsplan 'zandwinnning', vastgesteld op 10-19-2010 bekend als NL.IMRO.1700.BPVZ2009MP0003-0401, dat als tijdelijk deel in het Omgevingsplan gemeente Twenterand is opgenomen. Als functie aan de projectlocatie is de enkelbestemming agrarisch toegekend. Het projectvoornemen past niet binnen deze bestemming, waardoor sprake is van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (hierna: BOPA).

Voorliggend document betreft de toelichting op de aanvraag voor de BOPA, waarin wordt onderbouwd waarom er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies (hierna: ETFAL).

Naast de BOPA-aanvraag heeft Fieten Olie Holding 2 B.V. ook een aanvraag in voor een omgevingsvergunning milieubelastende activiteit (hierna: MBA) bij de gemeente Twenterand ingediend. Overige benodigde vergunningen en meldingen zullen in een later stadium worden aangevraagd.

1.1 Leeswijzer

In deze toelichting bij de aanvraag voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit voor de realisatie van de mobiliteitshub te Vriezenveen, wordt een systematische uiteenzetting van alle relevante facetten geboden: van de projectdoelstellingen tot de beleidstoetsing en participatieprocessen, tot aan de financiële en functionele haalbaarheid van het initiatief. De toelichting is in vijf hoofdstukken opgedeeld:

- Hoofdstuk 2: Algemene gegevens
- Hoofdstuk 3: Toetsing aan beleid (rijk, provincie, gemeente), visie, ambitie en beleid.
- Hoofdstuk 4: Aspecten fysieke leefomgeving en milieu
- Hoofdstuk 5: Participatie.
- Hoofdstuk 6: De financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid
- Hoofdstuk 7: Conclusie evenwichtige toedeling aan functies.

Hiermee tracht deze toelichting op de aanvraag invulling te geven aan de evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) ten behoeve van de aanvraag voor buitenplanse afwijkingen van het omgevingsplan (BOPA) voor de realisatie van de mobiliteitshub te Vriezenveen.

2. Algemene gegevens

2.1 Ligging en begrenzing van het projectgebied

De beoogde locatie voor de realisatie van de mobiliteitshub bevindt zich aan de zuidoostelijke zijde van Vriezenveen, direct aan de Rusluieweg. Kadastraal staat het gebied bekend als gemeente Vriezenveen, sectie K, perceelnummer 1589, en heeft een oppervlakte van 25.410 m². Het mobiliteitsgedeelte is circa 12.200 m², zoals weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Projectgebied kadastraal aangegeven (Bron: kadastrale kaart aangepast door Sweco)

Aan de noordzijde grenst de locatie aan de Rusluieweg, met aan de overzijde van deze weg het bedrijventerrein Oosterweilanden. Aan de noordoostkant grenst de locatie direct aan het perceel dat is beoogd als locatie voor de waterstofproductie-installatie. De rechterzijde van dat perceel grenst aan de Horstweg, dat direct naast de klasseerinstallatie van de zandwinning is gelegen. Aan de zuidwestkant loopt de Oosterweilandweg, de weg die de verbinding van Vriezenveen met Almelo vormt. Aan de zuidzijde van het projectgebied liggen voornamelijk agrarische gronden, met op circa 500 meter afstand de klasseerinstallatie van de zandwinning.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het projectgebied wordt momenteel gebruikt als bouwland ten behoeve van de teelt van maïs. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich op respectievelijk 555, 580, 645 en 830 meter afstand. Met deze afstand hebben geen van deze woningen direct invloed op het voornemen. Engbertsdijkvenen is het dichtstbijzijnde gelegen Natura 2000-gebied en ligt op circa 4,3 kilometer afstand van het projectgebied.



Figuur 2: Locatie projectgebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied (Bron: PDOK aangepast door Sweco)

In figuur 2 is de ligging van het projectgebied in de omgeving weergegeven. Als bijlage 2 is een situatietekening van de huidige situatie opgenomen.

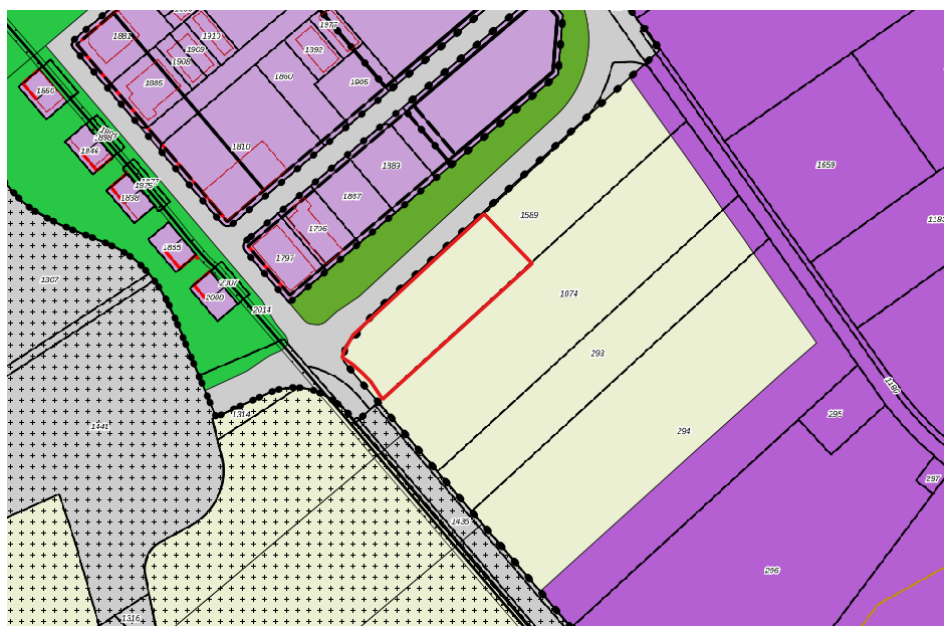
2.3 Vigerend Omgevingsplan

Op de beoogde locatie geldt het Omgevingsplan Twenterand, dat sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 bestaat uit een permanent deel – gedeeltelijk gebaseerd op de voormalige rijksregels uit het activiteitenbesluit – en een tijdelijk deel – bestaande uit de bestemmingsregels van het voormalige bestemmingsplan 'Zandwinnning'. Beide delen zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1 Geldende bestemmingsplannen / Omgevingsplan

Omgevingsplan en Bestemmingsplannen	Datum
Omgevingsplan gemeente Twenterand	In werking vanaf 01-01-2024
Identificatie: /akn/nl/act/gm1700/2020/omgevingsplan	
Tijdelijk deel Omgevingsplan/ Bestemmingsplan Zandwinnning	Vastgesteld 19-10-2010 - geheel onherroepelijk in werking
Identificatie: NL. IMRO. 1700.BPVZ2009MP0003-0401	

Figuur 3 toont een uitsnede van Omgevingsplan gemeente Twenterand, onderdeel 'Zandwinnning', waarin het projectgebied rood is omkaderd. De beoogde locatie heeft de functie 'agrarisch'.



Figuur 3 Uitsnede Bestemmingsplan Zandwinnning Gemeente Twenterand vastgesteld 19-10-2010¹

De regels die aan de functie 'agrarisch' in Omgevingsplan gemeente Twenterand, onderdeel 'Zandwinnning', zijn toegekend staan beschreven in artikel 3.1:

De voor 'agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijfsmatige bewerking en/of beweiding van cultuurgrond

De gronden, voor zover gelegen ten westen van de Horstweg, zijn ook bestemd voor een zanddepotterrein ten behoeve van de gronden als bedoeld in artikel 6.

¹ Identificatie: NL. IMRO. 1700.BPVZ2009MP0003-0401

3.2 Bouwregels

- a. Voor deze bestemming geldt dat geen gebouwen mogen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van de bouwwerken maximaal 5,5 m bedraagt.

3.3 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- het woon- een leefmilieu van het aangrenzende gebied.

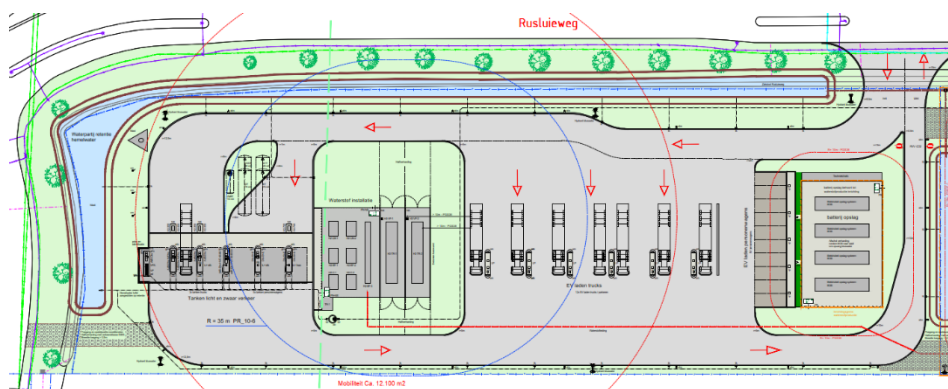
De bestemming Agrarisch, voor zover gelegen ten westen van de Horstweg, wijzigen in de bestemming Bedrijf – Klasseerinrichting², met inachtneming van het bepaalde in artikel 5, met dien verstande dat de oppervlakte van een klasseerinrichting en de als zodanig bestemde klasseerinrichting ten hoogste 15 ha bedraagt.

Daarnaast gelden de volgende afwegingscriteria:

- Verkeer: De functiewijziging dient geen nadelige invloed te hebben op de omgeving, waarbij bijvoorbeeld wordt gekeken naar de aspecten stof, geur en geluid. Hierbij is de milieuwetgeving toetsingskader.
- Landschap: Om een negatieve uitstraling op de omgeving te voorkomen, dient een grondwal te worden aangebracht.

2.4 Beschrijving nieuwe situatie

Fieten Olie Holding 2 B.V. is voornemens om een onbemande mobiliteitshub te ontwikkelen te ontwikkelen ten zuidwesten van de Rusluieweg. De mobiliteitshub omvat faciliteiten voor energieafzet zoals een snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen en waterstof beschikbaar zijn. Figuur 4 bevat een uitsnede van de mobiliteitshub. Als bijlage 3 is het plotplan in groot formaat opgenomen. Er zijn tevens twee aanzichten van de mobiliteitshub opgenomen als bijlage 4 en 5.



Figuur 4 Uitsnede van de mobiliteitshub

De mobiliteitshub zal bestaan uit twee onderdelen: het tankstation met Waterstof en Diesel en Hydrotreated Vegetable Oil (HVO 100) en Euro 95 (E10) en Super Plus (E5) Benzine en AdBlue en het laadplein voor elektrisch vervoer. Het betreft een onbemande locatie zonder kantoorruimte.

Het tankstation met brandstoffen voor zwaar- en personenvervoer omvat de volgende elementen:

² De voor 'bedrijf – klasseerinrichting' aangewezen gronden zijn bestemd voor een klasseerinrichting, opslag van zand en grond en een werkterrein ten behoeve van de zandwinning, als bedoeld in artikel 6.

- Vijf opstelplaatsen voor personenwagens en busjes.
- Drie opstelplaatsen voor zwaar verkeer.
- Overkapping ca. 300 m². Maximale hoogte ca. 9 meter.
- Waterstof-installatie met compressoren, koelers, buffers en 2 tubetrailer opstelplaatsen.
- Prijs- en identificatie sign met hoogte van ca. 12 meter.
- Waterstof-installatie. Bouwwerken ca. 400 m². Bouwhoogte 4 meter.
- Alle dakoppervlaktes zullen worden voorzien van zonnepanelen.

Het laadplein voor elektrisch zwaar- en personenvervoer zal bestaan uit:

- Tien laadplekken voor personenwagen en busjes met een vermogen van max. 400 kW per laadplek.
- Twaalf laadplekken voor zwaar verkeer met een vermogen van max. 400 kW per laadplek.
- Stroomvoorziening, verdeling, aansluitingen en transformatoren e.d. nader te bepalen.

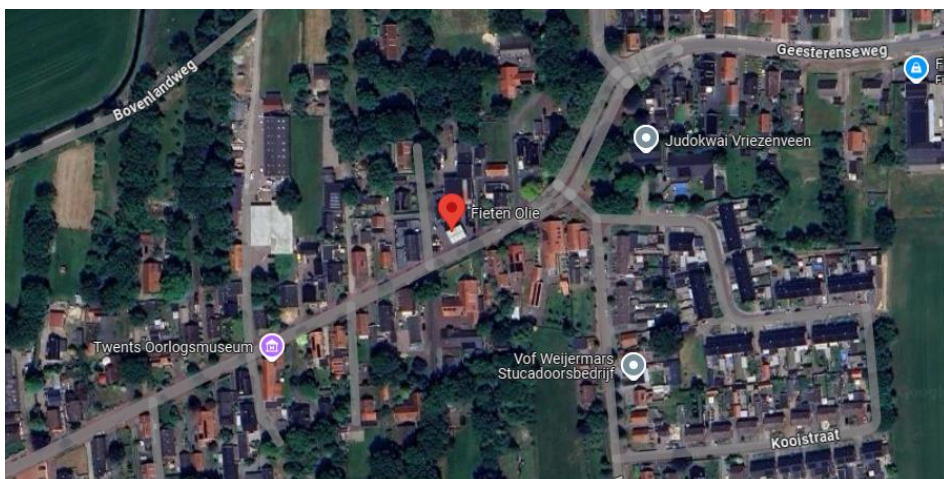
Als bijlage 6 is een niet-technische beschrijving opgenomen die alle elementen van de mobiliteitshub in meer detail toelicht. Het plotplan is opgesteld conform de nieuwste richtlijnen voor de publicatiereeks gevaarlijke stoffen. Als bijlage 7 en 8 zijn checklists opgenomen m.b.t. de richtlijnen PGS 35 en PGS 38.

Op het aangrenzende perceel ten noordwesten van het projectgebied wordt tevens een initiatief ontwikkeld om waterstofproductie en batterij-opslag te realiseren. Het betreft twee losse ontwikkelingen die elkaar versterken, omdat ze naast elkaar liggen. Door de nabijheid van de waterstofproductie-installatie, is het zowel economisch als operationeel aantrekkelijk om direct waterstof van deze faciliteit af te nemen. Dit is geoptimaliseerd door het aanleggen van een directe pijpleiding tussen de twee locaties. Dit bespaart transportkosten en de kosten voor de realisatie van een extra faciliteit om de waterstof op de gewenste druk te brengen, waardoor de groene waterstof tegen een aantrekkelijkere prijs aan (lokale) afnemers kan worden verkocht.

Mocht de waterstofproductie-installatie echter niet in staat zijn om waterstof te leveren, dan kan de mobiliteitshub probleemloos blijven opereren door waterstof van andere leveranciers in te kopen. De mobiliteitshub heeft een waterstofvulpunt om een tubetrailer aan te koppelen, waardoor het vanuit andere productielocaties van waterstof kan worden voorzien. Gezien deze ontwikkeling niet in scope is van deze aanvraag, en beide ontwikkelingen los van elkaar kunnen opereren, wordt er in deze toelichting niet dieper ingegaan op bovenstaande ontwikkeling.

De ontwikkeling van de mobiliteitshub biedt tevens de mogelijkheid om het tankstation gelegen aan de Oosteinde 407, 7671 BD te Vriezenveen te ontmantelen. Het huidige tankstation wordt gezien als verkeersknelpunt, aangezien het te midden van de lintbebouwing aan de Oosteinde in Vriezenveen is gelegen, wat voor veel drukte en geluidsoverlast zorgt. Voor het ontmantelen van het bestaande tankstation zullen separate afspraken met de eigenaar worden gemaakt. Dit maakt geen onderdeel uit van de huidige aanvraag voor de omgevingsvergunning. In figuur 5 is de locatie van het te ontmantelen tankstation weergegeven.

Door het sluiten van het bestaande tankstation neemt de verkeersdrukte en de geluidsoverlast voor omwonenden aan de Oosteinde naar verwachting af. Gelet op het vorenstaande is het vanuit planologisch oogpunt wenselijk om het tankstation te verplaatsen naar de locatie op Rusluieweg, waar geen woningen gevestigd zijn.



Figuur 5 Locatie huidige tankstation te midden van woonwijk.

Ten slotte biedt de locatie aan de Rusluiweg de mogelijkheid om een knooppunt tussen het bedrijventerrein Oosterweilanden, de zandwinning en de Almeloseweg te vormen, waardoor ook de Weitzelpoort (Vriezenveen) en de bedrijventerreinen Dollegoor, Turfkade en Bedrijvenpark Twente in Almelo van (groene) brandstof kunnen worden voorzien. Dit zorgt ervoor dat ervoor dat er op regionaal niveau aan diverse energievraagstukken kan worden gewerkt.

2.5 Aan te vragen (ruimtelijke) situatie

Tabel 2 bevat een overzicht van de nieuwe aan te vragen (ruimtelijke) situatie.

Tabel 2 Oppervlakte separate bedrijfsonderdelen Mobiliteitshub

Omschrijving	Eigenschap
Oppervlakte kavel	Ca. 11.610m ²
Hoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde	Maximaal 12 meter
Milieucategorie	4.2
Functieaanduiding(en) Zon op dak van gebouwen Opstelplaatsen van voertuigen Verkooppunt van motorbrandstoffen met CNG, LNG, lpg of waterstof, met de daarbij behorende ondergeschikte nevenfuncties	

Voor beschrijving Milieucategorie wordt verwezen naar paragraaf 1.11.

De aan te vragen (ruimtelijke) situatie kan worden gezien als 'regels' voor het hele terrein, zodat deze kunnen worden opgenomen in het Omgevingsplan.

2.6 Beschrijving strijdigheid

Het omgevingsplan 'Zandwinning', dat als tijdelijk deel in het Omgevingsplan gemeente Twenterand is opgenomen, voorschrijft dat gronden met functie 'agrarisch' zijn bestemd voor de bedrijfsmatige bewerking en/of beweiding van cultuurgrond.

De functieaanduiding(en) 'zon op dak van gebouwen', 'opstelplaatsen van voertuigen' en 'Verkooppunt van motorbrandstoffen met CNG, LNG, lpg of waterstof, met de daarbij behorende ondergeschikte nevenfuncties' passen niet binnen de bestemming 'agrarisch', noch binnen de bestaande bouw- en afwijkingsmogelijkheden, waardoor een buitenplanse afwijkingen van het omgevingsplan (BOPA) wordt aangevraagd.

2.7 Te doorlopen vergunningprocedure en samenhang

Voorliggend document geeft invulling aan de evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) ten behoeve van de aanvraag voor buitenplanse afwijkingen van het omgevingsplan (BOPA) voor de mobiliteitshub aan de Rusluiweg te Vriezenveen.

3. Toetsing aan beleid

3.1 Toetsing rijksbeleid

3.1.1 Omgevingswet

De Omgevingswet is per 1 januari 2024 in werking getreden. 26 wetten en daarbij behorende besluiten en regelingen zijn opgegaan in één wet, de Omgevingswet (Ow), vier Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en één ministeriële regeling. Het gaat dan om het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Omgevingsbesluit (Ob). Er geldt vervolgens één Omgevingsregeling.

Een aantal regels gaat van het Rijk over naar gemeenten en waterschappen. Dit wordt ook wel de 'bruidsschat' genoemd. Met het Invoeringsbesluit Omgevingswet zorgt het Rijk ervoor dat de regels voor gemeenten automatisch in het tijdelijk deel van het omgevingsplan komen.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (hierna: NOVI) is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en omvat de lange termijn doelen van de overheid voor de ontwikkeling van Nederland tot 2050. Tevens schetst de NOVI hoe verschillende belangen in Nederland worden afgewogen en geïntegreerd. Op deze nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Deze nationale belangen komen samen in vier prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam en economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Deze prioriteiten zijn verder onderverdeeld in subthema's zoals de integratie van natuur en landbouw, het vormgeven van nieuwe cultuurlandschappen, biobased productielandschappen, grootschalige bedrijfsvestigingen, energienetwerken, circulaire werklocaties, groene en gezonde stedelijke leefomgevingen, naoorlogse woonwijken in transitie en hoogstedelijke knooppunten. Voor elk subthema worden handelingsperspectieven op gebiedsniveau ontworpen.

