

## Nota zienswijzen bestemmingsplan Entreezone Werklandschap Assen-Zuid

---



### Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding en juridische procedure .....</b>      | <b>2</b>  |
| 1.1 Aanleiding .....                                   | 2         |
| 1.2 Procedure.....                                     | 3         |
| <b>2. Zienswijzen en commentaar.....</b>               | <b>3</b>  |
| 2.1 Reclamant 1 Natuur en Milieufederatie Drenthe..... | 3         |
| 2.2 Reclamant 2 .....                                  | 4         |
| 2.3 Reclamant 3 .....                                  | 6         |
| 2.4 Reclamant 4 .....                                  | 7         |
| 2.5 Reclamant 5 .....                                  | 9         |
| 2.6 Reclamant 6 .....                                  | 12        |
| <b>3. Gevolgen voor het bestemmingsplan .....</b>      | <b>13</b> |
| <b>Bijlage: schaduwstudie</b>                          |           |

## 1. Inleiding en juridische procedure

### 1.1 Aanleiding

Aan de zuidzijde van Assen wordt het Werklandschap Assen-Zuid in fasen ontwikkeld. Het eerste deel is het meest zuidelijke deel, de Entreezone, met een omvang van circa 13 hectare waarvan circa 7 hectare uitgeefbaar. De ligging nabij de nieuwe aansluiting op de A28 maakt dit deel van het Werklandschap uitermate geschikt voor bedrijven in transport en logistiek. Daarnaast komt in dit deel een energy hub. Dat is een tankstation waar naast traditionele brandstoffen allerlei andere vormen van energie kunnen worden afgenomen, zoals elektrisch laden, LNG, CNG en waterstof. Bij het tankstation komen voorzieningen voor truckparking en is er ruimte voor snelweghoreca. Het totale plan voor de energy hub omvat circa 1,5 hectare.

#### *Plangebied*

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het meest zuidelijke deel van het Werklandschap Assen-Zuid. Het gebied ligt globaal tussen de A28 (westzijde), de Burgemeester Masmanweg (zuidzijde) en de Graswijk (oostzijde). De noordelijke grens is het gebied ten noorden van de in 2015 gerealiseerde nieuwe op- en afrit op de A28 (Burgemeester Masmanweg). Nabij deze op- en afrit komt ook de nieuwe energy hub.

#### *Nu geldend bestemmingsplan*

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan "Werklandschap Assen-Zuid" dat is vastgesteld op 27 oktober 2011. Voor het plangebied geldt een uit te werken bedrijventerreinbestemming. Deze bestemming is bedoeld voor bedrijven tot en met categorie 3.2 en deels 4.2. De te realiseren bedrijven passen qua functie (energy hub en horecacluster) en afmetingen (hoger dan toegestaan) niet binnen de regels van de uit te werken bestemming. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken is daarom een nieuw bestemmingsplan nodig.

### 1.2 Procedure

Op basis van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn diverse (overheids-) instanties in het kader van overleg verzocht om (als dit noodzakelijk wordt geacht) te reageren op het concept van het bestemmingsplan. Gedurende de periode hebben wij een aantal reacties ontvangen. Deze reacties zijn samengevat en daarbij voorzien van een gemeentelijke reactie en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Het conceptbestemmingsplan is op basis van de ingediende reacties gewijzigd.

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp-beeldkwaliteitsplan hebben met bijbehorende stukken vanaf 13 maart 2019 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen mondeling of schriftelijk zienswijzen inbrengen. Op 19 maart jl. heeft er een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. In deze nota worden de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

## 2. Zienswijzen en commentaar

Het Waterschap Hunze en Aa's en het Waterbedrijf Groningen hebben aangegeven geen zienswijze in te dienen omdat de waterhuishoudkundige effecten van het bestemmingsplan nu goed in beeld zijn gebracht en ook zijn er in het plan voldoende maatregelen opgenomen om in redelijkheid te kunnen verwachten dat nadelige effecten van het plan afdoende worden voorkomen.

Daarnaast zijn er in totaal 6 zienswijzen ingediend. Hieronder volgt een samenvatting van de ingekomen zienswijzen en een gemeentelijke reactie daarop.

