

ZIENSWIJZENNOTA

“het oprichten van de Mobiliteitshub Twenterand bestaande uit een laad- en tankstation nabij de Rusluieweg Vriezenveen”

Zaaknummer omgevingsvergunningen: TR-Z2024-001602

Zaaknummer zienswijze: TR-Z2025-001203

Inhoudsopgave

1. Inleiding en achtergrond.....	3
2. Zienswijze reclamant 1.....	4
3. Wijzigingen.....	8

1. Inleiding en achtergrond

Voor u ligt de zienswijzennota met een samenvatting van de ingediende zienswijzen en beoordeling daarvan naar aanleiding van de terinzagelegging van de omgevingsvergunning voor het realiseren van de Mobiliteitshub Twenterand bestaande uit een laad- en tankstation nabij de Rusluieweg te Vriezenveen.

De ontwerp-omgevingsvergunning

Op 2 oktober 2024 hebben wij de aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor het oprichten van de Mobiliteitshub Twenterand bestaande uit een laad- en tankstation nabij de Rusluieweg op het perceel kadastraal bekend gemeente Vriezenveen, sectie K, nummer 1589 Vriezenveen.

De ontwerp-omgevingsvergunning met bijbehorende stukken heeft vanaf 26 juni gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Tijdens de terinzagelegging van de ontwerp-omgevingsvergunning is van één reclamant een pro-forma zienswijze ontvangen. De reclamant is een stichting met als doel het behartigen van de belangen van (rechts-)personen die tegen de realisatie van de windturbines in Weitemanslanden, Oosterweilanden en omgeving zijn, alsmede het beschermen van de gezondheid van de bewoners van voormelde gebieden en het nastreven van een gezonde en veilige leefomgeving in voormelde gebieden.

De pro-forma zienswijze is tijdig ingediend. Er is een termijn gegund voor het indienen van de aanvullende gronden tot en met 26 augustus 2025. Na het verstrijken van deze termijn heeft de indiener op 28 augustus 2025 verzocht om verlenging tot 12 september 2025. Op 13 september 2025 zijn de aanvullende gronden digitaal verzonden. De zienswijze is buiten de termijn ingediend en formeel gezien niet-ontvankelijk. Zorgvuldigheidshalve wordt desondanks ingegaan op de ingediende gronden.

Beleidsruimte

Bij het bepalen van de keuze om wel of geen medewerking te verlenen aan een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, hebben wij beleidsruimte. Wij bepalen of een bepaalde ontwikkeling met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties acceptabel is. Deze beslissing is namelijk afhankelijk van de inzichten over de wenselijke gevolgen voor de fysieke leefomgeving in het betrokken gebied. Sommige beoordelingsmarges mogen niet worden overschreden en het recht mag ook niet onjuist worden toegepast. Ook moeten de in geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze zijn afgewogen. Daarbij kan bekeken worden of de nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doel.

LEESWIJZER

De ontvangen zienswijzen en het gemeentelijk standpunt daarop worden besproken in de volgende hoofdstukken. De zienswijzen zijn samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Vooraf wordt nog opgemerkt dat, voor zover niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk wordt en uitputtend is ingegaan, dat niet betekent dat de zienswijze niet integraal in de overwegingen is betrokken. De zienswijze is in haar geheel beoordeeld.

Vervolgens is een overzicht weergegeven van de verschillende wijzigingen die worden doorgevoerd in de omgevingsvergunning.

2. Zienswijze reclamant gericht tegen het oprichten van de Mobiliteitshub Twenterand bestaande uit een laad- en tankstation nabij de Rusluieweg Vriezenveen.

Datum brief : 12 september 2025

Datum ontvangst : 13 september 2025

2.1 MER plicht

In het plan “Energyhub Twenterand” wordt niet gesproken van een MER beoordeling. Als omwonenden hebben we hier zeer ernstige bezwaren tegen. Er zijn diverse variabelen die ervoor zorgen dat het niet simpelweg afgedaan als niet MER plichtig. Bijvoorbeeld als de geproduceerde waterstof wordt gecomprimeerd met compressoren tot 950 bar. Een industriële waterstofcompressor kan 70-90 dB(A) produceren.