Kernachtig samengevat bevat de toekomstvisie voor Nederland in 2050 een gezond en klimaatbestendig land met schone lucht, water en bodem en voldoende groen en water. Het kabinet streeft naar een economie die zowel duurzaam als circulair is, waar het goed wonen en werken is met levendige steden en dorpen en een productief platteland. Nederland moet uitstekend bereikbaar zijn met minimale schadelijke uitstoot en overlast. Veiligheid tegen overstromingen en andere gevaren is essentieel, net als een goede balans tussen bebouwde en open landschappen en tussen natuur en cultuur.

Nederland moet openstaan voor verandering en de kracht van traditie, cultuur en identiteit moet zichtbaar zijn in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen vragen om gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het Rijk heeft systeemverantwoordelijkheid voor alle nationale belangen en is voor sommige zelf eindverantwoordelijk, terwijl voor andere belangen de medeoverheden verantwoordelijk zijn. De NOVI richt zich op ontwikkelingen waar meerdere nationale belangen samenkomen en waar samenhangende keuzes gemaakt moeten worden.

De stappen die gezet worden zijn vastgelegd in het programma NOVEX en Mooi Nederland. In NOVEX werken overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland, waarbij de nationale doelen en belangen zijn gebundeld in een startpakket. Nederland staat voor een grote verbouwing waarbij nationale regie op ruimtelijke ordening en leefomgevingskwaliteit nodig is. In Mooi Nederland wordt ontwerpkracht ingezet voor de aanpak van transitieopgaven.

3.1.3 Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

De ambitie van de NAL is om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn activiteiten opgenomen die zullen zorgdragen voor:

- Een voldoende dekkende laadinfrastructuur;
- Een verkorting van de doorlooptijden en een strategische plaatsing van laadinfrastructuur alvorens de vraag ontstaat;
- Toegankelijke informatie zoals de locatie en beschikbaarheid van de laadpunten en de laadtarieven;
- Toekomstbestendige laadinfrastructuur gericht op smart charging om capaciteitsbelasting van het elektriciteitsnet zoveel mogelijk te voorkomen.

Om meer decentrale sturing aan bovenstaande doelstellingen te geven diende elke Nederlandse gemeente voor eind 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur vast te stellen.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand. De instructieregel in artikel 5.129g Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) regelt dat bij een wijziging van het omgevingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling toepassing van de ladder is vereist. Artikel 8.0b Bkl regelt dat deze instructieregel ook geldt voor een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Als eerste dient te worden vastgesteld of er sprake is van een ontwikkeling in landelijk gebied. De grens van het stedelijk gebied wordt in het Bkl gedefinieerd als: *'op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen'.*

Daarna dient te worden vastgesteld of de ontwikkeling betrekking heeft op een stedelijke ontwikkeling die voldoende substantieel is. Artikel 5.129g Bkl stelt geen ondergrens, maar volgens de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 28 juni 2017, met code

ECLI:NL:RVS:2017:1724, is de richtlijn vastgesteld dat bij ontwikkelingen omvangrijker dan 500 m² de Laddertoets uitgevoerd dient te worden.

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling moet worden aangemerkt als een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld welk planologisch beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan en in hoeverre het plan voorziet in een functiewijziging.

Voor zover er wordt voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling in landelijk gebied, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstaan rekening gehouden met:

- de behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling (artikel 5.129g lid 2 sub a);
- de mogelijkheden om binnen stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien (artikel 5.129g lid 2 sub b).

3.1.5 Conclusie toetsing Rijksbeleid

Voor de toetsing aan Rijksbeleid zijn twee verschillende aspecten relevant: de toetsing aan de visie van het Rijk, uitgewerkt in de NOVI en de NAL, en de toetsing aan het beleid van het Rijk, uitgewerkt in onder andere (de AMvB's van) de Omgevingswet en de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De mobiliteitshub, inclusief snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen en waterstof beschikbaar zijn, draagt bij aan een gezond land met schone lucht, minimale schadelijke uitstoot en overlast, aangezien het rijden op elektriciteit en waterstof geen CO₂-uitstoot of andere uitlaatgassen ten gevolge heeft. Daarnaast kan met de komst van het mobiliteitsgedeelte een bestaand tankstation in Vriezeveen-Oost worden ontmanteld, waardoor schadelijke uitstoot en overlast voor direct omwonenden van het bestaande tankstation wordt voorkomen, terwijl de bereikbaarheid van zuidoostelijke zijde van Vriezeveen behouden blijft. Tenslotte draagt het realiseren van (snel)laadvoorzieningen voor auto's en vrachtwagens bij aan het realiseren van de eerste doelstelling van de NAL, aangezien het bijdraagt aan een grotere dekking van de laadinfrastructuur in omgeving van gemeente Twenterand.

Beleidstechnisch is het belangrijk om te toetsen of de ontwikkeling wordt gekenmerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in landelijk gebied dat voldoende substantieel is. Dat is het geval, aangezien:

1. het een ontwikkeling betreft op een perceel zonder bebouwing dat momenteel voor agrarische doeleinden in gebruik is;
2. het een ontwikkeling betreft dat groter is dan 500 m²;
3. het benodigd is om de functie van 'agrarisch' naar 'verkooppunt van brandstoffen' te wijzigen.

Hierdoor is het benodigd om de Laddertoets uit te voeren. Daarvoor zijn conform artikel 5.129g lid 2 sub a en b Bkl twee onderdelen relevant.

De behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling

Het aanbieden van groene waterstof voor (zwaar) transport is een relatief nieuwe ontwikkeling in de Nederlandse markt. Door de opkomst van de elektrische auto is CO₂-vrij transport in een versnelling geraakt, maar de accumotor biedt vooralsnog geen geschikte vervanging voor de brandstofmotor voor zwaar vervoer. Waterstof zou daarentegen wel een geschikte vervanging voor zwaar vervoer kunnen vormen.

Wel brengt de innovatieve aard van het product een ondernemersrisico met zich mee: eerst zal het aanbod (lees: de beschikbaarheid van tanklocaties) gerealiseerd moeten worden, voordat de vraag (lees: de hoeveelheid

vrachtwagens die rijden op waterstof) gaat toenemen. Specifiek met dit doel heeft het Rijk de Subsidieregeling Waterstof In Mobiliteit (SWIM) opgesteld. Het doel van deze regeling is om de bouw van waterstoftankstations in samenhang met het in bedrijf nemen van voertuigen op waterstof te stimuleren, waardoor de regeling bijdraagt aan de realisatie van de verplichting om in 2030 in ieder stedelijk knooppunt een waterstoftankstation operationeel te hebben. Hiermee wil de overheid het kip-ei probleem waar de toepassing van waterstof in mobiliteit mee kampt, wegnemen. Bedrijven die willen profiteren van deze subsidie moeten een integraal plan indienen, dat zowel de bouw van een tankstation als de aanschaf waterstofvrachtwagens omvat.

De noodzaak tot het ontwikkelen van tanklocaties met groene waterstof wordt onderschreven door de Europese Unie: middels de verordening voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) is de EU overeengekomen dat er ten minste om de 200 kilometer langs het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) een waterstoftanklocatie gerealiseerd dient te worden. Voor Nederland betekent dit dat er minimaal zestien tankstations gerealiseerd moeten worden met een aanzienlijke capaciteit voor gecombineerde waterstof. Daarnaast heeft een studie van TNO uitgewezen dat er in 2030 wel 48 tot 70 tanklocaties benodigd zijn om de Europese doelstellingen te behalen.

Om het noordoosten van Nederland goed te ontsluiten zullen, conform de doelstellingen van AFIR, ten minste drie tot vijf tanklocaties voor groene waterstof ontwikkeld moeten worden. Momenteel is er nog geen andere tanklocatie voor waterstof in de regio aanwezig, waardoor het tankstation in de eerste fase naar verwachting voornamelijk bovenregionaal vrachtverkeer zal aantrekken. Wel wordt er langs de A35 bij Almelo een waterstoftankstation ontwikkeld, maar naar verwachting creëert dit eerder een versnelling van de waterstofmarkt voor (zwaar) transport, aangezien kan worden verwacht dat, als de markt eenmaal op gang is gekomen, er een duidelijke lange termijn behoefte zal zijn aan de activiteit: vrachtwagens hebben meermaals per week een tankbehoefte en worden door hun hoge investeringskosten voor langere tijd aangeschaft. Dit zorgt voor een (zeer) laag risico op leegstand.

Kortom, de locatie voldoet aan de vereisten uit artikel 5.129g lid 2 **sub a** Bkl, aangezien er mede door de groene ambities van de Europese Unie, de subsidiemogelijkheden vanuit de Nederlandse overheid en de frequente tankbehoefte van (zwaar) transport zeker sprake is van een lange termijn behoefte aan de activiteit.

Mogelijkheden om binnen/nabij stedelijk gebied in behoefte te voorzien

Allereerst is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan de rand van stedelijk gebied: de locatie is immers direct ten zuiden van bedrijventerrein Oosterweilanden gelegen. Daardoor voldoet de locatie al grotendeels aan artikel 5.129g lid 2 sub b Bkl.

Daarnaast speelt de vraag hoe toekomstbestendig de huidige locaties voor tankstations, te midden van drukke woonwijken en maatschappelijke voorzieningen in de stedelijke omgeving, zijn, aangezien er de laatste jaren steeds meer vraagtekens worden gezet over de wenselijkheid om brandbare stoffen, zoals diesel, benzine en LPG, op te slaan binnen de stedelijke kern, wat bij de levering middels vrachtwagens en tubetrailers onontkoombaar zal zijn. Hierdoor kan het om veiligheidsredenen juist wenselijk zijn om een tanklocatie met milieucategorie 4.2 buiten de stedelijke kern te realiseren.

Daarnaast is met de komst van elektrisch laden het tankgedrag veranderd: in principe wordt thuis (thuislaadpaal) of in de wijk (publieke laadpalen) geladen, waarbij uitsluitend bij grote afstanden gebruik wordt gemaakt van laadvoorzieningen nabij snelwegen of N-wegen. Een tanklocatie midden in een woonwijk zal daardoor langzaam maar zeker steeds meer haar functie gaan

verliezen. Daarbij komt kijken dat het huidige tankstation aan de Oosteinde 407 planologisch gezien niet de meest wenselijke locatie voor een tankstation: niet alleen bevindt zich aan de Oosteinde nóg een tanklocatie, wat ruimschoots voldoende is om in de behoefte van de directe omgeving te voorzien, het zorgt tevens voor extra verkeersdrukte in de drukke woonomgeving van Vriezenveen. Het sluiten van deze locatie zou een bijkomend voordeel voor de directe omgeving vormen.

Bovendien is het waarschijnlijk dat waterstof grotendeels door vrachtvervoer gebruikt gaat worden. Het is planologisch zeer onwenselijk om vrachtwagens binnen de stedelijke kern te laten tanken: het zorgt voor overlast voor de buurt, extra verkeersdrukte en onnodig gevaarlijke situaties. Daarnaast zijn nieuwe tanklocaties in stedelijke kernen lastig in te passen, vanwege externe veiligheid en risico-contouren.

Kortom, de locatie voldoet tevens aan de vereisten uit artikel 5.129g lid 2 **sub b** Bkl, aangezien het een nieuwe stedelijke ontwikkeling is die aan de rand van stedelijk gebied wordt ontwikkeld. Daarnaast is het om veiligheids-, verkeerstechnische en planologische redenen beter om bestaande tankstations, zeker ten behoeve van zwaar vrachtvervoer, naar locaties buiten bestaand stedelijk gebied te verplaatsen. De locatie aan de Rusluiweg is door de afwezigheid van woningen én de nabijheid van de N36 en bedrijventerrein Oosterweilanden zeer geschikt als toekomstbestendige mobiliteitshub.

3.2 Toetsing provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Overijssel

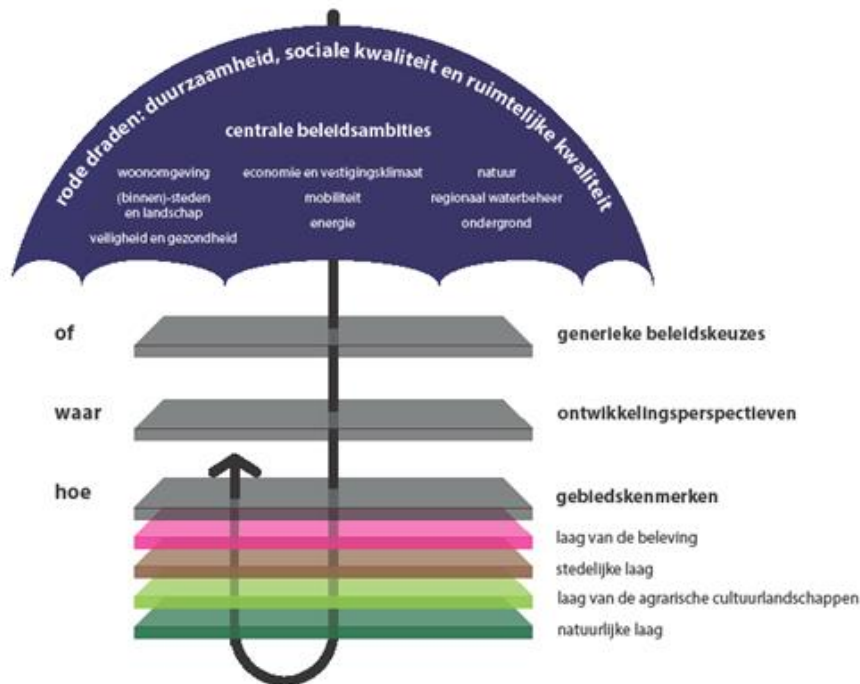
In 2017 is de geconsolideerde versie van de Omgevingsvisie Overijssel vastgesteld, bestaande uit drie delen: een deel *Visie*, een deel *Beleid* en een deel *Uitwerking*.

Deel 1 Visie: Jij kleurt Overijssel!

In dit deel is een beeld geschetst van de actuele maatschappelijke ontwikkelingen die (grote) gevolgen hebben voor hoe de ruimte in Overijssel benut kan worden. Daarin beperkt men zich tot de thema's klimaat, energie en regionale economie. De opgaven en kansen waar de provincie voor staat zijn vertaald in negen beleidsthema's, waaronder mobiliteit.

Deel 2 Beleid: 'Overijssel in 2030, daar werken we nu aan'

Om te bepalen of een initiatief bijdraagt aan de visie wordt het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel gebruikt.



Figuur 6: Visualisatie van het Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel.

In dit uitvoeringsmodel staan de stappen 'of', 'waar' en 'hoe' centraal:

- 'Of' – generieke beleidskeuzes: beantwoordt de vraag 'of' een initiatief mogelijk is, denkende aan beleidskeuzes van EU, Rijk of provincie om basiskwaliteiten als schoon drinkwater en droge voeten te garanderen, maar ook om leegstand te voorkomen;
- 'Waar' – ontwikkelingsperspectieven: geven middels kwaliteitsambities richting aan 'waar' een initiatief ontwikkeld kan worden, waarbij tevens ruimte voor gemeenten wordt geboden om vanwege maatschappelijke en/of sociaaleconomische redenen hieraan een andere invulling te geven;
- 'Hoe' – gebiedskkenmerken: spelen een rol bij de vraag 'hoe' een initiatief ingepast kan worden, waarbij rekening gehouden dient te worden met de bestaande kwaliteiten en kenmerken die behouden, versterkt of ontwikkeld moeten worden.

Deel 3 Uitwerking: 'Aan de slag!'

Geeft nadere uitwerking van de centrale beleidsambities, zoals de ambitie voor mobiliteit: de provincie ambieert een 'veilige, betrouwbare en vlotte (keten)reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel' te creëren. Ook het 'schoner maken van mobiliteit' is hier een belangrijk onderdeel van, onder andere door te zorgen voor een goede dekking van laadpalen met duurzaam opgewekte elektriciteit.

3.2.2 Coalitieakkoord 2023-2027

Provincie Overijssel heeft een Coalitieakkoord 2023-2027 gepubliceerd waarin de ambities met betrekking tot waterstof zijn geformuleerd: 'Duurzaam geproduceerde waterstof draagt bij aan de verduurzaming van het energiesysteem. Het kan bijvoorbeeld dienen als brandstof voor vrachtwagens en bussen, en als opslag van energie. Er wordt ingezet op aansluiting op het landelijk transportnetwerk voor waterstof. Bij energiehub, waar opwek, gebruik en opslag worden gecombineerd, wordt gestimuleerd om een eigen

waterstof distributienetwerk, waterstofopslagcapaciteit en waterstofproductiefaciliteiten te ontwikkelen.'

3.2.3 De Energievisie en het Het pMIEK

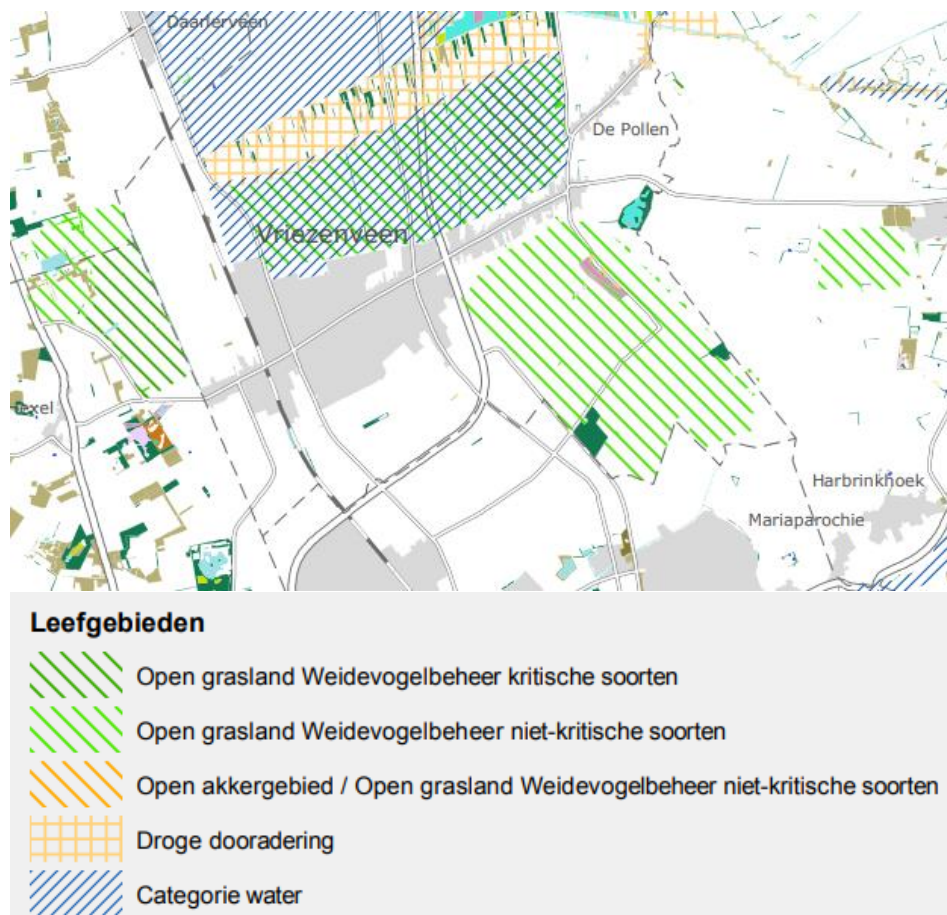
De provincie werkt in 2024 aan de Energievisie en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) als onderdeel van Nieuwe Energie Overijssel. De energievisie stelt de richting vast voor het Overijsselse energiesysteem op de lange termijn (2050), terwijl het pMIEK aangeeft welke eerste stappen nu prioriteit hebben. De energievisie brengt in kaart hoe de energievraag zich zal ontwikkelen, waar welke ontwikkelingen worden verwacht en op basis van welke uitgangspunten en principes er keuzes worden gemaakt. Het pMIEK legt de nadruk op energiehubs, het flexibiliseren van de vraag, energieopslag in batterijen en de omzetting van elektriciteit naar warmte of waterstof.