### 2.1 Reclamant 1 Natuur en Milieufederatie Drenthe (hierna: NMF).

- a. De NMF heeft bezwaar tegen het feit dat er ruimte wordt geboden voor plaatsing van een reclamemast van 25 m, langs de A28 hoog op de hoek van de horecacluster. In het ontwerp-beeldkwaliteitsplan wordt voor de zone aan de A28 een hoge mate van sturing beschreven op de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing. Het gedeelte grenzend aan de A28, de 'rietlanden', krijgt het meest strenge beeldkwaliteitsregime. Een kwalitatief hoogwaardige uitstraling is het uitgangspunt, want het gaat hier om de presentatie van bedrijven naar de A28. Specifiek geldt dat groen, water en riet langs de A28 een belangrijke rol dienen te spelen bij de beeldkwaliteit van het perceel. Reclame en beeldmerken dienen onderdeel te zijn van het gevelontwerp. In dit kader is het onbegrijpelijk dat er ruimte wordt geboden voor een reclamemast van 25 m hoog. Dit is volledig in strijd met het ontwerp-beeldkwaliteitsplan.
- b. Daarom wordt verzocht de reclamemast op de verbeelding en in regel 3.2.2 onder d te schrappen. Als horecabedrijven behoefte hebben aan reclame-uitingen, kan dit meegenomen worden in het gevelontwerp.

#### *Reactie*

##### *Ad a.*

*Op dit moment ervaren we een landschappelijk beeld langs de A28 met een open karakter. Met de komst van het werklandschap Assen-Zuid zal deze ervaring sterk veranderen. Weliswaar vindt er tussen de A28 en de bedrijvigheid natuurontwikkeling plaats in de vorm van water met rietlanden, maar het beeld van bedrijven langs de snelweg zal zichtbaar en dominant zijn. In plaats van het buitengebied krijgen we te maken met de ontwikkeling van een stedelijk gebied. Zo zal de stedelijke grens van de gemeente Assen en dus ook de grens van de bebouwde kom zich in zuidwaartse richting verplaatsen.*

*De zone langs de snelweg betekent een belangrijk visitekaartje van het werklandschap. Aan deze zone worden hoge eisen gesteld met betrekking tot de verschijning van de bouwwerken en het nieuwe werklandschap. Ook de verschijning van de reclamemast valt binnen deze strenge beeldkwaliteitseisen. Het idee is om de ruimtelijke impact van de reclamemast zo beperkt mogelijk te houden. De meeste bouwhoogten van reclamemasten liggen tussen de 20 en 40 meter hoog. Er is door de gemeente Assen gekozen voor een relatief lage mast met een maximale hoogte van 25 m. Ook de omvang van de reclameschermen blijft beperkt tot relatief kleine afmetingen. Daarnaast is gekozen voor een mast met analoge reclame-uitingen door middel van reclamedoeken in plaats van reclamemasten met een digitaal scherm (LED). De analoge reclamemast wordt vanaf onderaf verlicht.*

*Belangrijk uitgangspunt bij de bepaling van de hoogte van de reclamemast is de zichtbaarheid vanaf de snelweg en de overlast voor de omgeving. Een hoge mast is gewenst doordat het viaduct het zicht op een lage mast belemmert. Door de gemeente Assen is, ondanks de beperkte zichtbaarheid van de mast, vastgehouden aan een relatief lage reclamemast. Met een lagere reclamemast en analoge reclame-uitingen is de impact op de nabije omgeving zo klein mogelijk gehouden. De beoogde beeldkwaliteit van de reclamemast past volgens ons dan ook in de zone met een streng beeldkwaliteitsregime. De beperkte hoogte van de mast, namelijk 25 m binnen de bandbreedte van*

*20 tot 40m, de beperkte maatvoering, het beperkt aantal schermen en de analoge reclame-uitingen laten zien dat de mast zorgvuldig is ingepast.*

*Ad b.*

*Door ruimte te geven aan fast- en slow foodketens op het terrein van het werklandschap Assen-Zuid, zullen ook de reguliere reclame-uitingen van deze vorm van bedrijvigheid op het werklandschap landen. De zichtbaarheid op grotere afstand vanaf de snelweg is een essentiële voorwaarde voor dergelijke ondernemingen.*