Grote elektrolyzers hebben vaak water- of luchtkoeling, die ventilatoren en pompen hebben. Industriële H2 installaties met compressoren en koelsystemen 60-90 dB kunnen bereiken, vergelijkbaar met het geluid van een industriële windturbine waar wel een MER voor uitgevoerd moet worden.

Ook overlast door laagfrequent geluid van brommende compressoren is niet ondervangen waardoor inwoners overlast kunnen gaan ervaren. Ook 's nachts werken deze compressoren om de vaten met waterstof op hoge druk te houden. Deze bromtoon kan 's nachts als zeer hinderlijk ervaren worden. Er is geen gedegen akoestisch onderzoek gedaan en deze is niet als document aangeleverd voor de vergunningverlening. De Omgevingsdienst Twente (ODT) toetst alleen een theoretische berekening. We vinden dit een slechte zaak en verzoeken u dus om eerst een gedegen akoestisch- en gezondheidsonderzoek te doen op de effecten die de plaatsing van dit waterstofstation met zich meebrengt. Ook wordt er met een gemiddelde geluidswaarde gerekend waardoor er niet op piekgeluid gehandhaafd kan worden en wordt er geen rekening gehouden met de voornamelijk zuidwestelijk windrichting waardoor het geluid verder draagt naar het Oosteinde.

Ook is er geen rekening gehouden met verschillende luchtvochtigheidsgraden. Daardoor kan er in bepaalde weersituaties overlast ontstaan.

Op basis van het Besluit milieueffectrapportage en relevante milieuwetgeving zijn er sterke aanwijzingen dat een MER-beoordeling wel degelijk noodzakelijk is. Ik verzoek u als gemeente daarom om een formele toetsing en beoordeling van de milieueffecten af te dwingen alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

Verzocht wordt om eerst een gedegen akoestisch- en gezondheidsonderzoek te doen op de effecten die de plaatsing van dit waterstofstation met zich meebrengt en daarnaast een veilige geluidsnorm op te nemen in de omgevingsvergunning op basis van Laeq ipv Lat.

Gemeentelijke standpunt

De waterstofproductie vindt plaats op het naastgelegen perceel. Bij deze ontwikkeling is uitsluitend de mogelijkheid opgenomen om waterstof te tanken die hetzij van de naastgelegen locatie komt, hetzij extern wordt geleverd.

Op de mobiliteitshub is er geen sprake van waterstofproductie met elektrolyzers, ventilatoren, pompen of Industriële H2 installaties met compressoren en koelsystemen zoals aangegeven in de zienswijze. De vrees is daarom ongegrond. Deze maken geen deel uit van de omgevingsvergunning.

De relevante geluidsbronnen voor de mobiliteitshub zijn de transportbewegingen van vrachtwagens (aanvoer brandstoffen en tanken), H2 compressor (incl. ruimteventilator en condensor), chiller, bufferopslag, pompen en dispensers.

In de omgevingsvergunning zijn heldere voorwaarden opgenomen over de maximaal toegestane geluidsproductie. Op 50 meter van het plangebied veroorzaken de activiteiten bij het tankstation een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van ten hoogste dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 38 dB(A) 's nachts. Op die afstand ontstaan piekgeluiden tot 63 dB(A) tijdens de dag, avond en nacht. Echter, aangezien 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.

Tenslotte is 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.

Er is bij de beoordeling van de zienswijze wel geconstateerd dat de opgestelde goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving (GoFlo) en de ontwerp-vergunningvoorschriften niet uitgingen van het meest actuele geluidsrapport. Het genoemde geluidsrapport van 26 september 2024 is vervangen door het onderzoek van 19 februari 2025, dat als bijlage is bijgevoegd. Daarin zijn enkele bronnen gespecificeerd. Als gevolg daarvan zijn er enkele verschillen bij de meetpunten op 50 meter van de inrichting. Dit heeft geen gevolgen voor de omliggende geluidsgevoelige functies, omdat die op meer dan 500 meter van de inrichting liggen.