3.2.4 Omgevingsverordening Overijssel 2024

De Omgevingsverordening is een verordening op provinciaal niveau die regels bevat voor de fysieke leefomgeving. Hierbij kan gedacht worden aan regels voor bijvoorbeeld natuur, water, milieu, bodem en cultureel erfgoed. De Omgevingsverordening is op 1 januari 2024 in werking getreden en heeft betrekking op het gehele grondgebied van de provincie Overijssel.

Weidevogels

De locatie ligt in een gebied dat is aangewezen als Leefgebied weidevogels, met beheertype 'open grasland weidevogelbeheer niet-kritische soorten' (zie figuur 7).



Figuur 7: Beheertypenkaart behorende bij natuurbeheerplan 2019, geconsolideerde kaart.

Conform artikel 4.66 lid 3 omgevingsverordening Overijssel betekent dit dat ontwikkelingen binnen leefgebieden voor weidevogels uitsluitend worden toegelaten indien:

- de omvang van een leefgebied voor weidevogels niet wordt verkleind;
- er per saldo sprake is van een versterking van de kwaliteit van het leefgebied voor weidevogels;
- er is aangetoond dat er in alle redelijkheid geen alternatieven voor de ingreep mogelijk zijn;
- overblijvende negatieve effecten op leefgebieden voor weidevogels in voldoende mate worden gecompenseerd.

Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking

In deze omgevingsverordening geeft de provincie Overijssel in hoofdstuk 4 instructies ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen aan gemeenten. Voor de ontwikkeling van stedelijke voorzieningen en bijbehorende infrastructuur bevat afdeling 4.2 omgevingsverordening Overijssel relevante beleidsregels. In beginsel is deze afdeling conform artikel 4.3 gericht op het bevorderen van de concentratie van stedelijke functies in kernen, het bevorderen van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en toekomstbestendigheid. Dit dient conform artikel 4.4 lid 1 te leiden tot een concentratie van (nieuwe) stedelijke ontwikkelingen die, ingeval van stedelijke voorziening, voorziet in een lokale behoefte.

Artikel 4.5 lid 2 bepaalt dat nieuwe ontwikkelingen in de Groene Omgeving – ‘dat deel van de fysieke leefomgeving waarvan de gronden niet vallen binnen bestaand bebouwd gebied’ – die een extra ruimtebeslag door bouwen en verhardens leggen uitsluitend mogelijk is, als aannemelijk gemaakt is dat:

- a) (her)benutten van bestaande bebouwing in de Groene Omgeving in redelijkheid niet mogelijk is; en
- b) mogelijkheden voor combinatie van functies op bestaande erven optimaal zijn benut.

In de toelichting van artikel 4.5 omgevingsverordening wordt nader ingegaan op de vestiging van een nieuw tankstation in de Groene Omgeving:

Gelet op de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik werkt de provincie in principe niet meer mee aan de vestiging van nieuwe tankstations in de Groene Omgeving. Tankstations zijn stedelijke functies die in principe niet thuishoren in de Groene Omgeving. Het bestaande netwerk van tankstations biedt voldoende gelegenheid om onderweg te tanken. Door de transitie naar duurzame energie zal er naar verwachting veel minder vraag zijn naar mogelijkheden om onderweg te tanken. Als er nog tankstations bij moeten komen, dan kan daarvoor ruimte gezocht worden in of aansluitend aan bestaand bebouwd gebied. In bijzondere situaties is er ruimte om toch nog een tankstation toe te staan, maar dan wel vanuit een zeer kritische benadering van nut en noodzaak. Wij willen hiermee niet de verplaatsing van een brandstofverkoop punt uit een kern naar een locatie buiten de bebouwde kom tegenhouden. Voor de leefbaarheid, de veiligheid en een goede ruimtelijke ordening kan verplaatsing van een brandstofverkoop punt naar een locatie buiten de kern juist zeer wenselijk zijn. Ook in die gevallen zal vanuit het oogpunt van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik in de Groene Omgeving eerst moeten worden gezocht naar een locatie aansluitend aan bestaand bebouwd gebied. Maar dan wel zo dat het brandstofverkoop punt op veilige afstand van woningen en andere kwetsbare functies een nieuwe plek krijgt.

Artikel 4.6 geeft aan dat nieuwe ontwikkelingen alleen mogelijk worden gemaakt waarvan aannemelijk is dat die toekomstbestendig zijn, dus, conform sub a, de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien niet in gevaar brengen, conform sub b, duurzaam en evenwichtig bijdragen aan het welzijn van mensen, de economische welvaart en het beheer van natuurlijke voorraden en, conform sub c, ook op lange termijn toegevoegde waarde hebben.

Artikel 4.9 bevat de verplichting voor nieuwe ontwikkelingen om een onderbouwing toe te voegen waaruit blijkt dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit waarin:

- a. het uitvoeringsmodel (OF-, WAAR- en HOE-benadering) uit de omgevingsvisie Overijssel wordt toegepast;
- b. wordt gemotiveerd dat de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief dat volgens de omgevingsvisie Overijssel van toepassing is voor het gebied; en
- c. inzichtelijk gemaakt wordt hoe de vier-lagenbenadering van het uitvoeringsmodel is toegepast en de catalogus Gebiedskenmerken (Bijlage VII) is gebruikt bij de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Kortom, met bovenstaande beleidsregels geeft de provincie een nadere aanvulling van de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Waar het Rijk in de Ladder voor duurzame verstedelijking de vereiste onderbouwing beperkt tot stedelijke functies die voldoende substantieel zijn, moet op grond van de principes voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik voor elke claim die gelegd wordt op de Groene Omgeving middels 'het uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel' worden nagegaan of daarvoor niet het bestaande bebouwd gebied of bestaande bebouwing in de Groene Omgeving benut kan worden.

3.2.5 Conclusie toetsing provinciaal beleid

Net als bij de toetsing aan Rijksbeleid zijn bij de toetsing aan het provinciaal beleid twee verschillende aspecten relevant: de toetsing aan de visie van de provincie Overijssel, uitgewerkt in de Omgevingsvisie Overijssel, het coalitieakkoord, de Energievisie en de pMIEK, en de toetsing aan het beleid van de provincie, uitgewerkt in de provinciale omgevingsverordening.

Allereerst draagt de ontwikkeling bij aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie, aangezien het initiatief bijdraagt aan het creëren van een betrouwbare en vlotte reis van personen en goederen van en naar stedelijke netwerken binnen en buiten Overijssel. Het sluiten van de huidige tanklocatie zorgt er tevens voor dat er een milieucategorie 2 voorziening in de bebouwde kom zal sluiten, waardoor het initiatief tevens bijdraagt aan een veiligere leefomgeving. Daarnaast zullen er in de mobiliteitshub ook duurzame brandstoffen worden aangeboden, zoals groene waterstof en elektriciteit, wat bijdraagt aan het 'schoner maken van mobiliteit'. Ten tweede draagt het initiatief bij aan de doelstellingen uit het provinciale coalitieakkoord en pMIEK, aangezien duurzaam geproduceerde waterstof direct kan worden ingezet als brandstof. Ook kan er door de realisatie van deze mobiliteitshub worden ingezet op aansluiting op het landelijk transportnetwerk voor waterstof.

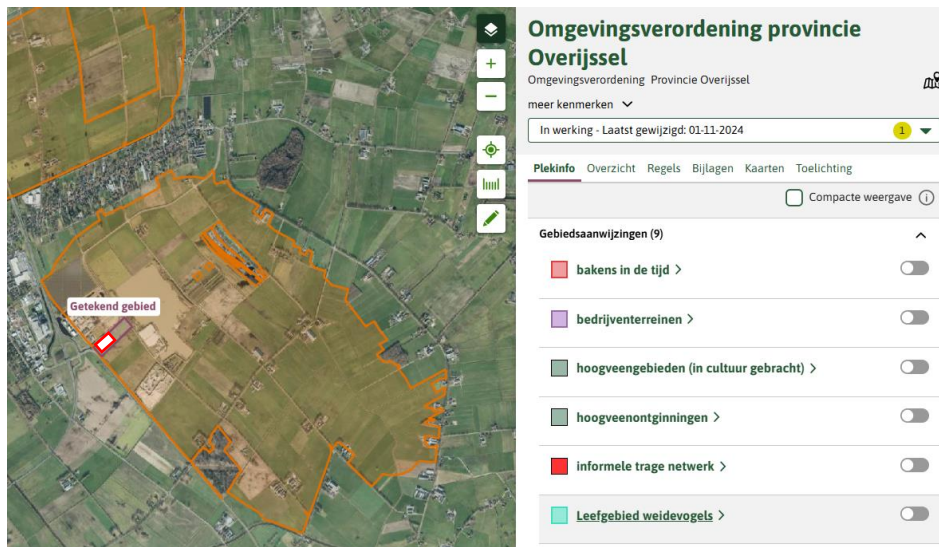
Voor de toetsing aan de beleidskaders zijn twee aspecten relevant: het leefgebied van weidevogels en de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking.

Leefgebied van weidevogels

Voor het leefgebied van weidevogels geldt dat initiatiefnemers in gesprek met de provincie zijn om invulling te geven aan artikel 4.66 lid 3 omgevingsverordening Overijssel. Daarbij is aangegeven dat, om te voldoen aan deze regelgeving, aangetoond moet worden dat de ontwikkeling geen negatieve impact heeft op het leefgebied van weidevogels. Als er toch een impact is, kan compensatie noodzakelijk zijn. Daarvoor wordt verwezen naar het Natuurbeheerplan Overijssel 2024. Onderstaande analyse gaat dieper in op de vraag of de ontwikkeling negatieve impact heeft op het leefgebied van weidevogels en, zo ja, of compensatie noodzakelijk gaat zijn.

Omvang van het leefgebied

De huidige omvang van het leefgebied, beheertype 'open grasland weidevogel-beheer niet-kritische soorten' is theoretisch gezien circa 670 hectare groot.



Figuur 8: Leefgebied weidevogels niet-kritische soorten in Omgevingsverordening pr. Overijssel

De huidige omvang van het leefgebied weidevogels loopt theoretisch gezien van om en nabij de Rusluiweg in het noorden, naar de Weitemansweg in het oosten, de Boslandweg en de Aadijk in het Zuiden en de Oosterweilandweg in het westen. Echter, een omvangrijk deel van het gebied is in de praktijk niet langer geschikt als weidevogelgebied, onder andere door de realisatie van een zonnepark, een industrieterrein en de zandwinning (blauw in figuur 9), en zal in de nabije toekomst verder worden verkleind door de nog te ontginnen gebieden waarvoor reeds een ontgrondingsvergunning is verleend (roze in figuur 9). Het projectgebied (lichtgroen gemarkeerd in figuur 9) is hierdoor uitsluitend theoretisch gezien nog onderdeel van het weidevogelgebied aangezien het vrijwel geheel wordt ontsloten door bebouwing, industrie en zandwinning.



Figuur 9: Huidig en toekomstig gebied dat niet meer geschikt is als leefgebied weidevogels.

Kwaliteit van leefgebied

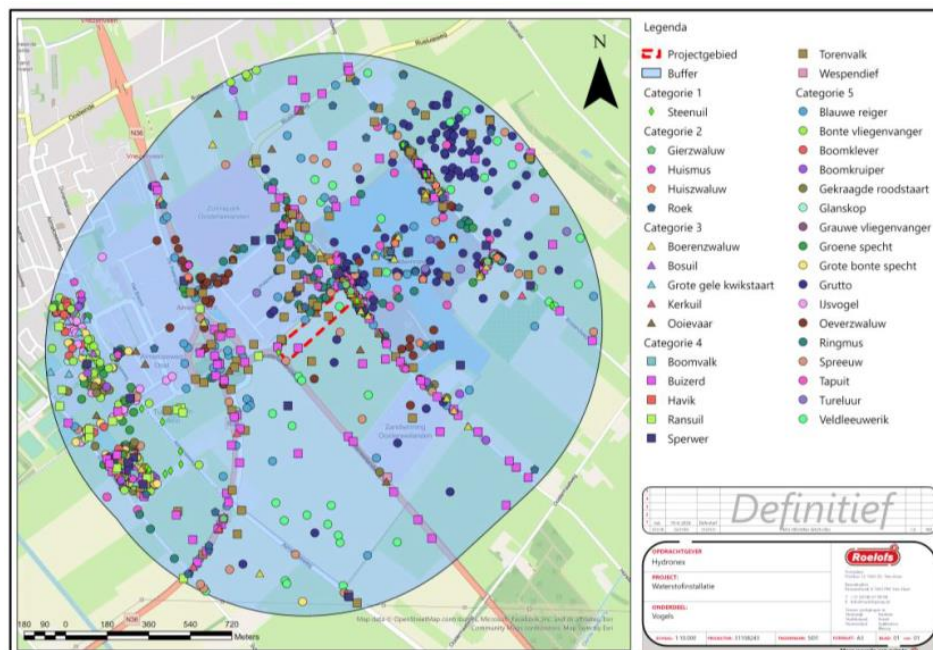
Binnen het beheertype 'open grasland weidevogel-beheer niet-kritische soorten' dient, conform het natuurbeheerplan Overijssel 2024, ingezet te worden op verbeteringen ten behoeve van de kievit. Dit betreft het inzetten van gerichte maatregelen op (maïs)akkers en aanliggende percelen om overlevingskansen van legfels en kuikens van de kievit te vergroten.

Conform de kennisbank Agrarisch Natuurbeheer van Bij12 dient het gebied aan de volgende vereisten te voldoen om voldoende geschikt te zijn als foerageer- en broedgebied voor Kieviten:

1. Relatief hoog waterpeil.
2. Extensivering van graslandbeheer.
3. Zeer open landschap met korte, relatief langzaam groeiende vegetaties en open plekken.
4. Grote aaneengesloten gebieden die aan de juiste voorwaarden voldoen om kolonievorming mogelijk te maken, zodat de vogels zich beter kunnen verdedigen tegen roofdieren.

Aan de eerste twee vereisten voldoet het projectgebied. Tijdens het veldbezoek in juli 2024 zijn diverse kleine poelen en natte plekken op het land aangetroffen, waardoor het waterpeil geen probleem vormt. Daarnaast wordt het projectgebied momenteel voornamelijk gebruikt ten behoeve van de productie van maïs. Er is dus geen sprake van grasland, zoals in het beheertype wel staat voorgeschreven, maar voor de kievit is een maïsakker ook geschikt om te broeden.

In tegenstelling tot de eerste twee vereisten voldoet het projectgebied niet aan de laatste twee vereisten. Zoals te lezen in 'omvang van het leefgebied' is het leefgebied weidevogels momenteel al sterk versnipperd en raakt, door toekomstige ontwikkelingen die buiten scope van de aanvraag liggen, het gebied nog verder versnipperd.



Figuur 10: Waarnemingen van beschermde vogels in een straal van 1 kilometer rond het plangebied sinds de laatste 10 jaar volgens de NDFF (geraadpleegd op 21 juni 2024).

Dit beeld wordt bevestigd door de QuickScan Flora en Fauna die op 29 juli 2024 is uitgevoerd. In het bureauonderzoek is gebleken dat geen enkele weidevogel met een beschermde status, zoals de grutto, de afgelopen tien jaar

is waargenomen in het projectgebied. Wel zijn er verschillende roofvogels, zoals de torenvalk en buizerd, waargenomen in de bomenrij ten noorden van het projectgebied, wat mogelijk de ongeschiktheid van het leefgebied voor weidevogels kan verklaren.

Tijdens het veldbezoek zijn geen vogels met jaarrond beschermde nesten aangetroffen binnen het projectgebied. Ondanks dat er geen jaarrond beschermde nesten en waarnemingen van weidevogels met een beschermde status zijn is het advies om buiten de broedperiode te werken.

Kortom, door de sterke versnippering van het leefgebied weidevogels is de kwaliteit van het leefgebied ondermaats, zonder dat er ingrepen mogelijk zijn om de kwaliteit te verbeteren.

Geen redelijke alternatieven voor ingreep

Voor de realisatie van de mobiliteitshub is het belangrijk dat de locatie zich dichtbij industrie, bedrijvigheid en provinciale infrastructuur bevindt, zonder dat het agrarische landschap verder versnipperd raakt. In de ontwikkelingsfase is daarom naar mogelijke locaties gekeken, zoals op of nabij de Weitzelpoort, maar daar was geen locatie beschikbaar om een mobiliteitshub op te ontwikkelen. Het plangebied direct ten noorden van de Weitzelpoort en de bebouwde kom van Vriezenveen is aangewezen als weidevogelgebied voor kritische soorten, wat het ecologisch onwenselijk maakt om daar een nieuwe stedelijke ontwikkeling te realiseren. Ook is het niet wenselijk gebleken om in het agrarische landschap aan de west- en zuidzijde, dat nog vrijwel geheel onbebouwd is gebleven, een nieuwe stedelijke ontwikkeling te realiseren. Daarnaast zou de bereikbaarheid van deze locatie te wensen overlaten, aangezien de locaties te ver van de provinciale weg afliggen én de bebouwde kom door brede watergangen van het agrarische landschap wordt afgesloten, waardoor de mobiliteitshub het regionale vracht- en busvervoer niet zou kunnen bedienen. De conclusie van de analyse in de ontwikkelfase was dat de locatie aan de Rusluieweg niet alleen uitermate geschikt is om een mobiliteitshub te realiseren, maar dat andere locaties om ecologische-, planologische of mobiliteit gerelateerde redenen ongeschikt zouden zijn.

Overblijvende negatieve effecten op leefgebieden gecompenseerd

Momenteel is er in het projectgebied, zoals in bovenstaande paragrafen toegelicht, nauwelijks sprake van overblijvende negatieve effecten op het leefgebied, aangezien de kwaliteit van het huidige en toekomstige leefgebied direct rondom het projectgebied niet voldoet aan de vereisten voor niet-kritische soorten. Het is daarentegen wel aan te raden om het resterende leefgebied weidevogels niet-kritische soorten, wat voornamelijk ten zuiden en oosten van de zandwinning is gelegen, intact te houden. Conform het Natuurbeheerplan Provincie Overijssel 2024 mag hierbij maximaal 10% van het provinciaal budget voor weidevogels worden besteed aan maatregelen voor het beheertype niet-kritische soorten. Hierbij kan gedacht worden aan het optimaliseren van foerageer-, broed- en opgroeimogelijkheden voor onder andere de kieviet. Wel wordt daarbij benoemd dat maatregelen uitsluitend worden ingezet als jaarlijks minimaal vijf paar kieviten met kuikens aanwezig zijn op het perceel. In dat geval kunnen maatregelen worden gefinancierd die de kuikenoverleving van de kieviet verhogen. Het is onduidelijk of er (nog) voldoende broedparen aanwezig zijn in het resterende weidevogelgebied, aangezien deze locatie buiten scope van de aanvraag valt.

Concluderend kan worden gesteld dat het projectvoornemen invulling geeft aan artikel 4.66 lid 3 omgevingsverordening Overijssel, aangezien er momenteel geen sprake is van een kwalitatief waardevol leefgebied voor weidevogels. Indien compensatie alsnog noodzakelijk blijkt kan beter worden ingezet op het

weidevogelgebied ten zuiden en oosten van de zandwinning, aangezien de toekomstige versnippering rondom het projectgebied het zeer onwaarschijnlijk maakt dat weidevogelbroedparen zich zullen vestigen.

Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking

Voor de toetsing aan de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking is het uitvoeringsmodel gehanteerd. Daarna is gemotiveerd hoe de nieuwe ontwikkeling past binnen het ontwikkelingsperspectief dat volgens de omgevingsvisie Overijssel van toepassing is voor het gebied, waarna inzichtelijk is gemaakt hoe de vier-lagenbenadering van het uitvoeringsmodel is toegepast en de catalogus Gebiedskenmerken (Bijlage VII) is gebruikt bij de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

'Of' – Generieke beleidskeuzes

Zoals in paragraaf 3.1.5 uitvoerig is toegelicht past het initiatief goed in de beleidskeuzes van het Rijk, aangezien het bijdraagt aan een gezond land met schone lucht, minimale schadelijke uitstoot en overlast, zorgt voor minder overlast voor omwonenden van het bestaande tankstation in Vriezeveen-Oost en bijdraagt aan een grotere dekking van laadinfrastructuur en waterstoftanklocaties in omgeving van Twenterand. Ook voldoet het aan de vereisten van de 'Laddertoets' uit artikel 5.129g lid 2 Bkl, aangezien het een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft waar op lange termijn behoefte aan is (sub a) én die aan de rand van stedelijk gebied wordt gerealiseerd (sub b).