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

## 2.2 Reclamant 2.

- a. In het Dagblad van het Noorden van 20 maart 2019 stond een artikel over de veiligheid van het terrein met als kop: "Assen negeert veiligheidsadvies". Uit het artikel blijkt dat de gemeente het advies van de Veiligheidsregio Drenthe (hierna: VRD) naast zich neerlegt. De VRD acht een kans op een calamiteit met transport van gevaarlijke stoffen niet ondenkbaar. De horecagelegenheden komen binnen een afstand van 50 m tot een grote gasleiding en liggen binnen een 100 procent letaliteitszone. Hiermee staan de levens van honderden mensen op het spel als een ongeluk met gevaarlijk transport over de A28 zou plaatsvinden of wanneer er een calamiteit met de gasleiding zich voordoet. Uit het artikel blijkt dat de gemeente niet open staat voor onderzoek hiernaar, want de kans is zeer klein dat er daadwerkelijk een calamiteit optreedt. Bovendien zal het aantal bezoekers niet de hele dag op het maximale niveau zitten. Als eigenaar en bewoners van het gebied wordt aangedrongen op de veiligheid van bezoekers van horecagelegenheden, maar ook voor de mensen die in de directe omgeving wonen en/of eigenaar zijn van vastgoed. Met klem wordt een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid om de veiligheid van alle bewoners te waarborgen.
- b. In de nabijheid van de woning van reclamant kan bebouwing tot een hoogte van 20 m gerealiseerd worden. Dit is niet passend in het gebied, zeker niet in de nabijheid en ten zuiden van woningen aan de Graswijk. Dit zal een aanmerkelijke afbreuk doen aan het woonplezier en aantasting van het uitzicht.
- c. Daarnaast zijn er zorgen over eventuele schaduwwerking van dergelijke hoge bebouwing. Daarom wordt gevraagd om de maximale hoogte van bouwwerken significant naar beneden bij te stellen.

*Reactie*

*Ad a.*

*In paragraaf 4.4.2 is de verantwoording beschreven vanuit de gemeente en onderaan op blz. 63 (4.4.3) reageren wij gemotiveerd op het advies van de VRD.*

*De VRD redeneert/adviseert veelal vanuit het 'effect' en niet vanuit de 'kans'. Bij de afweging voor de gemeente, zoals nu beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, is niet het effect doorslaggevend geweest, maar het risico. De kans op een fakkelfbrand bij een buisleiding wordt zeer klein ingeschat.*

*Vanuit de kans bekeken is de kans zeer klein dat er iets met de gasleiding gebeurt. De kans op een calamiteit in Nederland precies op dit ene punt is erg klein. Een kansberekening is niet te maken, aangezien het nog nooit heeft plaatsgevonden (in Nederland). De kans op een calamiteit is er met name wanneer er grondwerkzaamheden plaatsvinden. Ten tijde van deze werkzaamheden staat het gebouw er nog niet.*

*Er is inderdaad een zogenaamd extern veiligheidsrisico. De kans x effect bepaalt het externe veiligheidsrisico. In deze situatie is het weliswaar zo dat het effect heel groot kan zijn, maar dat de kans zeer gering wordt ingeschat door de deskundigen. Dat leidt gezamenlijk tot een risico dat volgens het college acceptabel is.*

Onderzocht is of omwisseling van het horecapaviljoen met het energy hub mogelijk is. Dit hebben we ook verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.4.3). Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit geen optie omdat:

- het energy hub aan een nieuw aan te leggen hoofdonthutingsweg komt te liggen. Omwisseling van het energy hub met de horeca zou betekenen dat al het verkeer dat wil tanken – waaronder brandstofleveranciers – langs de horecabebouwing zal rijden. Dit is vanuit het oogpunt van veiligheid van horecabezoekers niet wenselijk;
- met bedrijfsbebouwing langs de A28 krijgt Assen een nieuwe entree vanuit het zuiden. Deze entree wordt gemaakt door het ritme en compositie van verschillende gebouwen in het riet, gescheiden door groene structuren. Een energy hub kan in uitstraling, volume en materialisering hier niet aan voldoen;
- daarnaast kan het energy hub niet aan de hoge beeldkwaliteitseisen voldoen;
- de bebouwing wordt op ca 25 m van de buisleiding gerealiseerd. De kans dat er een ongeval plaatsvindt wordt als zeer klein ingeschat. De kans is mogelijk groter ten tijde van de werkzaamheden, maar dan staat het gebouw er nog niet en zijn er niet grote aantallen mensen ter plaatse. Werkzaamheden kunnen ook plaatsvinden als de bebouwing er staat, dit zal met name onderhoud aan het dan bestaande gebouw betreffen;
- bezoekers aan de horeca verblijven ter plaatse ca. 1-1,5 uur. Vervolgens reizen ze weer verder. Het aantal bezoekers zal niet de gehele dag door op het maximum zitten. De piekmomenten voor horeca liggen voornamelijk vroeg in de ochtend en gedurende de gehele avondperiode. Er zal ter plaatse niet worden gewoond. In de praktijk zal het verwachte aantal personen aldus lager kunnen zijn dan in het onderzoek is aangegeven waarmee het groepsrisico in de praktijk lager kan liggen.

Wij achten een hoger groepsrisico aanvaardbaar, omdat:

- de kans dat een calamiteit optreedt zeer klein is;
- verplaatsing dan wel omwisseling van de horeca en het energy hub weliswaar gunstig is vanuit het oogpunt van exxtere veiligheid, maar het geen optimaal alternatief vanuit stedenbouwkundig oogpunt is;
- de snelweggebonden horeca een belangrijke drager is van het renderen van de energy hub. Daarvoor is een locatie zichtbaar vanaf de snelweg een vereiste. Zichtbaarheid is voor het energy hub minder van belang. Omdraaien van beide functies heeft financiële consequenties voor het totaalconcept. De horeca is niet dan wel beperkter zichtbaar wat minder bezoekers trekt.

Overigens vallen bestaande woningen en bedrijven in het werklandschap buiten de invloedssfeer van de in paragraaf 4.4.2 beschreven veiligheidszones.

Ad b.

Tussen de bedrijfsbebouwing en het perceel van reclamant is een groenstrook gepland met opgaand groen en boomvormers (tot 15 m). Hiermee wordt de bedrijfsbebouwing voor een deel uit het zicht onttrokken en krijgt de overgang tussen gebouw en perceel een gelede opbouw waardoor de ervaring van hoogte minder abrupt in beeld komt.

c.

Om de schaduwwerking van het gebouw op de omgeving in beeld te brengen is er een schaduwstudie uitgevoerd. Deze is in de bijlage bij deze Nota zienswijzen gevoegd. Uit de schaduwstudie is op te maken dat nieuwe mogelijke bebouwing slechts in zeer beperkte mate schaduw werpt op het naburige eigendommen. Overigens is bij het opstellen van de schaduwstudie geen rekening gehouden met de bestaande bomerrij tussen het perceel en de eventuele nieuwe bebouwing. Deze bomerrij kan in de huidige situatie ook al schaduwwerking veroorzaken.

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

### 2.3 Reclamant 3.

Reclamant heeft bezwaar tegen de verkoop van traditionele brandstoffen bij het energy hub. Er is voldoende aanbod aan tankstations in de directe omgeving die overwegend traditionele brandstoffen verkopen. Verwacht wordt dat de komende jaren het volume in traditionele brandstoffen snel zal afnemen. Het faciliteren van een extra verkooppunt is daarom ongewenst:

- Bijlage 4: 'Notitie effecten en meerwaarde horecacluster A28 Assen', onderwerp 3 'Inventarisatie concurrerend aanbod langs snelweg en in TT-gebied en omgeving' geeft niet een goed beeld van het concurrerend aanbod in de omgeving. Binnen een afstand van 5 km liggen 3 andere tankstations en binnen een afstand van 10 km zelfs 18 tankstations. Het faciliteren van een extra verkooppunt in traditionele brandstoffen gaat ten koste van het bestaansrecht van de huidige locaties.
- In dezelfde alinea wordt aangegeven dat de energy hub complementair is aan de reguliere tankstations. Dit zou betekenen dat het aanbod anders is dan de reguliere tankstations, zoals de insteek ook is door de verkoop van duurzame brandstoffen. Echter, bij de energy hub worden ook de traditionele brandstoffen verkocht, zoals diesel en benzine.
- In bijlage 9 'Voertuigaantallen' wordt uitgegaan van een prognose van 9.000.000 liter traditionele brandstoffen. Op het gehele volume betekent dit dat de traditionele brandstoffen verantwoordelijk zijn voor 60% van het totale volume. Het energy hub gaat aldus overwegend traditionele brandstoffen verkopen. Dit sluit niet aan bij het thema duurzaamheid wat met het bestemmingsplan wordt beoogd.
- In Nederland hebben diverse gemeenten inmiddels een Beleidsnota Tankstations waarin is vastgelegd dat er geen vergunning wordt verleend aan nieuwe tankstations waar traditionele brandstoffen worden verkocht. Als de gemeente Assen inzet op duurzaamheid, zou dit een gewenste koers zijn.
- Verder is er bezwaar tegen de verkoop van traditionele brandstoffen. Het plan voor de verkoop van de duurzame alternatieve brandstoffen bij het energy hub wordt ondersteund. Dit is een waardevolle aanvulling en complementair aan de bestaande tankstations in de regio.

### *Reactie*

*Assen heeft de beschikking over een aantal tankstations. De meeste hiervan liggen aan ontsluitingswegen in het westen, oosten en noorden van de stad. Deze locatie langs de ontsluiting aan de zuidkant van Assen vormt een goede aanvulling op het bestaand aanbod. Zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin laat het actuele aanbod aan motorbrandstoffen binnen de gemeente Assen ruimte voor nieuwe tankstations.*

*Verder zal het aantal potentiële afnemers in Assen de komende jaren blijven groeien. Assen groeit richting 75.000 inwoners in 2035. Niet alleen in de woonwijk Kloosterveen maar ook binnenstedelijk worden veel nieuwe woningen gebouwd. Ook het gebied Assen-Zuid zal de komende jaren veranderen. Het gebied nabij het TT Circuit zal op toeristisch-recreatief gebied meer banen generen. Daarnaast groeit de vraag naar kavels voor grotere bedrijven, waaronder ook logistieke bedrijven. Kavels die we op de bestaande bedrijventerreinen niet (meer) beschikbaar hebben.*

*De locatie van het energy hub zal zich richten op bezoekers van het gebied rondom het TT Circuit en het nog te realiseren werklandschap Assen-Zuid. Daarnaast zal het energy hub ook volume aantrekken van doorgaand verkeer op de A28, zeker ook in combinatie met exploitatie van de geplande horeca. Door de energy hub te combineren met een truckparking zal ook vrachtverkeer worden aangetrokken. De nu aanwezige tankstations liggen redelijk geclusterd in Assen-West en ten noorden van het centrum in en om het Stadsbedrijvenpark. Ook op het gebied van duurzame brandstoffen is het aanbod bij tankstations nog beperkt in de stad. De directe ligging van de energy hub nabij het knooppunt van de A28 met verdubbelde N33 en logistieke bedrijven in Assen-Zuid*

*maakt het verstrekken van (duurzame) brandstoffen aan het vrachtverkeer aantrekkelijk. Ruimtelijke gezien heeft de locatie van het energy hub volgens ons een goede volumepotentie.*

*Ten aanzien van de stelling dat met toevoeging van de energy hub het bestaansrecht van bestaande tankstations in het geding is, is in de jurisprudentie al meerdere keren uitspraak gedaan. In juridische terminologie wordt dit 'duurzame ontwrichting' genoemd. Op grond van uitspraken van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 december 2004 in zaak nummer 200305561/1 en 19 november 2008 in zaak nummer 200801926/1 en recenter nog in haar uitspraak van 8 oktober 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3617, vormt concurrentieverhouding bij een planologische afweging geen in aanmerking te nemen belang, tenzij zich een duurzame ontwrichting van het voorzieningenpatroon zal voordoen die niet door dwingende redenen kan worden gerechtvaardigd. Een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau doet zich voor indien inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoeften. De Afdeling overweegt in haar uitspraak van 8 oktober 2014 dat een verkooppunt voor motorbrandstoffen naar zijn aard niet is aan te merken als een voorziening ten behoeve van de eerste levensbehoeften, zodat zich reeds hierom in dit geval geen duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau zal kunnen voordoen. Gelet hierop vormen concurrentieverhoudingen geen bij de belangenafweging in aanmerking te nemen belang.*