In de ontwerp-omgevingsvergunning is uitgegaan van de volgende berekende geluidswaarden op 50 meter van de inrichting.

Beoordelingspunt en omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau LAr,LT in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
	07.00 -19.00 uur	19.00 -23.00 uur	23.00 -07.00 uur
RFP02 50 m ten noorden	46	43	38
RFP03 50 m ten noorden	47	44	39
RFP08 50 m ten oosten	47	43	39
RFP14 50 m ten zuiden	46	43	39

In de definitieve omgevingsvergunning worden de volgende geluidswaarden opgenomen:

Beoordelingspunt en omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau LAr,LT in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
	07.00 -19.00 uur	19.00 -23.00 uur	23.00 -07.00 uur
RFP02 50 m ten noorden	48	44	37
RFP03 50 m ten noorden	47	43	38
RFP08 50 m ten oosten	47	43	38
RFP14 50 m ten zuiden	49	45	38

Het gaat om ondergeschikte wijzigingen. De geluidsnormen op de dichtstbijzijnde geluidsgevoelige functies werd niet overschreden en deze worden ook na deze aanpassing niet overschreden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor nader onderzoek. De onderbouwing en de voorschriften worden naar aanleiding van de zienswijze aangepast en gebaseerd op het meest actuele geluidsonderzoek van 19 februari 2025. De zienswijze leidt niet tot een verdere aanpassing van het plan.

2.2 MERplicht

Tot onze schrik zien we dat we als inwoners plotseling, onaangekondigd en ongevraagd in “Energie landschap Twenterand” wonen. Als eerste impliceert dit dat er sprake is van een samenhangend project met windturbines, een zonnepark en een Energyhub.

Er is dus sprake van één beleidsvoornemen onder de noemer “Energie landschap Twenterand”. Wanneer projecten functioneel, planologisch of organisatorisch samenhangen, moeten zij in samenhang worden beoordeeld voor de MER-plicht.

Verder is er sprake van ruimtelijke clustering en worden de projecten geregistreerd vanuit de gemeente Twenterand samen met de omliggende gemeenten. Zelfs als de onderdelen afzonderlijk onder de MER-drempels blijven, moet u bij samenhang de cumulatieve milieueffecten beoordelen. In dat geval is er minstens een MERbeoordelingsplicht. Conform de Omgevingswet is een integrale benadering van milieueffecten verplicht, waarbij een vormvrije MER-beoordeling onvoldoende is.

Graag zien we dat er een Milieu Effect Rapportage opgesteld wordt voordat de vergunning verleend wordt.

Gemeentelijk standpunt

De ontwikkeling van het drijvende zonnepark, de mobiliteitshub en de opweklocatie van waterstof liggen in elkaars nabijheid, maar zijn functioneel en organisatorisch gescheiden. Zij hebben elk een eigen locatie, een eigen doelstelling en worden daarnaast door verschillende partijen geëxploiteerd. Bovendien kunnen zij ook onafhankelijk van elkaar functioneren en zijn niet afhankelijk van elkaar. Ongeacht de overige elementen zal het zonnepark duurzame energie leveren. Die kan afgenomen worden door de zandwinning-installatie, de waterstofproductie-installatie, de mobiliteitshub of het elektriciteitsnet. Daarmee is er onvoldoende samenhang om te spreken over een MER-plicht. Daarnaast zijn de effecten van zonneparken bekend en ook in dit geval onderzocht. Er is geen sprake van een milieueffect dat onderbelicht is, of waarvoor een MER-procedure een toegevoegde waarde heeft.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

2.3 Cumulatieve effecten Energie landschap Twenterand

Tot onze schrik zien we dat we als inwoners plotseling, onaangekondigd en ongevraagd in “Energie landschap Twenterand” wonen. Als eerste impliceert dit dat er sprake is van een samenhangend project met windturbines, een zonnepark en een Energyhub.

Er is dus sprake van één beleidsvoornemen onder de noemer “Energie landschap Twenterand”. Wanneer projecten functioneel, planologisch of organisatorisch samenhangen, moeten zij in samenhang worden beoordeeld voor de MER-plicht. Verder is er sprake van ruimtelijke clustering en worden de projecten geregistreerd vanuit de gemeente Twenterand samen met de omliggende gemeenten.