Met betrekking tot de aanvullende vereisten vanuit de provincie is met name artikel 4.5 omgevingsverordening relevant. Met betrekking tot dat artikel is het van belang om te concluderen dat een mobiliteitshub niet mogelijk gemaakt kan worden op een bestaand erf en/of gebruik te maken van bestaande bebouwing: in de Groene Omgeving nabij de N36 en bedrijventerrein Oosterweilanden is momenteel geen bebouwing aanwezig die kan voldoen aan de ruimtebehoefte van een mobiliteitshub waar zowel een snellaadplein evenals een tankstation voor traditionele-, bio- en waterstofbrandstoffen beschikbaar zullen zijn.

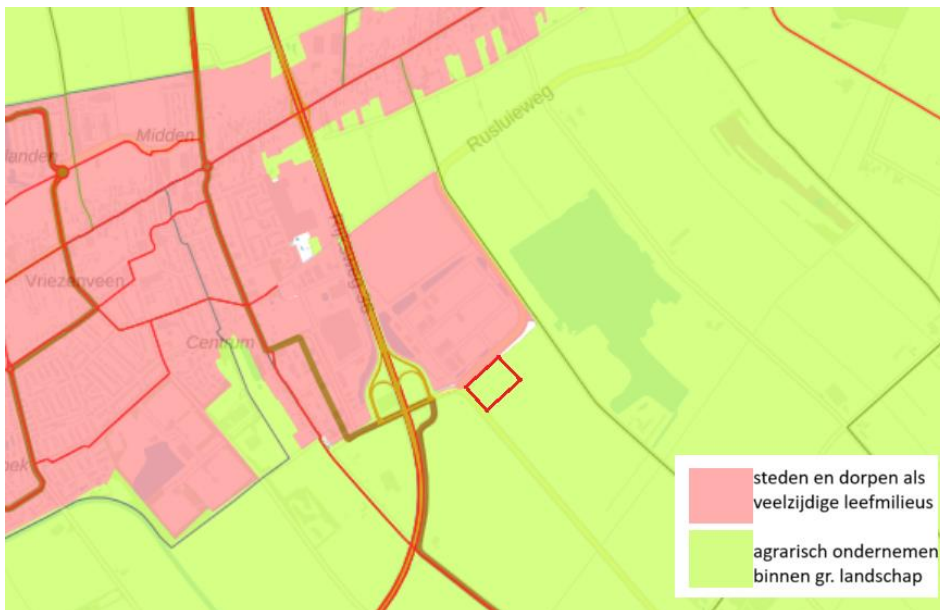
Tenslotte dient het initiatief invulling te geven aan artikel 4.6 omgevingsverordening. Dat is het geval, aangezien het realiseren van een mobiliteitshub met groene brandstoffen toekomstige generaties niet in gevaar brengt, maar juist bijdraagt aan de economische welvaart en het beheer van natuurlijke voorraden, zodat het op lange termijn toegevoegde waarde blijft hebben.

'Waar' – Ontwikkelingsperspectieven

De Omgevingsvisie Overijssel onderscheidt zes ontwikkelingsperspectieven die een ruimtelijk perspectief voor een combinatie van functies schetsen en aangeven welke beleids- en kwaliteitsambities leidend zijn. Daarin worden drie ontwikkelperspectieven voor de Groene Omgeving beschreven:

- de zone Ondernemen met Natuur en Water (ONW);
- agrarisch ondernemen in het grootschalige landschap;
- wonen en werken in het kleinschalige mixlandschap.

Het initiatief valt momenteel binnen ontwikkelperspectief 'agrarisch ondernemen in het grootschalige landschap' (zie figuur 11).



Figuur 11: Projectlocatie valt momenteel binnen ontwikkelperspectief 'agrarisch ondernemen binnen het grootschalige landschap'.

In dit ontwikkelperspectief staat de ambitie 'Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen' voorop. Daarnaast gelden de volgende ruimtelijke kwaliteitsambities:

- zichtbaar en beleefbaar mooi landschap;
- sterke ruimtelijke identiteiten als merken voor Overijssel;
- continu en beleefbaar watersysteem.

Ook biedt het ontwikkelperspectief ruimte voor de opwekking van energie, denkende aan zonnepanelen, windenergie en biovergisters.

Daarnaast bevat de Omgevingsvisie drie ontwikkelperspectieven voor de Stedelijke omgeving:

- stedelijke netwerken als motor;
- steden en dorpen als veelzijdige leefmilieus;
- hoofdinfrastructuur: vlot en veilig.

Voornamelijk het zesde ontwikkelperspectief is relevant: 'vlot en veilige infrastructuur'. De provincie geeft hierbij de voorkeur aan ontwikkelingen die bovenlokale mobiliteit met zich meebrengen, denkende aan publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, aangezien goede verbindingen belangrijk zijn voor de economische ontwikkeling en versterking van de concurrentiekracht van de stedelijke netwerken. Daarnaast ligt bij de provinciale hoofdinfrastructuur de prioriteit bij veiligheid en doorstroming, waarbij het doel is om uiteindelijk het aantal vervoersbewegingen en daarmee de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof te verminderen.

Dit betekent dat de mobiliteitshub minder goed aansluit bij het huidige ontwikkelperspectief in de Groene Omgeving, maar des te beter aansluit bij het ontwikkelperspectief 'hoofdinfrastructuur: vlot en veilig', aangezien het initiatief niet alleen direct naast het stedelijk gebied is gelegen, maar tevens bijdraagt aan het verduurzamen van bovenregionaal vrachtvervoer, het versterken van economische ontwikkeling van de regio en het verminderen van de hoeveelheid (broeikas)gassen.

'Hoe' – Gebiedskenmerken

Gebiedskenmerken spelen een rol bij de wijze waarop een initiatief ingepast kan worden, waarbij rekening gehouden dient te worden met de bestaande kwaliteiten en kenmerken die behouden, versterkt of ontwikkeld moeten

worden. Dit betekent dat er op basis van gebiedskenmerken in vier lagen (de natuurlijke laag, laag van het agrarisch-cultuurlandschap, stedelijke laag en de laag van de beleving) specifieke kwaliteitsvoorwaarden en opgaven voor ruimtelijke ontwikkelingen gelden.

De natuurlijke laag

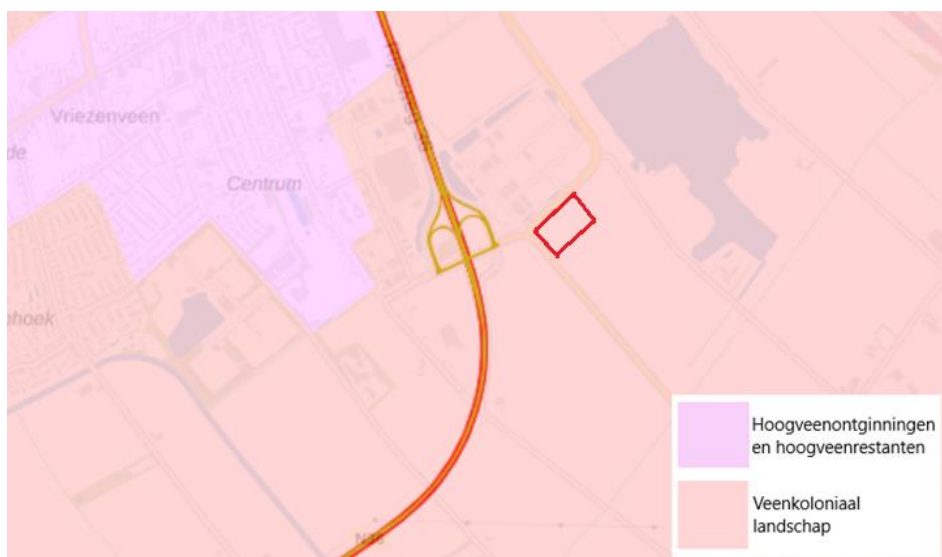


Figuur 12: De natuurlijke laag van het projectgebied betreft 'hoogveengebied en hoogveen restant'.

Conform de Catalogus Gebiedskenmerken Overijssel uit 8 november 2023 betekent dit dat deze grond voormalig veenmoeras betreft die, indien intact, worden gekenmerkt door een hoge waterkwaliteit, een hoge waterstand en een hoge natuurkwaliteit. Echter, de grootste delen van het hoogveen zijn afgegraven en als turfblokken verstookt. De provincie heeft de ambitie om de laatste hoogveenrestanten in stand te houden en op sommige plekken het hoogveen opnieuw tot groei te brengen. Dit betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen die plaats vinden in de nabijheid van hoogveenrestanten dat zij bijdragen aan de verbetering van de hydrologie om verdroging van het veenpakket tegen te gaan en, waar mogelijk, een toename van natuurkwaliteit om het areaal levend hoogveen te vergroten.

Dit initiatief bevindt zich niet in de directe nabijheid van de laatste hoogveenresten, waardoor de ambitie van de provincie ten aanzien van verbeteren van de hydrologie en natuurwaarden niet van toepassing zijn.

Laag van het agrarisch-cultuurlandschap



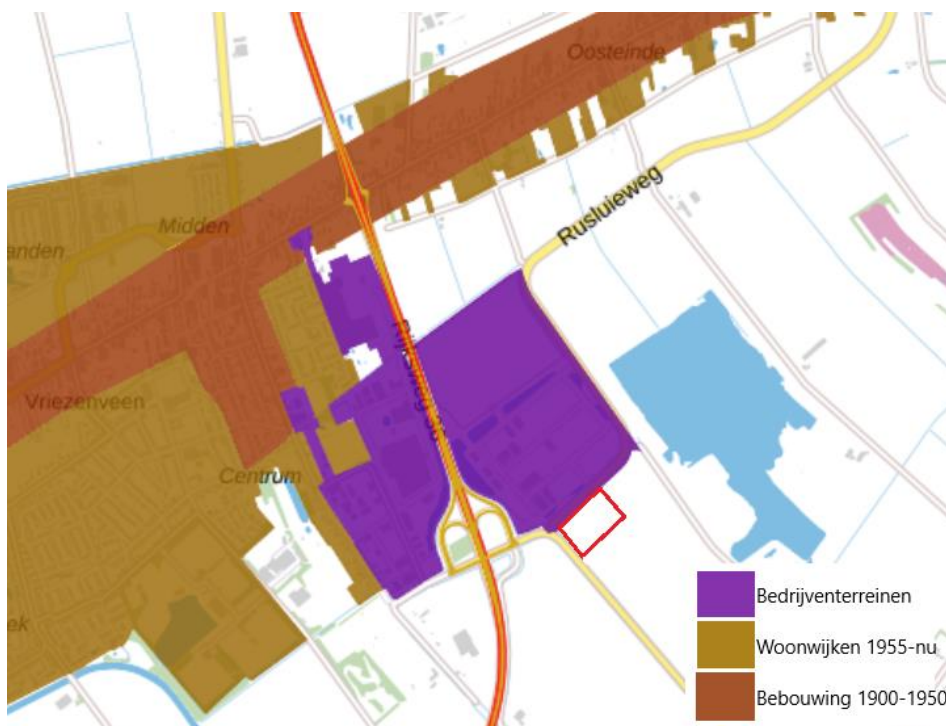
Figuur 13: De laag van agrarisch-cultuurlandschap van het projectgebied betreft 'veenkoloniaal landschap'.

Conform de Catalogus Gebiedskenmerken Overijssel uit 8 november 2023 bestaat het agrarisch-cultuurlandschap 'veenkoloniaal landschap' voornamelijk uit grootschalig open landschappen met een lineaire bebouwings-, verkavelings- en ontwateringsstructuur, ontstaan door grootschalige ontginning van hoogveengebieden ten behoeve van turfwinning en de intrede van de melkveehouderij. De provincie heeft de ambitie om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de veenkoloniale landschappen te versterken, gericht op de instandhouding van de grote open ruimtes. Als ontwikkelingen plaats vinden in het veenkoloniaal landschap dan dragen deze bij aan het behoud van en versterking van bijzondere architectuur, de linten door het landschap en de open ruimtes.

Dit initiatief houdt rekening met de lintstructuur van het landschap. Daarnaast wordt het initiatief direct naast een bedrijventerrein gesitueerd, waardoor het open landschap grotendeels blijft behouden.

Stedelijke laag

Momenteel is er geen stedelijke bebouwing op het projectgebied aanwezig. Wel ligt het projectgebied direct ten zuiden van bedrijventerrein Oosterweilanden. Conform de Catalogus Gebiedskenmerken Overijssel uit 8 november 2023 zijn bedrijventerreinen functioneel aangelegde locaties aan de rand van steden en kernen. Het zijn meestal monofunctionele werklocaties die gescheiden liggen van omliggende woonwijken en het buitengebied.



Figuur 14: Er is geen stedelijke laag van toepassing op het projectgebied.

De ambitie van de provincie heeft betrekking op inspanningen gericht op het beter benutten en toekomstbestendig maken en houden van werklocaties, onder andere door gebruik te maken van multimodaliteit (logistiek), het clusteren van grootschalige bedrijvigheid (aan de snelweg), het verbeteren van de aansluiting op het landschap en het stellen van duurzame inrichtingseisen (o.a. klimaatadaptatie, groene mobiliteit en energietransitie).

Ondanks dat het projectgebied niet is geclassificeerd in een stedelijke laag zou de ontwikkeling zeer goed bij de toekomstambities van de provincie Overijssel voor bedrijventerreinen passen, aangezien de mobiliteitshub de regio niet alleen voorziet van schone brandstof, maar door de directe ligging aan een Rijksweg

kan er tevens worden bijgedragen aan een multimodale ontsluiting van het gebied. Tenslotte zorgt de sluiting van het bestaande tankstation aan de Oosteinde ervoor dat de gebiedskenmerken van de bebouwing uit 1900-1950 sterk worden verbeterd.

Laag van de beleving



Figuur 15: Er is geen laag van de beleving van toepassing op het projectgebied.

In de directe nabijheid van het projectgebied bevinden zich geen belevingslagen. Deze laag van beleving is met name relevant bij ontwikkelingen die het oude en nieuwe 'erfgoed' van de provincie kunnen beïnvloeden. Gezien het ontbreken van relevante belevingslagen, heeft het projectvoornemen geen invloed op de gebiedskenmerken uit deze laag.

Conclusie toetsing aan Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking

Allereerst draagt het initiatief direct bij aan beleid van het Rijk en de provincie om de mobiliteit (boven)regionaal te verduurzamen. Daarnaast is uit de toetsing m.b.t. het (her)gebruiken van bestaande bebouwing in de Groene Omgeving van artikel 4.5 omgevingsverordening gebleken dat er geen bebouwing aanwezig is die kan voldoen aan de ruimtebehoefte van de mobiliteitshub. Bovendien geeft het initiatief invulling aan artikel 4.6 omgevingsverordening aangezien het een duurzame ontwikkeling betreft die langere tijd relevant zal blijven. Hierdoor kan de vraag 'of' de ontwikkeling is gebaseerd op generieke beleidskeuzes positief beantwoord worden.

Ten tweede is bekeken 'waar' het initiatief het beste ontwikkeld kan worden, gebaseerd op de gestelde ontwikkelingsperspectieven uit de Omgevingsvisie Overijssel. Daaruit is gebleken dat het initiatief in de toekomst zeer goed kan aansluiten bij het ontwikkelperspectief 'hoofdinfrastructuur: vlot en veilig'.

Tenslotte is aandacht geschonken aan de vier gebiedskenmerken om te bepalen 'hoe' het planvoornemen ontwikkeld zou moeten worden. Daaruit is gebleken dat het initiatief voornamelijk met de agrarisch-culturele laag rekening dient te houden. Dit kan bereikt worden door de bestaande lintstructuur van het landschap in ere te houden en het open landschap zo min mogelijk aan te tasten, wat wordt geborgd door de directe ligging ten zuiden van het industrieterrein Oosterweilanden.

Kortom, door het toepassen van de Overijsselse ladder voor duurzame verstedelijking kan geconcludeerd worden dat het initiatief voldoet aan de vereisten van artikel 4.9 omgevingsverordening provincie Overijssel.

3.3 Toetsing regionaal beleid

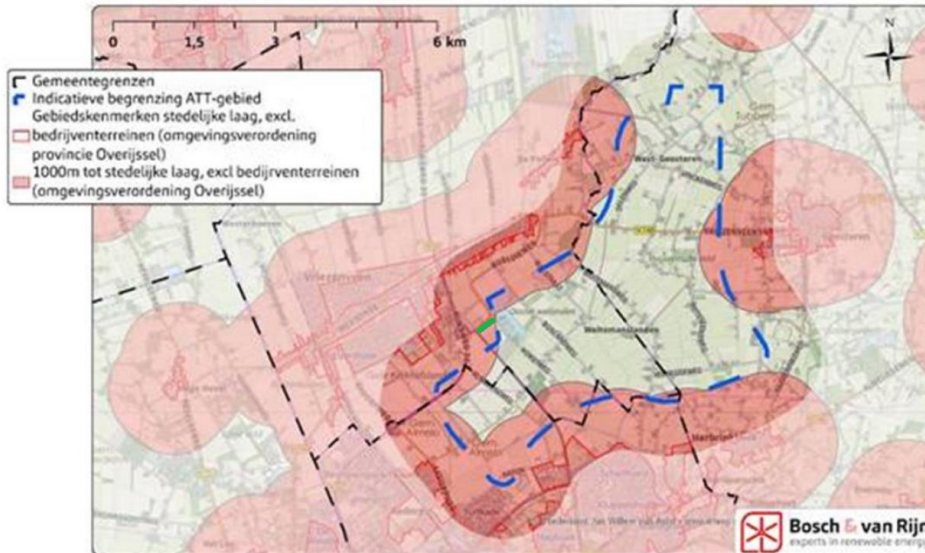
3.3.1 RES Twente

De Regionale Energiestrategie Twente 1.0 (RES) is een strategische koers om de gezamenlijke energiedoelen in 2030 voor Twente te realiseren en zo bij te dragen aan het Nationaal Klimaatakkoord. De RES Twente onderzoekt waar en hoe het best duurzame elektriciteit op land (wind en zon) opgewekt kan worden, maar ook welke warmtebronnen benut kunnen worden om van het aardgas af te kunnen. Voor de periode tot 2030 is de ambitie van gemeente Twenterand voor de opwek van hernieuwbare energie vastgesteld op 82 GWh. Om de doelstellingen te behalen wordt in de RES 1.0 benadrukt dat de omgevingsvergunning voor windturbines en grootschalige zonneprojecten op land uiterlijk 1 januari 2025 verleend moeten zijn. De RES fungeert hierdoor als een bouwsteen voor het omgevingsbeleid van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk.

Mobiliteit 'an sich' wordt niet als onderwerp in de RES behandeld, maar wel de inzet van waterstof. Waterstof 'is een energiedrager die ingezet kan worden voor de industrie, mobiliteit en als alternatief voor aardgas.

3.3.2 Gezamenlijk ontwikkelkader ATT wind

De gemeenten Almelo, Tubbergen en provincie Overijssel werken sinds begin 2022 samen om de mogelijkheden voor windenergie te verkennen in het grensgebied langs de drie gemeentegrenzen. Een indicatie van het ATT-zoekgebied is met blauwe stippellijn weergegeven in Figuur , waarbij een afstandsnorm van minimaal 1 kilometer tot de huidige woonkernen wordt gehanteerd. De locatie van het planvoornemen aan de Rusluiweg is in de kaart aangegeven met lichtgroen.



Figuur 16: Het ATT-zoekgebied voor het realiseren van windturbines

3.3.3 Conclusie toetsing regionaal beleid

Het realiseren van een mobiliteitshub inclusief schone(re) brandstoffen zoals groene waterstof sluit aan bij de klimaatdoelstellingen van de RES Twente 1.0, ondanks dat mobiliteit niet expliciet staat benoemd. Daarnaast overlapt de geplande locatie niet met het zoekgebied van windturbines, aangezien zij 1 kilometer afstand tot de huidige woonkern (rood gemarkeerd) dienen te houden. Zeer denkbaar is er zelfs een waardevolle samenwerking tussen meerdere ontwikkelingen te creëren, waaronder een windturbinepark, de mobiliteitshub,

een waterstof-productielocatie en een batterij-opslaglocatie, waardoor de synergetische voordelen nog efficiënter benut kunnen worden, denkende aan de directe afzet van lokaal opgewekte groene stroom aan elektrische auto's en vrachtwagens.

3.4 Toetsing beleid waterschap

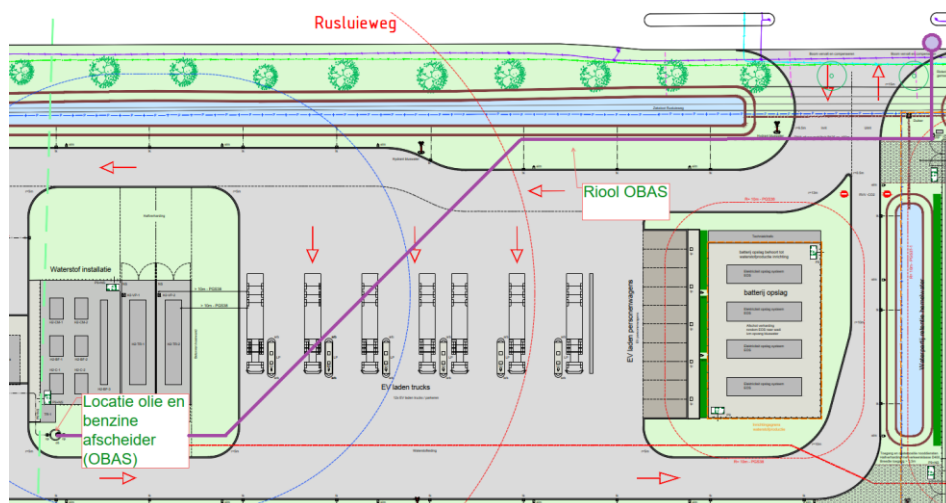
3.4.1 Waterbeheerprogramma 2022-2027

Het Waterbeheerprogramma beschrijft hoe waterschap Vechtstromen de komende zes jaar werken aan het realiseren van het gewenste waterbeheersysteem. Daarin beschrijft het waterschap hoe zij werken aan voldoende water, omgaan met klimaatverandering, voldoen aan de eisen voor waterkwaliteit, de biodiversiteit versterken en werken aan duurzame energie en circulair grondstoffenverbruik. Het waterschap geeft hierbij onder andere aan dat, als zij een robuust watersysteem willen creëren, het noodzakelijk gaat zijn om hemelwater en afvalwater goed van elkaar wordt gescheiden. Gezien veel waterlopen binnen stedelijk gebied in de loop der jaren zijn verdwenen was het gevolg dat het hemelwater 'dan maar' via het riool afgevoerd moest worden. Daarom gaat het waterschap gemeenten de komende jaren adviseren in het afkoppelen van hemelwater van het riool.

Daarnaast stelt het waterschap in haar beheerprogramma dat er voor nieuwbouw of grootschalige herbouw/vernieuwbouw er een gescheiden rioolstelsel moet worden aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van het gemeentelijke riool.

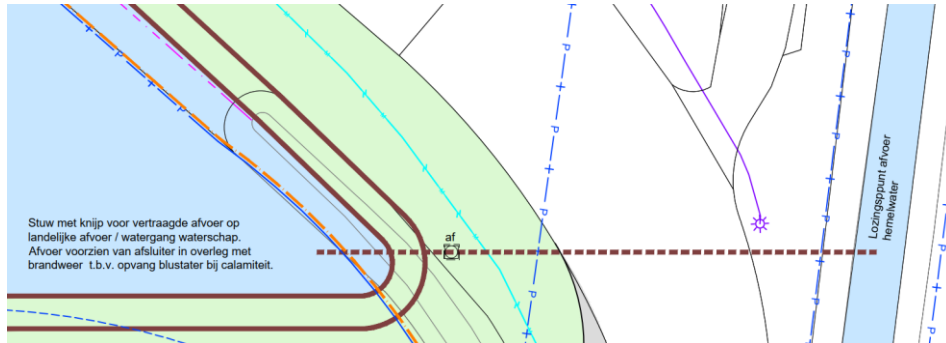
3.4.2 Waterschapsverordening waterschap Vechtstromen

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet is ook de waterschapsverordening van het waterschap Vechtstromen in werking getreden. Hierin zijn de verschillende voorwaarden en vergunningsplichten opgenomen. Voor de mobiliteitshub wordt geen water onttrokken of geloosd in oppervlaktewater in beheer van het waterschap, wel is er sprake hemelwaterafvoer van bebouwing en/of verharding op het terrein. Het bruto oppervlakte van het terrein van de mobiliteitshub bedraagt 11.610 m², waarvan 9.820 m² verharding. Het verontreinigde hemelwater wordt opgevangen in een OBAS (Olie Benzine Afscheider) en zal vervolgens op het gemeentelijk riool worden afgevoerd (met een paarse cirkel gemarkeerd op figuur 17).



Figuur 17: Uitsnede plankaart mobiliteitshub incl. paars gemarkeerde afvoer van hemelwater uit de OBAS-voorziening (links onderin) en aansluiting op riool (rechts bovenin).

Het niet-verontreinigde hemelwater wordt ten noorden en westen van het terrein opgevangen in een wadi: een opslag- en infiltratievoorziening die bedoeld is voor de tijdelijke opvang van hemelwater. Hierin wordt uitsluitend hemelwater afgevoerd. De wadi's hebben een afvoer met knijp (vertraagde afvoer) dat uitmondt in de rechtsgelegen watergang in beheer van waterschap Vechtstromen (zie figuur 18).



Figuur 18: Uitsnede rechterzijde planklaar waterstofproductie-zijde, waar de stuw met knijp voor vertraagde afvoer (links) en het oppervlaktewater waarop hemelwater wordt geloosd (rechts)

De waterschapsverordening bevat geen artikelen met betrekking tot het lozen van hemelwater op het gemeentelijk riool of het infiltreren van hemelwater in de bodem.

3.4.3 Conclusie toetsing beleid waterschap

Gezien er binnen de grenzen van het mobiliteitsgedeelte niet wordt geloosd op oppervlaktewater in beheer van het waterschap is de toetsing aan de waterschapsverordening voor dit deel niet relevant. Wel is in het ontwerp rekening gehouden met de beleidsvoorkeur van het waterschap voor het infiltreren van niet-verontreinigd hemelwater in de bodem en het realiseren van een gescheiden rioolstelsel voor de afvoer van hemelwater afkomstig uit de OBAS. Zie paragraaf 3.4 'Klimaatadaptatie' en paragraaf 3.9 'Weging Waterbelang' voor meer informatie.

3.5 Toetsing gemeentelijk beleid

3.5.1 Omgevingsvisie Twenterand

In de Omgevingsvisie Twenterand (versie 1.0, d.d. december 2021) zijn de ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de gemeente Twenterand voor de lange termijn vastgelegd. De uitwerking op korte termijn wordt vastgelegd in gebiedsprogramma's. Het omgevingsplan zorgt voor de borging van de gemeentelijke ambities.

De ambities voor Twenterand zijn onderverdeeld in vijf hoofdthema's: goed wonen, toekomstbestendig werken, duurzaam doen, fraaie en gezonde omgeving en zorgeloze mobiliteit. De ontwikkeling van de mobiliteitshub raakt twee van deze thema's: duurzaam doen en zorgeloze mobiliteit.

De gemeente spreekt de ambitie uit dat er in 2050 geen fossiele brandstoffen meer worden gebruikt en er sprake zal zijn van een energie neutrale en aardgasvrije gebouwde omgeving. Naast het stimuleren van de grootschalige opwek van hernieuwbare energie betreft een van de subdoelstellingen het stimuleren van duurzame mobiliteit: hierbij wordt gedacht aan een goede elektrische laadinfrastructuur, voertuigen op duurzame energie en goede fietsvoorzieningen. Daarnaast is de gemeente van plan om de productie van duurzame gassen, zoals waterstof, te stimuleren, aangezien ze diverse regionale kansen zien voor de toepassing hiervan. Concreet gezien wordt er

gesproken over het faciliteren van een van een waterstofstation op het bedrijventerrein Oosterweilanden, indien het in verband met de veiligheid mogelijk is.

3.5.2 Beleidskader Duurzame Energie

De gemeenteraad Twenterand heeft in april 2023 het beleidskader Duurzame Energie vastgesteld. Het beleidskader betreft een van de nadere uitwerkingen van de Omgevingsvisie Twenterand. Het beleidskader geeft duidelijkheid over de visie van de gemeente Twenterand met betrekking tot de opwek van duurzame energie, biedt een voorzet voor de zoekgebieden voor zon- en wind binnen de gemeente Twenterand en biedt kaders waar duurzame energieprojecten rekening mee dienen te houden. Direct ten zuidoosten van de locatiegrens van dit planvoornemen, liggend tussen de Vriezenveen, Almelo en Geesteren, bevindt zich een van de zoekgebieden (zoekgebied nr. 16). Uit analyse is gebleken dat dit zoekgebied de meest logische keuze is voor de inpassing van duurzame energie met een cluster voor wind en koppelkansen voor zonne-energie. Gezien het een gemeentegrensoverschrijdende locatie betreft is het zoekgebied nader uitgewerkt in het gebiedsproces ATT (zie paragraaf 2.3.2).

3.5.3 Conclusie toetsing gemeentelijk beleid

Het project draagt door het aanbieden van CO₂-arme energiebronnen voor zowel personen- als zwaar vervoer bij aan het realiseren van de gemeentelijke ambitie om in 2050 geen fossiele brandstoffen meer te gebruiken. Daarnaast ligt het planvoornemen direct ten zuidoosten van een van de gemeentegrensoverstijgende zoekgebieden voor hernieuwbare energiebronnen, waardoor het energetisch logisch zou zijn om de opwek en afname van deze bronnen te clusteren.

4. Aspecten fysieke leefomgeving en milieu

Hoofdstuk 3 biedt een gedetailleerde toelichting over de benodigde onderzoeksinspanningen voor elk afzonderlijk milieuaspect.

4.1 Duurzaamheid

De mobiliteitshub zal uitgerust worden met zowel een snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen en waterstof beschikbaar zijn.

Door de nabijheid van een waterstofproductie-installatie én hernieuwbare energiebronnen uit de omgeving zal middels elektrolyse zogenaamde 'groene waterstof' worden geproduceerd. In dit proces wordt water in waterstof en zuurstof gesplitst, zonder de uitstoot van schadelijke broeikasgassen bij het conversieproces. Naast de aanwezigheid van waterstof biedt het snellaadplein een duurzame(re) energiebron voor elektrische en hybride personen- en zwaar vervoer. De energiemix wordt, hoofdzakelijk door de komst van zonne- en windenergie in Nederland, steeds duurzamer, waardoor elektriciteit een CO₂-armere vorm van mobiliteit betreft dan vervoer op basis van fossiele brandstoffen. Daarnaast veroorzaken beide energiebronnen geen CO₂- en stikstofuitstoot bij omzetting, wat tevens beter is voor het milieu in de directe omgeving. Tenslotte kan door het transporteren van waterstof van de productie naar de tanklocatie via pijpleiding en het transporteren van elektriciteit via ondergrondse kabels tevens CO₂-uitstoot bij de aanvoer van energiebronnen worden voorkomen.

Gezien de transitie naar schonere vormen van mobiliteit nog volop in beweging is zou het economisch onhaalbaar zijn om uitsluitend waterstof en elektriciteit in de mobiliteit aan te bieden. Daarnaast dienen er voor bewoners van de omgeving die (nog) rijden op fossiele brandstoffen voldoende mogelijkheden te blijven bestaan om hun vervoersmiddelen van brandstof te voorzien. Daarom wordt er, naast fossiele brandstoffen, ook de bio-brandstof HVO 100 aangeboden, wat staat voor Hydrotreated Vegetable Oil. Deze bio-brandstof is op dit moment het meest duurzame alternatief voor fossiele diesel, aangezien het wordt gewonnen uit afgewerkte plantaardige olie en restafvalstromen, zoals frituurolie en dierlijke vetten uit afval van voedselproducenten. In de toekomst, als de markt volwassen is geworden, is het denkbaar om het aanbod van bio- en/of fossiele brandstoffen af te bouwen.

4.1.1 Conclusie

Het aanbieden van groene waterstof en elektriciteit draagt aanzienlijk bij aan de verduurzaming van mobiliteit in de gemeente Twenterand, doordat het mogelijkheden voor bewoners en bedrijven creëert om over te stappen naar mobiliteitsvormen die gebruik maken van schonere energiebronnen. Ondanks dat er de komende decennia (nog) fossiele brandstoffen worden aangeboden, zal er naar verwachting door de sluiting van het tankstation aan de Oosteinde 407 netto minder CO₂-uitstoot worden veroorzaakt. Daarnaast zorgt het aanbieden van bio-brandstof HVO 100 voor een afname tot wel 90% van de CO₂- uitstoot ten opzichte van traditionele brandstoffen. Hiermee wordt geconcludeerd dat de duurzaamheidsaspecten binnen het project voldoende gewaarborgd zijn.

4.2 Gezondheid

De gezondheidseffecten van zowel waterstof als elektriciteit als energiebron zijn over het algemeen positief, aangezien ze beide geen schadelijke emissies

produceren bij verbruik. Dit betekent dat het gebruik van waterstof en elektriciteit als energiebron kan helpen bij het reduceren van luchtvervuiling en het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Voor de verbranding van zowel bio- als fossiele brandstoffen geldt dit gezondheidsvoordeel niet. Door het aanbieden van een bredere range aan energiebronnen voor zowel personen- als zwaar vervoer en de verwachting dat er op lange termijn steeds meer bewoners en bedrijven gebruik gaan maken van schonere energiebronnen, is de verwachting dat de uitstoot van schadelijke emissies zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Ondanks dat er sprake blijft van de verbranding van fossiele brandstoffen, verplaatst de bron van luchtverontreiniging naar een locatie waar geen woningen in de nabijheid aanwezig zijn, daar waar dit in de huidige situatie wel het geval is.

4.2.1 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de inzet van waterstof en elektriciteit in de mobiliteit als energiebronnen positieve gezondheidseffecten zal hebben, aangezien deze voertuigen geen schadelijke uitlaatgassen uitstoten tijdens het verbruik. Dit effect neemt toe naarmate steeds meer personen en bedrijven de overstap maken naar een vervoersmiddel dat wordt aangedreven op een schonere energiebron. Tenslotte zullen de gezondheidseffecten op de directe omgeving van de Oosteinde 407 helemaal verdwijnen door het sluiten van het oude tankstation. Hiermee wordt geconcludeerd dat de komst van de mobiliteitshub zal bijdragen aan een betere volksgezondheid in de directe omgeving.

4.3 Landschappelijke structuur

Ten behoeve van de ontwikkeling van de mobiliteitshub en de waterstofproductie- en batterij-opslaglocatie is een landschapsplan opgesteld. Figuur 19 bevat een uitsnede van het landschappelijk inpassingsplan voor de mobiliteitshub.



Figuur 19: Uitsnede landschappelijk inpassingsplan Mobiliteitshub Vriezenveen

Dit landschapsplan heeft de kenmerken van de locatie, de huidige en historische eigenschappen van het landschap, de bestaande structuren en (toekomstige) uitdagingen, zoals klimaatadaptatie en het verhogen van de biodiversiteit, uitvoerig geanalyseerd. Op basis van die analyse is een plan voor de gehele ontwikkeling ontworpen, toegevoegd als bijlage 9.

Voor de mobiliteitshub betekent het voornamelijk dat het perceel zal worden voorzien van extra bomen en hagen die aansluiten bij het voormalige hoogveenontginningslandschap. Ook het bestaande slotenpatroon wordt benut en verbreed t.b.v. waterberging en natuurvriendelijke oevers. Als laatste wordt er een geleidelijke overgang van verharding naar een goede rand gecreëerd door het toepassen van grasbetonstenen.

4.3.1 Conclusie

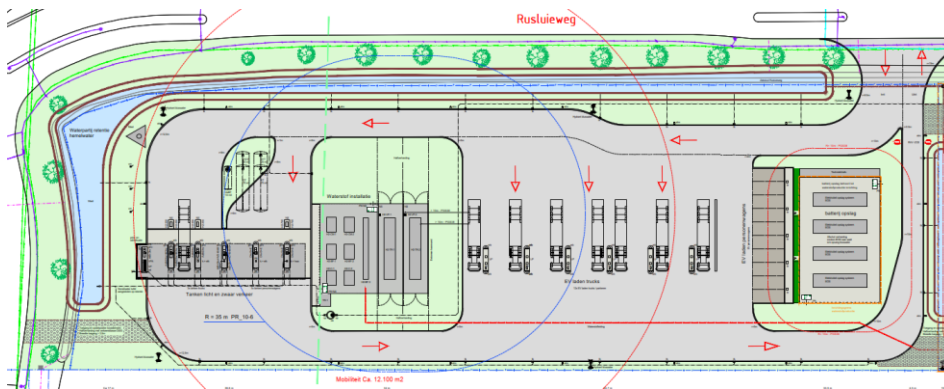
Het landschappelijk inrichtingsplan heeft rekening gehouden met zowel de historische situatie, de huidige situatie als de diverse uitdagingen voor de toekomst, waardoor het inrichtingsplan ervoor zorgt dat de mobiliteitshub aansluit bij de kenmerken van de omgeving.

4.4 Klimaatadaptatie

4.4.1 Wettelijk kader

Door klimaatverandering is er meer kans op hittestress, droogte, wateroverlast en overstromingen. Klimaatadaptatie houdt in dat de omgeving zich aanpast aan de gevolgen van klimaatverandering. Een van de maatregelen om droogte én wateroverlast te voorkomen is het infiltreren van hemelwater in de bodem, overeenkomstig met de beleidsdoelen van het waterbeheerprogramma van waterschap Vechtstromen.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de mobiliteitshub is een Waterstructuurplan opgesteld. Dit plan is toegevoegd als bijlage 10 aan de aanvraag. In het Waterstructuurplan is de waterhuishouding in de toekomstige situatie uitgewerkt, waaronder het ophogen van het terrein tot een minimale terreinhoogte van NAP +9,8m en het aanleggen van compensatie van het circa 9,820 vierkante meter verhard oppervlak in de vorm van een waterberging aan de oost- en noordzijde van de mobiliteitshub. Deze ruimte zal gerealiseerd worden in de vorm van een wadi: een opslag- en infiltratievoorziening die bedoeld is voor de tijdelijke opvang van hemelwater die niet in aanraking is gekomen met diesel of benzine. Aan de rechterzijde van het waterstofproductiegedeelte zal de waterberging worden voorzien van een knijpstuw en afsluiter, zodat het overtollige water kan afvloeien naar het oppervlaktewater. Het plan bevat tevens advies om het terrein bolrond aan te leggen, waardoor het hemelwater afstroomt naar de watergangen aan de noordzijde. Het water dat naar de zuidzijde afstroomt wordt via een kolken- en leidingsysteem onder de verharding door ook naar de watergang gevoerd.



Figuur 20: Waterberging aan oost- en noordzijde van mobiliteitshub

Tevens zal er op diverse plekken binnen en rondom het laad- en tankgedeelte ruimte worden gecreëerd voor laagblijvend groen tussen de bomen, zodat hemelwater natuurlijkerwijs in de bodem kan infiltreren. Het hemelwater afkomstig uit de OBAS zal per riolering worden afgevoerd, waarbij rekening is gehouden met het gemeentelijke water- en rioleringsplan van 21 juli 2023.