Zelfs als de onderdelen afzonderlijk onder de MER-drempels blijven, moet u bij samenhang de cumulatieve milieueffecten beoordelen. In dat geval is er minstens een MER-beoordelingsplicht. Conform de Omgevingswet is een integrale benadering van milieueffecten verplicht, waarbij een vormvrije MER-beoordeling onvoldoende is. Graag zien we dat er een Milieu Effect Rapportage opgesteld wordt voordat de vergunning verleend wordt.

Gemeentelijk standpunt

De ontwikkeling van het drijvende zonnepark, de mobiliteitshub en de opweklocatie van waterstof liggen in elkaars nabijheid, maar zijn functioneel en organisatorisch gescheiden. Zij hebben elk een eigen locatie, een eigen doelstelling en zij worden door verschillende partijen geëxploiteerd. Er zijn geen onderlinge cumulatieve effecten. Er is geen sprake van een extra milieubelastend effect omdat de genoemde voorzieningen in elkaars nabijheid liggen. Daarnaast is ook van belang dat zij ook onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren. Ongeacht de overige elementen is er hier sprake van

een verplaatsing van een benzinestation uit de bestaande kern die een belangrijke meerwaarde heeft voor het industrieterrein Oosterweilanden. Daarnaast ontstaat nu ook de mogelijkheid om elektrische auto's en vrachtwagens te laden op deze locatie. Een voorziening waar steeds meer vraag naar is en waar tot nu toe beperkte mogelijkheden binnen Vriezenveen aanwezig zijn.

De mobiliteitshub omvat faciliteiten voor energieafzet zoals een snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen beschikbaar zijn. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om waterstof te tanken, hetzij van de naastgelegen locatie hetzij extern aangeleverd. De ontwikkeling sluit daarmee aan bij het streven om een duurzame ontwikkeling te starten. Maar is functioneel en organisatorisch gescheiden en bevindt zich op een eigen perceel. Deze ontwikkeling kan doorgang vinden ongeacht de overige initiatieven. Daarmee is er onvoldoende samenhang om te spreken over een MER-plicht. Daarnaast zijn de effecten van een tankstation, ook als deze waterstof beschikbaar stelt bekend en ook in dit geval onderzocht. Er is geen sprake van een milieueffect dat onderbelicht is, of waarvoor een MER-procedure een toegevoegde waarde heeft.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

2.3 Windturbines nodig om EnergyHub Twenterand rendabel te krijgen

Er is in een eerdere instantie al onderbouwd dat er praktisch geen aanvoer van zonneparkstroom in de maanden september tot en met maart is. Dit is een periode van 7 (!) maanden waarin er geen overschot aan stroom is voor Energyhub Twenterand. In het voorstel wordt gesuggereerd dat er op moment van negatieve stroomprijzen de electrolyzers aangezet worden om waterstof te produceren. Negatieve stroomprijzen treden echter voornamelijk op in de maanden april tot augustus in de tweede helft van ochtend en in de middag. Juist dan is er ook stroomaanvoer van het drijvende zonnepark en het bestaande zonnepark aan de Rusluieweg en kan er niet geprofiteerd worden van negatieve energieprijzen. In de overige maanden is er beperkt sprake van negatieve stroomprijzen.

Omdat in die maanden de Zandwinning alle stroom van het drijvende zonnepark verbruikt zal de stroom dus ingekocht moeten worden. We vermoeden echter dat hier op de achtergrond het plan klaarligt om op die momenten de stroom van industriële windturbines te gebruiken die mogelijk in ATT gebied gebouwd gaan worden. Zeer waarschijnlijk is de businesscase niet haalbaar met alleen de inzet van het drijvende zonnepark en het zonnepark aan de Rusluieweg. Vandaar dat wij het niet terecht vinden om nu al een vergunning te verlenen. Daarmee kan de keuze voor verlening vergunning ATT windpark niet objectief en zuiver genomen worden. We zijn van mening dat vergunningverlening in deze volgorde een onrechtmatige vergunningverlening van ATT windturbines in de hand werkt. Er is dan immers al gemeenschapsgeld geïnvesteerd in de EnergyHub Twenterand welke niet verloren mag gaan. We verzoeken om nu geen vergunning te verlenen en eerst te wachten op de ontwikkeling rond de windturbines in ATT gebied.