4.4.2 Conclusie

In het ontwerp is zowel rekening gehouden met de beleidsdoelstellingen van waterschap Vechtstromen om niet-verontreinigd hemelwater in de bodem te infiltreren en is ruimte gereserveerd voor laagblijvend groen. Hiermee is voldoende ruimte gereserveerd voor klimaatadaptatie.

4.5 Verkeersgeneratie, -afwikkeling & (fiets)parkeren

Tijdens de aanlegfase zal de verkeersgeneratie tijdelijk toenemen vanwege de aan- en afvoer van personeel en materieel. Tijdens de exploitatiefase zal de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige (agrarische) situatie aanzienlijk toenemen. Daartegenover staat dat het bestaande tankstation wordt gesloten en ontmanteld, waardoor de verkeersgeneratie in de woonbuurt Oosteinde aanzienlijk zal verminderen. De parkeergelegenheid en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer zullen voor de nieuwe locatie aan de Rusluieweg niet veranderen, aangezien er geen parkeerplaatsen en bushaltes zijn voorzien. Op het terrein van het mobiliteitsdeel worden geen parkeerplekken gerealiseerd. Het beleid voor parkeren is vastgelegd in de 'Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018', en is daarom niet van toepassing.

Ten behoeve van de ontsluitingsstructuur van de mobiliteitshub is een verkeersrapport opgesteld. Daarin is als uitgangspunt gehanteerd dat de inrit/uitrit zo dicht mogelijk bij het kruispunt Rusluieweg-Oosterweilandweg komt te liggen, zodat het verkeer vanaf de N36 goed kan worden ontsloten en het aantal conflictpunten te beperken. Er zijn ook alternatieve locaties overwogen, maar vanwege de verkeersveiligheid is gekozen om de initiële locatie voor de inrit/uitrit te handhaven. Het verkeersplan is opgenomen als bijlage 11 bij de aanvraag.

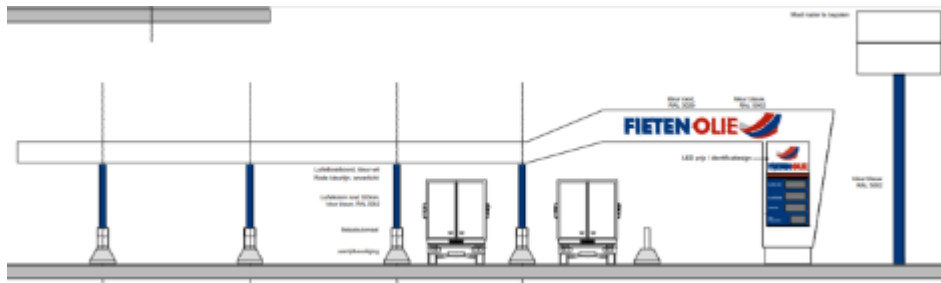
4.5.1 Conclusie

Het initiatief zorgt voor een toename aan verkeersgeneratie aan de Rusluieweg, maar helpt tegelijkertijd mee aan het verminderen van verkeersoverlast in het drukke woongebied aan de Oosteinde. Er is tevens rekening gehouden met de verkeersveiligheid voor gebruikers van de Rusluieweg en de mobiliteitshub, waardoor er voldoende rekening is gehouden met het onderdeel verkeer.

4.6 Welstand

Artikel 22.29 lid 1 onder b bepaalt dat een omgevingsvergunning met betrekking tot een bouwactiviteit en het in stand houden en gebruiken van het te bouwen bouwwerken alleen wordt verleend als het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk niet in strijd is met de redelijke eisen van welstand, beoordeeld volgens de criteria van de welstandsnota. De gemeente Twenterand heeft haar visie op welstand uitgewerkt in de Twenterand Welstandsnota 2012, waarbij de projectlocatie valt binnen het deelgebied 'open landschap' binnen het veenlandschap, wat betekent dat, voorafgaand aan het indienen van een omgevingsvergunning bouwwerken, een welstandstoets uitgevoerd dient te worden. De omschrijving en welstandscriteria hebben uitsluitend betrekking op agrarische landerijen. Kijkend naar deze criteria kan gesteld worden dat de ontwikkeling aansluit, aangezien de panden een sobere uitstraling hebben, met ingetogen en natuurlijke kleurstellingen, en dat de erfbeplanting rondom het terrein wordt aangeplant.

In de figuur 21 is een visualisatie opgenomen van de toekomstige tanklocatie voor vrachtwagens en personenvervoer op basis van waterstof.



Figuur 21: Artist impressie van de waterstoftanklocatie voor vrachtwagens en personenvervoer.

4.6.1 Conclusie

Voorafgaand aan de omgevingsvergunning bouwwerken zal een welstandstoets worden uitgevoerd. Naar verwachting past de ontwikkeling binnen de kaders van de Twenterand Welstandsnota, aangezien de welstandscriteria een sobere en natuurlijke uitstraling voorschrijven, wat middels de landschappelijke inrichting is geborgd. Daarnaast is het door de nabijheid van bedrijventerrein Oosterweilanden aannemelijk dat de industriële uitstraling van de locatie goed past bij de directe omgeving.

4.7 Archeologie & cultuurhistorie

Het omgevingsplan geeft geen dubbelbestemming Archeologie aan. In het tijdelijke deel van het omgevingsplan 'Zandwinning' wordt het volgende aangegeven:

"De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) geeft voor het projectgebied vrijwel uitsluitend lage trefkansen op archeologische waarden aan (bron: KICH). De Archeologische inventarisatie, verwachtings- en beleidsadvieskaart (BAAC, augustus 2007) maakt duidelijk dat door werkzaamheden in het kader van de ruilverkaveling een groot deel van het bodemarchief reeds op de schop is gegaan.' Ook is uit eerder onderzoek van adviesbureau het Oversticht gebleken dat er geen noodzaak bestaat tot het verrichten van een archeologisch (voor)onderzoek binnen het plangebied.

Uit het vorenstaande blijkt dat Archeologisch onderzoek niet benodigd is.

4.7.1 Conclusie

Het is niet noodzakelijk om archeologisch en/of cultuurhistorisch onderzoek uit te voeren.

4.8 Bodem

Voor de ontwikkeling van de locatie tot mobiliteitshub is het noodzakelijk om voldoende inzicht te krijgen in het historisch, huidig en toekomstig bodemgebruik, zodat een beeld kan worden gevormd van de verontreinigingssituatie van de onderzoekslocatie en aangelegen terreindelen. Om dit inzicht te creëren is een milieuhygiënisch vooronderzoek uitgevoerd conform NEN 5725:2023, dat is opgenomen als bijlage 12 bij de aanvraag.

Uit dit milieuhygiënisch vooronderzoek blijkt dat er geen sprake is van verdachte activiteiten. Daarnaast zijn er op de locatie geen eerdere verkennend bodemonderzoeken uitgevoerd. De locatie is aangemerkt als 'onverdacht'. Hiertoe hoeft er geen verkennend bodemonderzoek plaats te vinden.

Echter, omdat er een activiteit gaat plaatsvinden dat mogelijk zorgt voor bodemverontreiniging, wordt er voorafgaande aan de omgevingsvergunning bouwactiviteit wel een bodemonderzoek conform NEN5740 uitgevoerd.

Uit de klic viewer blijkt dat er op de locatie een aantal buisleidingen en kabels in de grond zijn gelegen. Het betreft hier riool-, water-, gas-, warmte leidingen en middenspanning-kabels. Het gros van deze leidingen zijn eigendom van netbeheerders zoals Gasunie, Enexis, Fudura, Gemeente Twenterand, Waterschap Vechtstromen, etc. Dit heeft vooralsnog geen invloed op de bodemkwaliteit.

4.8.1 Conclusie

Op basis van het advies van het bodemonderzoeksbureau wordt voorafgaand aan de omgevingsvergunning bouwactiviteit een onderzoek uitgevoerd volgens de onderzoekstrategie van de NEN 5740 voor een "onverdachte niet-lijnvormige locatie" op de onderzoekslocatie.

4.9 Weging Waterbelang

Waterschap Vechtstromen stelt in Waterbeheerprogramma 2022-2027 dat bij nieuwbouw of grootschalige herbouw/vernieuwbouw er een gescheiden rioolstelsel moet worden aangelegd, waarbij het hemelwater wordt afgekoppeld van het gemeentelijke riool. Daarnaast wordt er gevraagd om een berging op eigen terrein van minimaal 55 mm.

Zoals tevens in paragraaf 4.4 is toegelicht is een waterstructuurplan opgesteld. Daarin is uitgerekend dat de mobiliteitshub een verhard oppervlak heeft van ongeveer 9.820 m². Er is tevens rekening gehouden met te verwachte verharde oppervlak indien de naastgelegen waterstofproductie- en batterij-opslaglocatie wordt gerealiseerd. Hierdoor bedraagt het totale verharde oppervlak 20.910 m² (2,1 hectare). Voor een verhard oppervlak van 2,091 hectare en een bergingseis van 55 mm is een bergingscapaciteit van 1.150 m³ vereist.

De benodigde bergingscapaciteit van 1.150 m³ wordt gerealiseerd door de aanleg van nieuw oppervlaktewater aan de oostkant met een oppervlakte van 1.000 m² (op waterpeil) en aan de westkant (inclusief het midden) met een oppervlakte van 1.295 m². De boveninsteek van deze watergangen heeft een oppervlakte van ongeveer 1.640 m² (oost) en 1.880 m² (west). Op basis van een oppervlaktewaterpeil van NAP + 8,60 m en de genoemde afmetingen en bergingsbehoefte van 1.150 m³, kan een peilstijging worden berekend. Een eerste ruwe berekening zonder rekening te houden met taluds resulteert in een peilstijging van 0,50 m. Dit zou betekenen dat het peil stijgt tot NAP + 9,10 m.

Een bergingseis van 91 mm zou leiden tot een peilstijging van 0,83 m (NAP + 9,43 m).

Het waterstructuurplan is uitgewerkt en opgenomen als bijlage 10.

4.9.1 Conclusie

Door het realiseren van de waterberging ten noorden en westen van de mobiliteitshub kan er voldoende waterberging worden gerealiseerd om extreme neerslag op te vangen zonder dat er wateroverlast optreedt op het terrein of in de gebouwen.

4.10 (Afval)Water

Voor de mobiliteitshub is geen sprake van procesafvalwater. Het verontreinigde hemelwater van het tankstation wordt verwerkt door een OBAS (Olie Benzine Afscheider) om de olie deeltjes te verwijderen voordat het water wordt afgevoerd. Het gereinigde water zal worden afgevoerd via het riool. Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd, conform het gemeentelijke rioleringsplan.

4.10.1 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het (afval)water van het mobiliteitsgedeelte geen probleem vormt bij het realiseren van het projectvoornemen.

4.11 Energie

Voor de mobiliteitshub is sprake van de doorzet van brandstoffen en elektriciteit. Er wordt op locatie, gezien de geringe omvang van geschikte bebouwing en de schaarse ruimte niet noemenswaardig veel energie geproduceerd. Alleen op het dakoppervlak van de luifel worden zonnepanelen gelegd om dit oppervlak nuttig te gebruiken. Het eigen verbruik van het tankstation is laag, aangezien er uitsluitend voor de aandrijving van brandstofpompen en ten behoeve van de compressie naar 700 bar energie wordt verbruikt, aangezien het een onbemand tankstation betreft.

4.11.1 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het planvoornemen voornamelijk energie doorzet: er worden energiebronnen afgenomen voor extern gebruik. Gezien de mix van fossiele en hernieuwbare energiebronnen zal de energiemix de komende decennia naar verwachting steeds 'groener' worden.

4.12 Geluid

De bescherming van geluidgevoelige gebouwen tegen geluid van bedrijven is sinds de ingang van de Omgevingswet niet langer opgenomen in algemene rijksregels. De nieuwe geluidsnormen moeten door de gemeenten worden vastgesteld in het door hen op te stellen Omgevingsplan. Het Rijk heeft wel een voorzet voor geluidsnormen opgenomen in de Bruidsschat. Gemeenten kunnen kiezen of ze de regels van de bruidsschat ongewijzigd omzetten, ze aanpassen of laten vervallen. De gemeente Twenterand heeft gekozen om de regels van de bruidsschat over te nemen, wat betekent dat conform artikel 22.63 Omgevingsplan gemeente Twenterand de langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als gevolg van activiteiten 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht mag bedragen. Het maximaal geluidniveau, veroorzaakt door piekgeluiden en transportmiddelen, mag zo'n 20 dB(A) meer geluid veroorzaken.

Conform het akoestisch onderzoeksrapport, opgenomen als bijlage 13 aan de vergunningaanvraag, staan de dichtstbijzijnde woningen op respectievelijk 555, 580, 645 en 830 meter afstand. Omdat er geen woningen in de directe omgeving van de projectlocatie staan, zijn er referentiepunten op 50 meter van de erfgrans opgenomen in het brieftapport 'H2 Tankstation, Mobiliteit, Twenterand te Vriezenveen' van Munsterhuis Geluidsadvies d.d. 26 september 2024.

Op 50 meter van het plangebied veroorzaken de activiteiten bij het tankstation een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van ten hoogste 47 dB(A) overdag, 44 dB(A) in de avond en 39 dB(A) 's nachts. Op die afstand ontstaan piekgeluiden tot 63 dB(A) tijdens de dag, avond en nacht. Dit betekent dat er met betrekking tot de piekgeluiden een overschrijding van 3 dB(A) in de nachturen plaatsvindt op 50 meter afstand van de erfgrans. Echter, gezien de dichtstbijzijnde woning minimaal tien keer zo ver verwijderd is van de gemeten afstand tot de erfgrans, wordt de maximale geluidsbelasting binnen de gevel van de woning niet overschreden.

4.12.1 Conclusie

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat er geen overschrijding plaatsvindt van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overdag, in de avond en in de nachturen. De geringe overschrijding van piekgeluiden in de nachturen is tevens acceptabel en inpasbaar, aangezien de dichtstbijzijnde woning tien keer zo ver verwijderd is van de gemeten afstand tot de erfgrans. Daarom kan gesteld worden dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.13 Luchtkwaliteit

Met behulp van de NIBM-tool wordt bepaald of een activiteit of plan 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De NIBM-tool geeft aan in hoeverre een activiteit of project bijdraagt aan de luchtverontreiniging en of dit wel of niet onder de NIBM-grens valt. Als de bijdrage van de activiteit of het project lager is dan de NIBM-grens, wordt dit aangegeven als groen.

De verwachting is dat de nieuwe ca. 5 miljoen liter doorzet van fossiele brandstoffen per jaar kan gaan doen. Voor de vergunningsaanvraag gaan wij uit van een maximale doorzet van 5 miljoen liter. Met een verdeling van 70% licht verkeer en 30% zwaar verkeer voor 5 miljoen liter uit op;

- 100.000 tankbeurten licht verkeer per jaar (gemiddelde tankbeurt 35 liter) Voor licht verkeer komt dit per weekdag (365 dagen) neer op 274 tankbeurten.
- 4.286 tankbeurten zwaar verkeer per jaar (gemiddelde tankbeurt 350 liter) Voor zwaar verkeer komt dit per werkdag (250 dagen) neer op 17 tankbeurten.
- 200 tankwagen lossingen voor het fossiele gedeelte. Maximaal 1 lossing per etmaal.
- Primaire toelevering van waterstof via een leiding. Voor de verkeersbewegingen is conservatief gerekend dat er per etmaal 1 (diesel aangedreven) tubetrailer per dag kan bevoorraden.

Vanwege de voorgenomen activiteiten komen er geen puntbronnen van PM10 en NO₂ bij. Op de locatie is geen stookinstallatie gepland. De enige additionele bronnen van PM₁₀ en NO_x zijn de toename in verkeer. Voor de NIBM-toets is rekening gehouden met

- Totaal licht verkeer = 274 (tankende licht voertuigen)

- Totaal zwaar verkeer = 19 (17 tankende vrachtwagens + 2 tankwagens, één voor het fossiele deel en één voor het waterstofdeel)
- Totaal 293 voertuigen oftewel 586 voertuigbewegingen

De uitkomsten van NIBM-tool zijn opgenomen in Tabel 3.

Tabel 3 NIBM-toets resultaten

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

Jaar van planrealisatie	2027
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	586
Aandeel vrachtverkeer	7,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,65
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

4.13.1 Conclusie luchtkwaliteit

Er is geen nader onderzoek naar het aspect van de luchtkwaliteit benodigd.

4.14 Stikstof

Volgens de Omgevingswet dient de voorgenomen ingreep te worden getoetst op (mogelijk) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Engbertsdijksvenen ligt op circa 4,2 kilometer afstand. Bij de toetsing is waar mogelijk onderscheid gemaakt in permanente verstoringfactoren (gebruiksfase) en tijdelijke verstoringfactoren (aanlegfase). Tijdens de aanlegfase is er sprake van stikstofemissie door werkverkeer, zware transporten en de inzet van materieel. In de gebruiksfase worden verschillende typen brandstoffen, waaronder benzine en diesel, aan klanten verkocht. De verkeersbewegingen van het zware vrachtverkeer en de personenauto's van de klanten vormen een bron van stikstofemissie in deze fase. De resultaten van de toetsing zijn uitgewerkt in een stikstofdepositie-onderzoek, dat is toegevoegd als bijlage 14.

4.14.1 Conclusie stikstofdepositie

Uit het stikstofdepositie-onderzoek is gebleken dat als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden en het gebruik van de mobiliteitshub, waarbij zowel beide gedeelten zijn meegenomen in de berekening, de depositienorm van 0,00 mol/ha/jaar niet wordt overschreden. Er is ook geen sprake van significante negatieve effecten van de externe werkingen op de instandhoudingsdoelen van omliggende Natura 2000-gebieden en/of negatieve effecten door cumulatie van stikstofdepositie van andere projecten. Hierdoor is een vergunningaanvraag voor een Natura-2000 activiteit niet aan de orde.

4.15 Ecologie

Om uit te sluiten dat de bouw- en exploitatie van het projectvoornemen een negatieve invloed kan uitoefenen op beschermde soorten en nabijgelegen

beschermde gebieden, is een ecologische QuickScan uitgevoerd. De ecologische QuickScan onderzoekt ook of de geplande activiteit mogelijk schade aanbrengt of verstorend is voor (beschermde) plant- en diersoorten.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is op circa 4,2 kilometer afstand verwijderd van het Natura 2000-gebied De Engelbertsdijkerven. Doordat het projectgebied ver buiten de begrenzing van dit Natura 2000-gebied ligt, zijn directe negatieve effecten (zoals oppervlakteverlies) op voorhand uitgesloten. Indirecte (uitstralende) effecten door bijvoorbeeld licht, geluid en trillingen worden gezien de afstand van het Natura 2000-gebied en tussenliggende bebouwing en infrastructuur eveneens uitgesloten.

Naast het Natura 2000 netwerk is het tevens noodzakelijk om uit te sluiten of er negatieve effecten zijn te verwachten op gebieden aangewezen tot Natuurnetwerk Nederland. In de directe nabijheid van het NNN geldt het 'neetenzij'-principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Door de grote afstand van 3 km van het planvoornemen tot het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland zijn negatieve effecten op voorhand uitgesloten. Vervolgstappen zijn niet aan de orde.

Er dient wel een stikstofonderzoek uitgevoerd te worden om negatieve effecten van stikstofdepositie op de nabijgelegen natura 2000 en NNN gebieden uit te sluiten. Dit onderzoek is uitgevoerd en de resultaten zijn nader toegelicht in paragraaf 3.14 'Stikstof'.

Soortenbescherming

Om negatieve effecten op Europees, landelijk en provinciaal beschermde dieren en plantensoorten uit te sluiten is, naast een bronstudie, tevens een veldbezoek uitgevoerd. Het veldbezoek is uitgevoerd door een erkend ecologisch deskundige op een half bewolkte dag met windkracht 3 Bft. De conclusies van dit veldbezoek zijn als volgt:

- Vleermuizen – Er dient nader onderzoek naar de vliegroutes van vleermuizen te worden uitgevoerd. Daarnaast dient er tijdens de aanlegfase geen verlichting te worden gebruikt ter bescherming van de vleermuizen. Als dit niet mogelijk is, moet er contact worden opgenomen met een ecologisch deskundige.
- Amfibieën – Er dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de poelkikker. Daarnaast dient er gewerkt te worden volgens een aangepaste werkwijze bij het dempen van de sloten.
- Vissen - Er zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen. Wel dient er gewerkt te worden volgens een aangepaste werkwijze bij het dempen van de sloten.
- Zoogdieren – Er zijn geen beschermde zoogdieren aangetroffen. Wel dient er gewerkt te worden conform een specifieke werkwijze om de Specifieke Zorgplicht te waarborgen.
- Vogels: Er kunnen mogelijk beschermde nesten binnen het projectgebied aanwezig zijn. Er wordt ofwel buiten de broedperiode (maart - augustus) gewerkt, of er wordt voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole uitgevoerd door een ecologisch deskundige, en er wordt gewerkt volgens een ecologisch werkprotocol. Het gebied is tevens aangewezen als weidevogelgebied, maar zoals toegelicht in paragraaf 3.2.5 zijn er tijdens de QuickScan geen weidevogels waargenomen en is er momenteel geen sprake van een kwalitatief waardevol leefgebied voor weidevogels.

Het QuickScan natuurwaarde rapport is opgenomen als bijlage 15.

4.15.1 Conclusie

Op basis van de QuickScan flora en fauna zijn er, alvorens het realiseren van het planvoornemen, twee aanvullende onderzoeken benodigd: nader onderzoek naar de vliegroutes van vleermuizen en nader onderzoek naar de aanwezigheid van de poelkikker in sloten. Tevens dient alvorens de kap van bomen gecontroleerd te worden of er geen in gebruik genomen nesten in de bomen aanwezig zijn. Tijdens de bouw zal er getracht worden om met zo min mogelijk verlichting en trillingen te werken. Bij het verbreden van de sloten zal een aangepaste werkwijze worden gehanteerd om het doden van dieren te voorkomen.

Voor het nader onderzoek naar beschermde soorten zijn ecologen gebonden aan bepaalde protocollen, voornamelijk van BIJ12. In deze protocollen zijn ook de juiste perioden aangegeven om onderzoek uit te voeren. Zowel vleermuizen als de poelkikker zijn namelijk niet actief in de winterperiode, waardoor het nader onderzoek in de volgende lente- of zomerperiode zal worden uitgevoerd.

Vooralsnog is er geen omgevingsvergunning voor flora en fauna benodigd, maar na het uitvoeren van nader onderzoek kan daar definitief uitsluitel over gegeven worden. Indien een omgevingsvergunning voor flora- en fauna-activiteit benodigd blijkt zal een aparte aanvraag worden ingediend, inclusief ecologisch werkprotocol. Deze aanvraag maakt geen onderdeel uit van het voorliggende aanvraagdocument.

4.16 Geur

Er bestaan diverse sectoren waar geurhinder een rol kan spelen, zoals onder meer bij veehouderijen en andere landbouwactiviteiten, de mengvoederindustrie, horeca, rioolwaterzuiveringsinstallaties, slachterijen, en (andere) milieubelastende activiteiten. Regels over geur waren verdeeld over verschillende Amvb's. Het verschilt per type activiteit waar er regels zijn opgenomen.

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet dienen de activiteiten allereerst te voldoen aan de regels die in het tijdelijk omgevingsplan staan. Indien er nog geen aanpassing heeft plaatsgevonden van het tijdelijk omgevingsplan en sprake is van een activiteit/inrichting die/dat voorheen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer viel, dan gelden de regels uit de Bruidsschat.

De Bruidsschat bevat regels over:

- Geur door het houden van landbouwhuisdieren en paarden en pony's voor het berijden in een dierenverblijf (par. 22.3.6.2 BS);
- Geur door het houden van fokteven van nertsen (par. 22.3.6.3 BS);
- Geur door andere agrarische activiteiten, zoals o.a. het opslaan van vaste mest, chompost of dikke fractie en het composteren of opslaan van groenafval (par. 22.3.6.4 BS);
- Geur door het exploiteren van zuiveringstechnische werken (par. 22.3.6.5 BS).

Voor een aantal milieubelastende activiteiten geldt een vergunningplicht op basis van hoofdstuk 3 van het (Bal). In afdeling 8.5 'Omgevingsvergunning milieubelastende activiteit' van het (Bkl) staan beoordelingsregels. Het bevoegd gezag gebruikt deze beoordelingsregels bij het beoordelen van de vergunningaanvraag. In het Bkl staan algemene beoordelingsregels en specifieke beoordelingsregels voor geur.

Uit bijlage 1 van de milieuzonering nieuwe stijl blijkt dat waterstof- en mobiliteitshub in zone 3 valt voor wat betreft het aspect geur. Dit betekent dat een richtafstand van 100 meter tot geurgevoelige gebouwen in acht dient genomen te worden.

4.16.1 Conclusie

Het in werking hebben van een mobiliteitshub valt niet onder de activiteiten of inrichtingen die voorheen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer vielen, en geen aanleiding voor het ontstaan van geuremissies. Daarnaast bedraagt de afstand van de beoogde planlocatie tot een geurgevoelig gebouw meer dan 500 meter. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde richtafstand van 100 meter en vormt het aspect geur geen knelpunt voor planvorming. Hierdoor is het aspect geur niet relevant.

4.17 Trillingen

Het onderdeel Trillingen is geregeld in paragraaf 22.3.5 van de Bruidsschat. Het is aan gemeenten om deze normen, binnen de kaders van het Bkl over te nemen in het permanente deel van het Omgevingsplan. Hierin worden regels gesteld aan trillingen in een frequentie van 1 tot 80 Hz door een activiteit in een trillinggevoelige ruimte van een trillinggevoelig gebouw, die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit. Er gelden maximale waarden voor continue trillingen en voor herhaald voorkomende trillingen. De maximale waarden zijn opgenomen in de tabellen in artikel 22.88 en 5.87a van de Bruidsschat.

De gemeente Twenterand heeft ervoor gekozen om de regels uit de Bruidsschat identiek over te nemen. Dit betekent dat de trilling waarden uit artikel 22.88 Omgevingsplan Gemeente Twenterand gelden, wat betekent dat trillingen in trillinggevoelige ruimte niet de waarden van tabel 22.3.9 mogen overschrijden.

4.17.1 Conclusie

Het gebruik van een mobiliteitshub veroorzaakt geen trillingen, uitsluitend zullen er trillingen kunnen voorkomen tijdens de aanlegfase, maar dit effect wordt gering geacht. Hierdoor worden de waarden uit artikel 22.88 niet overschreden en is het aspect van trillingshinder niet van toepassing op deze ontwikkeling.

4.18 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl van het Bkl). De paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.6 van het Bkl gaan over het toelaten van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in verband met het externe veiligheidsrisico van een activiteit die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

4.18.1 Classificering gevaarlijke stoffen binnen Mobiliteitshub

Waterstof staat in de Seveso richtlijn als een met name genoemd gevaarlijke stof.

Deel 2 (uit Seveso Richtlijn)

Gevaarlijke stoffen die met naam genoemd worden

Kolom 1		Kolom 2	Kolom 3
Gevaarlijke stoffen	CAS-nummer	Drempelwaarde (ton) voor toepassing van	
		Voorschriften voor lagedrempelinrichtingen	Voorschriften voor hogedrempelinrichtingen
15. Waterstof	1333-74-0	5	50

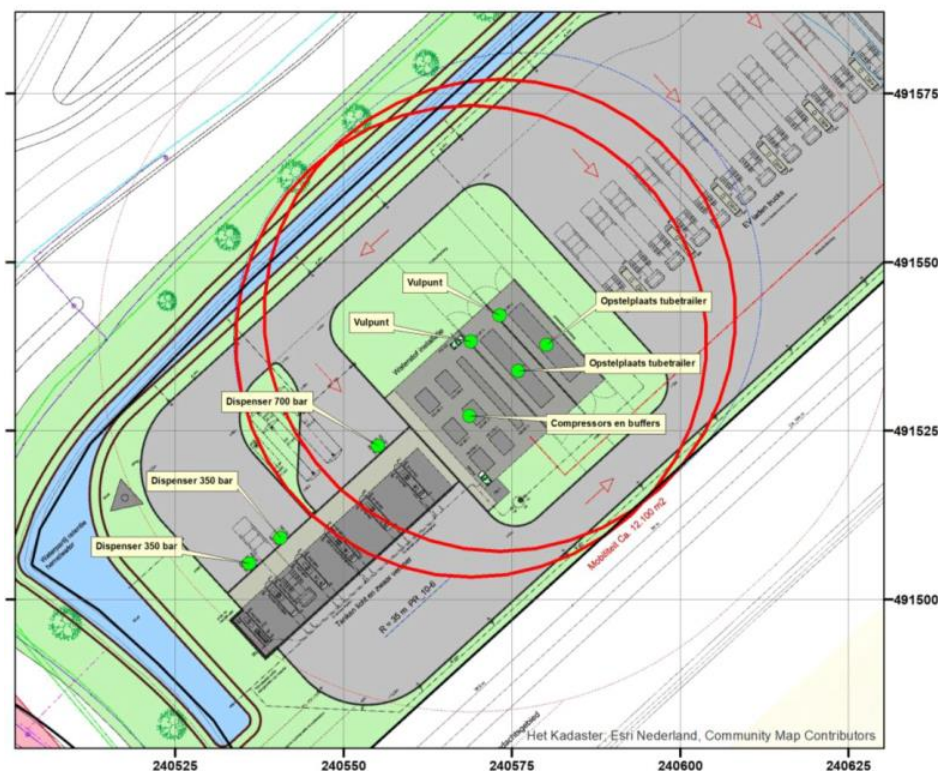
Dit betekent dat voor de mobiliteitshub geldt dat de regels uit de Seveso-toets uitsluitend van toepassing zijn als de totale hoeveelheid waterstof die op enig moment op de locatie aanwezig is de drempelwaarde overschrijdt. Dat is niet het geval. Hierdoor valt het mobiliteitsgedeelte zowel niet onder de Seveso-regeling.

4.18.2 Risicoanalyse mobiliteitshub

Ten behoeve van de mobiliteitshub is een risicoanalyse uitgevoerd. Deze analyse is toegevoegd als bijlage 16 bij de aanvraag. Daarin wordt gerekend met de aanvoer van waterstof via trailers die tevens als opslagtanks worden gebruikt. Op het terrein is ruimte gereserveerd voor twee opstelplaatsen. De aanvoer van waterstof via de pijpleiding is niet in scope van deze aanvraag.

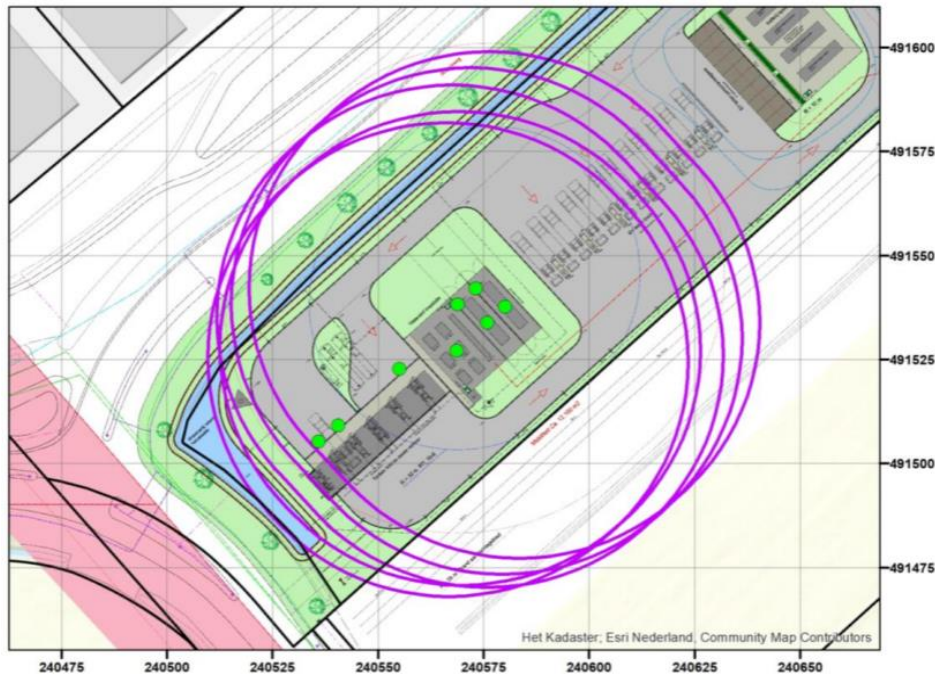
Onder de Omgevingswet blijft de beoordeling van externe veiligheidsrisico's op basis van plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Voor het plaatsgebonden risico geldt dat zeer kwetsbare gebouwen en kwetsbare gebouwen en locaties de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} een grenswaarde waar niet van afgeweken mag worden. Voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties is dit een standaardwaarde waarvan gemotiveerd afgeweken mag worden.

Conform Bkl is de contour voor het plaatsgebonden risico voor deze installatie 35 meter vanaf het vulpunt van de trailers. Figuur 22 toont de plaatsgebonden risicocontour. De contour van plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ ligt gedeeltelijk buiten de inrichting, maar gezien het begrip inrichting is komen te vervallen onder de Omgevingswet, en de activiteit geen risicovolle gevolgen heeft voor (beperkt) (of zeer) kwetsbare gebouwen, is dit niet langer relevant. Het gebied binnen deze contour behoort namelijk tot de landschappelijke inrichting van het planvoornemen en is bestemd voor groen en water, waar geen gebouwen zijn geprojecteerd.



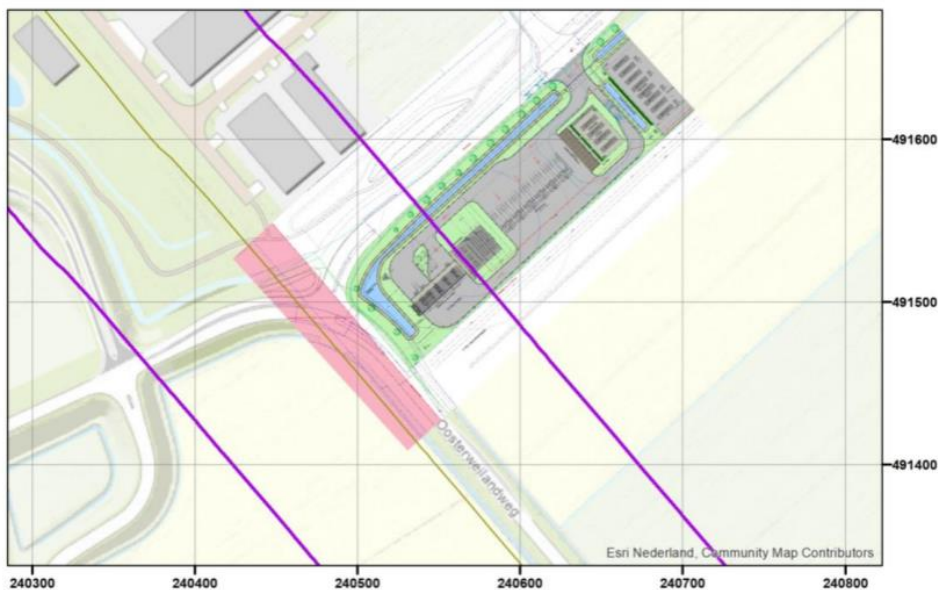
Figuur 22: Risico-contour van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van de mobiliteitshub

Met betrekking tot de wetgeving voor groepsrisico dient onder de Omgevingswet te worden gekeken naar aandachtsgebieden: gebieden waarbinnen aanwezigen mogelijk kunnen overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. Conform het Bkl dient voor opslag van waterstof een brandaandachtsgebied (BAG) van 55 meter rondom de opslagtank(s) te worden gehanteerd. Figuur 23 toont het brandaandachtsgebied rondom de installatie. Wederom overschrijdt het aandachtsgebied de grenzen van het projectgebied, maar gezien er geen (geprojecteerde) kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen of locaties van derden aanwezig zijn vormt dit geen risico.



Figuur 23: Brandaandachtsgebied rondom de mobiliteitshub.

Er bevindt zich wel een aandachtsgebied van een derde partij binnen het projectgebied, namelijk die van de nabijgelegen ondergrondse aardgasleiding (zie figuur 24).



Figuur 24: Brandaandachtsgebied gasleiding

Binnen dat gebied bevinden zich uitsluitend de dispensers. Daarnaast vormt het waterstofstation geen (beperkt) kwetsbare locatie, wat betekent dat met betrekking tot deze activiteit artikel 5.15 Bkl niet van toepassing is, en daarmee geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

4.18.3 Conclusie

Er zijn geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare gebouwen of locaties van derden binnen het plaatsgebonden risicocontour. Binnen het brandaandachtsgebied van zowel de mobiliteitshub als de aardgasleiding bevinden zich ook geen (geprojecteerde) kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen of locaties van derden. Daarom is er geen nadelig effect op de omgevingsveiligheid te verwachten.

4.19 Milieucategorie

Volgens de Handreiking Bedrijven en Milieuzonering (VNG) 2009 en de bijbehorende Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijventerrein' kan de mobiliteitshub worden geclassificeerd onder categorie 4.2. Momenteel is er op de beoogde planlocatie geen milieucategorie toegestaan, maar op 50 meter afstand ten noorden van planlocatie bevindt zich bedrijventerrein Oosterweilanden, waar conform het tijdelijk deel van het Omgevingsplan – voorheen bestemmingsplan 'bedrijventerrein Oosterweilanden en rondweg' – genoemd, bedrijven tot en met milieucategorie 4.2 zijn toegestaan. Door deze clustering past de uitbreiding bij de bestaande milieucategorisering van de directe omgeving.

In Tabel 4 is de van toepassing zijnde SBI-code van de VNG 2009 opgenomen.

Tabel 4 VNG 2009 Staat van Bedrijfsactiviteiten

SBI-CODE	Nr.	Omschrijving	Afstanden in Meters							Indices
			Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Grootste Afstand	Categorie	Verkeer	
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN								
2413	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	30	300 C	300 R	300 D	4.2		3G
2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:								
2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m ²	30	50	300	30 R	300	4.2		2G

Waar

C = continu

R = risico (Besluit externe veiligheid inrichtingen mogelijk van toepassing)

3G = potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

2G = relatief grote verkeersaantrekkende werking (goederen)

Op de beoogde locatie is een Staat van Bedrijfsactiviteiten niet van toepassing, aangezien het perceel momenteel een agrarische bestemming heeft.

4.20 Milieueffectenrapportage

De toets aan de regels over een milieueffectrapportage gebeurt overeenkomstig afdeling 11 van het Omgevingsbesluit. Gezien de opslag van chemische producten en/of de ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen niet van toepassing zijn bij een tankstation, valt de mobiliteitshub niet onder nummer I3 en/of I5 van bijlage V van het Omgevingsbesluit en is daarmee niet m.e.r.- (beoordelings-)plichtig.

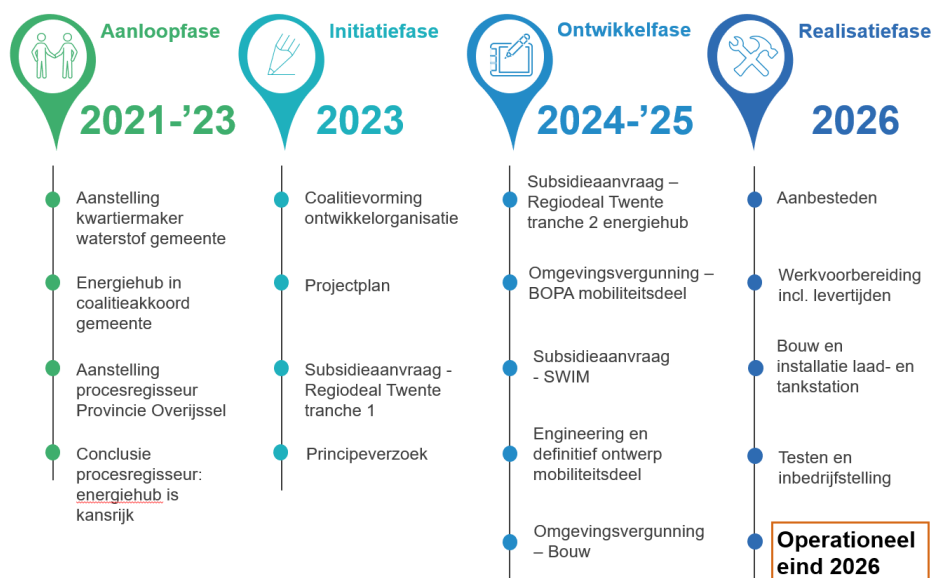
4.20.1 Conclusie

Er is geen MER-categorie van toepassing op de mobiliteitshub.