Gemeentelijk standpunt

De mobiliteitshub omvat een snellaadplein voor zowel personen- als vrachtauto's, evenals een tankstation waar naast traditionele brandstoffen ook biobrandstoffen beschikbaar zijn. Het is een verplaatsing en uitbreiding van het bestaande tankstation. Deze voorzieningen zijn op zichzelf al voldoende voor een rendabele ontwikkeling. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om waterstof te tanken, hetzij van de naastgelegen locatie hetzij extern aangeleverd. De rendabiliteit van de productie van waterstof maakt geen onderdeel uit van deze procedure. Deze aanvraag ziet uitsluitend op het realiseren van een tankstation met voorzieningen voor elektrisch laden en het tanken van waterstof.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

2.4 Verkeersdruk

Het aantal voertuigen wat het waterstof tankstation zal bezoeken wordt geschat op 190 voertuigen per dag (onderzoek ContrAll) versus 291 voertuigen voor standaard brandstoffen. Dit is niet realistisch. Op dit moment rijden er in heel Nederland ca. 650 waterstof auto's rond. Daarmee is het aantal van 190 voertuigen per dag voor nu en in de toekomst te hoog ingeschat. We verzoeken u dit te laten aanpassen en met een realistisch scenario te rekenen.

Gemeentelijk standpunt

Bij de aanvraag omgevingsvergunning is nader verkeersonderzoek als bijlage gevoegd. Verkeerstoets energiehub Twenterand Vriezenveen, Documentnr.: N01-D01-21065223-MHR. Daarbij is uitgegaan van de verkeersgeneratie voor het mobiliteitsdeel die is bepaald in de 'Niet technische beschrijving milieu – Mobility hub Twenterand Vriezenveen' door ContrAll. Deze gegevens zijn niet de gegevens waar de indiener van uitgaat. Hierin staat omschreven dat de ontwikkeling naar verwachting leidt tot een totaal circa 475 motorvoertuigen per etmaal voor licht verkeer en circa 185 motorvoertuigen per etmaal voor zwaar verkeer. Totaal komt dit neer op circa 660 motorvoertuigen per etmaal, dus verdeeld over het etmaal circa 660 arriverende en circa 660 vertrekkende voertuigen. Het totaal aantal verkeersbewegingen is dan circa 1.320 verkeersbewegingen. Verder zijn er geen overige voorzieningen gepland op het terrein.

De indiener van de zienswijze is niet uitgegaan van de juiste gegevens. In de omgevingsvergunning en de nadere onderzoeken is een realistischer scenario gehanteerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

3. Wijzigingen

Hieronder is in een wijzigingenoverzicht aangegeven wat de wijzigingen en aanvullingen zijn. In het overzicht is tevens aangegeven of de wijzigingen en aanvullingen zijn aangebracht naar aanleiding van een zienswijze en/of ambtshalve. Ter voorkoming van misverstanden wordt opgemerkt dat niet alle detailwijzigingen zijn genoemd, zoals kennelijke verschrijvingen, kleine aanvullingen en grammaticale wijzigingen voor zover niet van wezenlijk belang voor de inhoud.

Z = wijziging naar aanleiding van ingebrachte zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan

A = Ambtshalve wijziging

Vergunning en bijbehorende stukken	Aard wijziging	Z	A
Goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving (GoFlo)	De onderbouwing wordt naar aanleiding van de zienswijze aangepast en gebaseerd op het meest actuele geluidsonderzoek van 19 februari 2025.	X	
Voorwaarden vergunning	De voorschriften worden naar aanleiding van de zienswijze aangepast en gebaseerd op het meest actuele geluidsonderzoek van 19 februari 2025.	X	