5. Participatie

5.1 Projectfasen

Het traject naar de realisatie van de mobiliteitshub is een meerjarig proces dat bestaat uit verschillende fasen. Figuur 25 geeft een overzicht van deze fasen en de bijbehorende stappen. Op basis van deze projectfasen worden gerichte participatieacties uitgevoerd.



Figuur 25: Projectfasering mobiliteitshub.

5.2 Wat is er in de aanloopfase gebeurd?

In de aanloopfase zijn er in de omgeving van bedrijventerrein Oosterweilanden verschillende gesprekken, bijeenkomsten, onderzoeken uitgevoerd in het kader van een Smart Energy Hub. Hierbij waren verschillende overheden en partijen bij betrokken. Hieronder volgt een opsomming van de gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden.

2021:

- Een 'kwartiermaker Waterstof' (bureau Overmorgen) heeft in opdracht van gemeente Twenterand gesprekken gevoerd met verschillende organisaties om de mogelijkheden en het draagvlak voor de oprichting van een smart energy hub te verkennen.

2022:

- De bevindingen van de kwartiermaker: veel positieve energie en wil aanwezig om mogelijkheden en kansen van een smart energy hub te onderzoeken.
- In maart 2022 organiseerde de gemeente Twenterand en provincie Overijssel een werksessie waar geïnteresseerde partijen gezamenlijk besloten om de mogelijkheden en haalbaarheid van een smart energy hub te onderzoeken.
- De oprichting van de coalitie Smart Energy Hub Twenterand werd een feit.
- De coalitie heeft een projectplan opgesteld. In dit projectplan zijn een mobiliteitshub en een waterstofhub beschreven.
- De gemeente Twenterand heeft de Smart Energy Hub opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026. Hierin wordt aangegeven om samen met ondernemers, andere stakeholders en de provincie Overijssel de haalbaarheid van waterstofproductie in een Smart Energy Hub te onderzoeken.
- De provincie Overijssel heeft een procesregisseur Smart Energy Hubs aangesteld met als opdracht om verschillende oplossingsrichtingen breed in kaart te brengen

2023:

- De procesregisseur concludeert dat een Smart Energy Hub in Twenterand kansrijk kan zijn en adviseert om in kleiner comité (een groep van koplopers) een ontwikkelorganisatie op te richten.
- Hydronex volgt dit advies op en vormt een ontwikkelorganisatie waarin een ontwikkelaar, een netwerkorganisatie, afnemers en lokale overheid vertegenwoordigd zijn.
- Ten behoeve van het haalbaarheidsonderzoek wordt cofinanciering vanuit de regiodeal Twente aangevraagd. Deze wordt door de Twenteboard gehonoreerd.
- Ten behoeve van de planologische wijziging van het perceel van agrarisch naar industrie wordt een principeverzoek ingediend. Hierover is een positief principebesluit genomen.

2024:

- Het geactualiseerde projectplan en intentieovereenkomst worden ondertekend.
- Op 2 oktober is een BOPA vergunning aangevraagd voor de realisatie van een mobiliteitshub bestaande uit een laad- en tankstation.
- Op 5 november is de omgeving geïnformeerd in een inloopbijeenkomst.

5.3 Participatieplan

WAAROM?

Wat is het doel van het participatietraject?

Het participatietraject streeft naar een open en transparant participatieproces met als doel bewustwording, kwaliteit, begrip en betrokkenheid te vergroten. Door input van belanghebbenden te integreren, willen we onze plannen verbeteren en streven we naar een gezamenlijk gedragen invulling van de energiehub.

WAAROVER?

Gedurende de ontwikkeling van de mobiliteitshub worden de publieksgroepen geïnformeerd over de voortgang en betrokken bij het proces.

Wat is al uitgewerkt?

- Bouwlocatie

- Constructie-eisen
- Bouwhoogte
- Perceelgrenzen

Op welke aspecten is er nog ruimte voor inbreng?

- Landschappelijke inpassing / beeldkwaliteit
- Beeldkwaliteit

MET WIE?

Welke publieksgroepen betrekken we in het proces?

- Gemeente Twenterand
- Provincie Overijssel
- Omgevingsdienst Twente
- Omgevingsdienst Regio Nijmegen
- Waterschap Vechtstromen
- Brandweer Twente
- Parkmanagement bedrijventerrein Oosterweilanden
- Zandwinning Oosterweilanden B.V.
- Bedrijventerrein Almeloseweg
- Inwoners gemeente Twenterand
- Natuur- en landschapsorganisaties: KNNV Vriezenveen / Landschap Overijssel

HOE?

- Methoden om belanghebbenden te betrekken
- Individuele gesprekken met publieksgroepen
- Inloopbijeenkomsten
- Inzet van websites
- Nieuwsberichten op sociale media; LinkedIn
- Nieuwsberichten op websites
- Informatiebriefven
- Nieuwsbrief bedrijventerrein Oosterweilanden
- E-mail

5.4 Participatiematrix

In onderstaande participatiematrix wordt per projectfase beschreven waarom, met wie en hoe verschillende publieksgroepen worden betrokken. Het participatielogboek is opgenomen als bijlage 17 bij de aanvraag.

	Waarom			Waarover		Met wie		Hoe	
	Participatiemoment	Eindresultaat	Participatiedoel	Participatieruimte	Participatievraag	Publieksgroep	Betrokkenheid	Methode	Afzender
Initiatiefase	Presentatie ideeën energiehub	Aankondiging vervolg energiehub	Begrip, betrokkenheid	Informeren, raadplegen	Hoe kunnen we de gemeente informeren over het initiatief?	Gemeente	Meedenken	Afspraak op kantoor	FR Energyhubs B.V.
	Presentatie plannen aan de gemeente	Vooraankondiging principeverzoek en informeren verschillende disciplines gemeente.	Begrip, bewustwording	Informeren, raadplegen	Dit zijn onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Gemeente	Meebepalen, meedenken	Afspraak op gemeentehuis	FR Energyhubs B.V.
	Presentatie plannen aan de zandwinning	Vooraankondiging principeverzoek en informeren.	Begrip, betrokkenheid	Informeren, coproduceren	Dit zijn onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Zandwinning	Meebepalen, meeweten	Afspraak op locatie	FR Energyhubs B.V.
	Indiening subsidieaanvraag Regiodeal Twente	Informeren over indiening	Betrokkenheid, bewustwording	Informeren		Gemeente, Twente Board	Meeweten	Per e-mail	FR Energyhubs B.V.
	Indiening principeverzoek	principe-uitspraak over het wel of niet meewerken aan de plannen	Bewustwording, Kwaliteit, betrokkenheid	Coproduceren, raadplegen	Past het initiatief binnen het beleid en aan welke voorwaarden moet het voldoen?	Gemeente,	Meedenken, meebepalen	Omgevingsloket	FR Energyhubs B.V.
	Kennisgeving indiening principeverzoek	Directe omgeving informeren	Begrip, betrokkenheid	Informeren	Dit zijn onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsbrief bedrijventerrein, e-mail, nieuwsbericht op website	FR Energyhubs B.V.
Ontwikkefase	Periodiek informeren plannen en stand van zaken	Directe omgeving informeren	Begrip, bewustwording	Informeren	Dit is de status van onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Parkmanagement Oosterweilanden, geïnteresseerde partijen op bedrijventerrein Oosterweilanden	Meeweten	Afspraken op locaties, 'Teams-overleggen)	FR Energyhubs B.V.
	Informeren toekenning regiodeal subsidie	Informeren geïnteresseerde partijen	Bewustwording	Informeren		Geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	FR Energyhubs B.V., gemeente Twenterand
	Gezamenlijk overleg bevoegde gezagen (1) (15 april 2024)	Informeren, in kaart brengen aandachtspunten, kwaliteit aanvraag verbeteren	Kwaliteit	Raadplegen	Wat zijn de voorwaarden en welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Gemeente, Provincie, omgevingsdienst Twente, omgevingsdienst Regio Nijmegen, Waterschap	Meebepalen	Afspraak op locatie	Ontwikkel-coalitie
	Gezamenlijk overleg bevoegde gezagen (2) (24 juni 2024)	Informeren, in kaart brengen aandachtspunten, kwaliteit aanvraag verbeteren	Kwaliteit	Raadplegen	Wat zijn de voorwaarden en welke onderwerpen	Gemeente, Provincie, omgevingsdienst Twente, omgevingsdienst	Meebepalen	Afspraak op locatie	Ontwikkel-coalitie

				hebben extra aandacht nodig?	Regio Nijmegen, Waterschap			
Bilateraal overleg Brandweer	Informeren, in kaart brengen aandachtspunten, kwaliteit aanvraag verbeteren	Kwaliteit	Raadplegen	Wat zijn de voorwaarden en welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Brandweer Twente	Meebepalen	Afspraak op locatie	Ontwikkel-coalitie
Informeren positief principebesluit	Informeren geïnteresseerde partijen	Bewustwording	Informeren		Geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	FR Energyhubs B.V.
Kennisgeving indiening vergunningsaanvraag (2 oktober 2024) - BOPA (mobiliteit) - BOPA (waterstof)	Directe omgeving informeren	Begrip, betrokkenheid	Informeren	Dit zijn onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsbrief bedrijventerrein, e-mail, nieuwsbericht op websites	Ontwikkel-coalitie
Algemene inloopbijeenkomst met omgeving (1) (5 november 2024)	Geïntormeerde omgeving en in beeld welke onderwerpen aandacht nodig hebben.	Begrip, kwaliteit	Raadplegen	Welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig en op welke manier blijft u het liefst op de hoogte?	Directe omgeving, geïnteresseerde partijen, inwoners	Meeweten, Meedenken	Inloopbijeenkomst	Ontwikkel-coalitie
Expertmeeting met werkgroep energie gemeente en commissieleden (20 november 2024)	Informeren en betrekken	Bewustwording, Kwaliteit, betrokkenheid	Informeren en betrekken	Participatie in organisatie- en aandeelstructuur	Gemeente	Meebepalen	Expertmeeting	Gemeente
Gezamenlijk overleg bevoegde gezagen (3) - omgevingsvergunning bouw (11 september 2024)	Informeren, in kaart brengen aandachtspunten, kwaliteit aanvraag verbeteren	Kwaliteit	Raadplegen	Wat zijn de voorwaarden en welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Bevoegde gezagen	Meebepalen	Afspraak op locatie	Ontwikkel-coalitie
Gezamenlijk overleg bevoegde gezagen (3) - omgevingsvergunning bouw (11 september 2024)	Informeren, in kaart brengen aandachtspunten, kwaliteit aanvraag verbeteren	Kwaliteit	Raadplegen	Wat zijn de voorwaarden en welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Bevoegde gezagen	Meebepalen	Afspraak op locatie	Ontwikkel-coalitie
Algemene inloopbijeenkomst met omgeving (2) (5 maart 2025)	Geïntormeerde omgeving en in beeld welke onderwerpen aandacht nodig hebben.	Begrip, kwaliteit	Raadplegen	Welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Directe omgeving, geïnteresseerde partijen, inwoners	Meeweten, Meedenken	Inloopbijeenkomst	Fieten
Expertmeeting met werkgroep energie gemeente en	Directe omgeving informeren	Bewustwording	Informeren		Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning,	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	Fieten

	commissieleden (20 november 2024)					geïnteresseerde partijen			
	Gezamenlijk overleg bevoegde gezagen (3) - omgevingsvergunning bouw (11 september 2024)	Directe omgeving informeren	Begrip, betrokkenheid	Informeren	Dit zijn onze plannen. Waar heeft u meer informatie nodig?	Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsbrief bedrijventerrein, e-mail, nieuwsbericht op websites	Fieten
	Algemene inloopbijeenkomst met omgeving (2) (5 maart 2025)	Directe omgeving informeren	Bewustwording	Informeren		Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	Fieten
	Informeren verkrijgen omgevingsvergunning BOPA	Geïnformeerde omgeving en in beeld welke onderwerpen aandacht nodig hebben.	Begrip, kwaliteit	Raadplegen	Welke onderwerpen hebben extra aandacht nodig?	Directe omgeving, geïnteresseerde partijen, inwoners	Meeweten, Meedenken	Inloopbijeenkomst	Fieten
	Kennisgeving indiening vergunningsaanvraag bouw	Directe omgeving informeren	Bewustwording	Informeren		Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	Fieten
Realisatiefase	Informeren verkrijgen omgevingsvergunning bouw	Directe omgeving informeren over de geplande werkzaamheden	Begrip	Informeren		Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	Fieten
	Informeren vooraankondiging realisatie	Directe omgeving informeren	Begrip	Informeren		Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, geïnteresseerde partijen	Meeweten	Nieuwsberichten op websites, nieuwsberichten op LinkedIn	Fieten
Exploitatiefase	Openingsbijeenkomst	Informeren omgeving	Begrip	Informeren		Gemeente, Bedrijventerrein Oosterweilanden, zandwinning, betrokken partijen	Meeweten	Openingsbijeenkomst	Ontwikkel-coalitie

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Een projectvoornemen dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Daarvoor dient er onder andere afstemming te hebben plaatsgevonden met de (directe) omgeving. Zoals in hoofdstuk vijf uitvoerig is besproken zijn aanzienlijke stappen ondernomen om hier invulling aan te geven. Het participatielogboek is opgenomen als bijlage 17 bij de aanvraag.

Daarnaast wordt het van belang geacht als het project maatschappelijke meerwaarde biedt. Dat is, allereerst, het geval, gezien het project bijdraagt aan een schonere leefomgeving door het aanbieden van CO₂-arme energiebronnen voor zowel personen- als zwaar vervoer. Daarnaast biedt het aanbieden van groene waterstof en elektriciteit aanzienlijk bij aan de verduurzaming van mobiliteit in de gemeente Twenterand, doordat het mogelijkheden voor bewoners en bedrijven creëert om over te stappen naar mobiliteitsvormen die gebruik maken van schonere energiebronnen.

De ontwikkeling van de mobiliteitshub biedt tevens de mogelijkheid om het tankstation gelegen aan de Oosteinde 407, 7671 BD te Vriezenveen te ontmantelen. Het huidige tankstation wordt gezien als verkeersknelpunt, aangezien het te midden van de lintbebouwing aan de Oosteinde in Vriezenveen is gelegen, wat voor veel drukte en geluidsoverlast zorgt. Door het sluiten van het bestaande tankstation neemt de verkeersdrukte en de geluidsoverlast voor omwonenden aan de Oosteinde naar verwachting af.

Tenslotte draagt het project bij aan de brede welvaartsontwikkeling van de regio en richt zich op het 'verduurzamen en ontwikkelen van bedrijfslocaties', alsmede het waarborgen van 'een toekomstbestendig (mkb) bedrijfsleven', zoals dat al op gave 1 ('druk op het regionale bedrijfsleven') en bijbehorende programmalijnen in de regiodeal Twente 2023 – 2028³ is omschreven.

Hierdoor wordt geconcludeerd dat de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het projectvoornemen hoog wordt geacht.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Een deel van de investeringskosten van het multifuel tankstation wordt gedekt door de SWIM-subsidie.

Het doel van de Subsidieregeling Waterstof In Mobiliteit (SWIM) is om de bouw van waterstoftankstations te bevorderen in combinatie met de introductie van waterstofvoertuigen. Hiermee wil de overheid het kip-ei-probleem oplossen dat de toepassing van waterstof in de mobiliteit belemmert, met een focus op zwaar logistiek vervoer.

Bedrijven die willen profiteren van deze subsidie moeten een integraal plan indienen dat zowel de bouw van een tankstation als de aanschaf van

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2023/11/01/regio-deal-twente-ii>

waterstofvrachtwagens omvat. De regeling biedt een subsidie van 40% voor de bouwkosten van een tankstation. Daarnaast wordt tot een maximum van 80% van het prijsverschil tussen waterstof aangedreven voertuigen en hun dieselvarianten gesubsidieerd.

In de subsidieaanvraag wordt benadrukt dat deze tankstations openbaar toegankelijk moeten zijn voor zowel vrachtwagens als personenauto's. Door het ontwikkelen van de mobiliteitshub kunnen regionale transporteurs, samen met de exploitant van het laadplein met waterstofftankstation, een aanvraag indienen en zo de verduurzaming van de regionale transportsector stimuleren. Daarnaast kan de verkoop van fossiele brandstoffen bijdragen aan het verkorten van de terugverdientijd van de investering in waterstof gebaseerd zwaar vrachtverkeer.

De aanvoer van waterstof kan ook relatief kosteneffectief worden gerealiseerd, dankzij de nabijheid van het waterstofproductiebedrijf (waterstofdeel).

Hierdoor wordt geconcludeerd dat de financiële uitvoerbaarheid van het projectvoornemen hoog wordt geacht.

7. Conclusie evenwichtige toedeling van functies aan locaties

In de voorliggende aanvraag voor een omgevingsvergunning BOPA wordt uitvoerig gemotiveerd dat het voorgestelde initiatief geen onredelijke aantasting vormt voor de evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voor het vormen van een oordeel over deze evenwichtige toedeling, zijn alle relevante aspecten van de fysieke leefomgeving die invloed hebben op de gevraagde activiteit grondig onderzocht en beoordeeld, zoals uiteengezet in de hoofdstukken 2 tot en met 6. Op basis van dit document wordt verzocht om een positief besluit te nemen op de aanvraag voor een omgevingsvergunning BOPA en het opnemen van het initiatief in het omgevingsplan.

8. Bijlagenboek

Overzicht van de bijlagen, incl. nummering en datum:

Nr	Omschrijving	Bestandsnaam	Datum
1	Aanvraagformulier BOPA, bouw en milieu	DSO_Verzoek	1 oktober 2024
2	Situatietekening huidige situatie	PR23000292.03_20241001-RV-B101a.pdf	1 oktober 2024
3	Plotplan mobiliteit	PR23000292.03_20250205-VO-B102c.pdf	2 februari 2025
4	Aanzichten mobiliteit 1	PR23000292.03_20241001-VO-B201a.pdf	1 oktober 2024
5	Aanzichten mobiliteit 2	PR23000292.03_20241001-VO-B202a.pdf	1 oktober 2024
6	Toelichting, niet technische beschrijving milieu	PR23000392_20250217_niet technische beschrijving.pdf	17 februari 2025
7	PGS 35 check	PR23000292_PGS35 checklist_20241001	1 oktober 2024
8	PGS 38 check	PR23000292_PGS38 checklist_20241001	1 oktober 2024
9	Landschappelijk inpassingsplan	Landschappelijke inpassing EnergieHUB Twenterand_27012025.pdf	27 januari 2025
10	Weging waterbelang / Waterparagraaf	EH10 Waterstructuurplan	17 februari 2025
11	Verkeersonderzoek	Verkeersrapport N01-C02-21065223-MHR.pdf	19 februari 2025
12	Bodemonderzoek	TR-VO BO244284JHB Rusluieweg te Vriezenveen 21-11-2024.pdf	21 november 2024
13	Akoestisch onderzoek	Geluidsrapport Rapport 19-2-25 Mobiliteit.pdf	19 februari 2025
14	Stikstofdepositieonderzoek	Ecologische voortoets Mobiliteitshub Vriezenveen.pdf	20 februari 2025
15	Ecologie	Quickscan natuurwaarde	6 augustus 2024
16	Omgevingsveiligheid mobiliteitsdeel	QRA245702_tankstation	26 september 2024
17	Participatilogboek	20250224_Participatieplan_incl logboek_Mobiliteit (1).pdf	24 februari 2025