*Gezien de ligging en de inrichting, verwachten wij dat het energy hub zich op andere afnemers zal richten dan de afnemers die het tankstation van reclamant bezoeken. Het tankstation van reclamant ligt op ruim 5 km afstand van de locatie van het energy hub, vergelijkbaar met het centrum van Assen. De komst van dit nieuwe tankstation in Assen-Zuid zal ons inziens daarom geen gevolgen hebben voor de lokale brandstoffenmarkt in Assen en omgeving. In kwalitatieve zin laat het aanbod aan motorbrandstoffen binnen de gemeente Assen nog ruimte voor nieuwe tankstations. Wij concluderen dat deze nieuwe vestiging niet zal leiden tot een duurzame ontwrichting van de lokale en regionale markt.*

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

#### 2.4 Reclamant 4

- a. De Europese aanbestedingsregels of vergelijkbare inschrijvingen worden door de gemeente Assen niet gehanteerd, want gelijkwaardige marktpartijen zijn al op voorhand uitgesloten. De bevoordeling van slechts één marktpartij kan niet een uitgangspunt zijn van een overheidsinstelling.
- b. In de regio is er een overaanbod van tankstations voor reguliere brandstoffen. Verbiedt in ieder geval het onderdeel 'traditionele brandstoffen' als benzine en diesel. Pas het bestemmingsplan zodanig aan dat uitsluitend alternatieve brandstoffen zijn toegestaan waarbij in een inschrijvingsprocedure gelegenheid wordt geboden aan meerdere marktpartijen.
- c. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van verkoop van traditionele brandstoffen als noodgedwongen toegestane financiering voor het verlies op de (nog) niet rendabele alternatieve (nieuwe) brandstoffen. Hierdoor ontstaat de indruk van een gecompromeerd speelveld waar slechts één partij in aanmerking komt, terwijl verbreding van aanbieders voor alternatieve brandstoffen veel realistischer is.
- d. De geprojecteerde volumeschattingen laten duidelijk zien dat voertuigbewegingen met 'traditionele brandstoffen' nog ver in de meerderheid zijn. Hiermee is het energy hub toch meer een traditionele brandstof-hub,

*Reactie*

*Ad a.*

*Het al dan niet hanteren van de Europese aanbestedingsregels of vergelijkbare inschrijvingen bij gronduitgifte van bedrijfskavels is geen afweging bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Zie voor het overige wat we als reactie bij reclamant 3 hebben aangegeven.*

*Ad b.*

*Er vindt een verschuiving plaats van fossiele- naar duurzame energiebronnen. Deze transitie moet dus de komende jaren worden doorlopen. Naast de huidige brandstoffen, zoals benzine en diesel, zullen op dezelfde locatie de nieuwe alternatieve energiebronnen moeten worden gerealiseerd om zo gedurende de komende jaren de transitie gestalte te doen.*

*Het tankstation kenmerkt zich doordat deze zowel personenwagens als vrachtwagens faciliteert. Het dichtstbijzijnde tankstation dat zich richt op personenwagens, ligt aan de Spoorstraat en ligt op hemelsbreed 3 kilometer. Bij overige tankstations, zoals de Tango, Gulf en Tinq, kan niet getankt worden door vrachtwagens. Bij de BP staat 1 afgiftepunt voor vrachtwagens.*

*Voor het Internationale transport vanuit Nederland naar het achterland wordt het rijden op vloeibaar aardgas (LNG) binnenkort een feit. De EU heeft een green deal gesloten met de EU-leden, waarbij alle overheden zich conformeren aan het reduceren van de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 20 in 2020 ten opzichte van 2000 en tot nagenoeg nul gereduceerd in 2050. Bovendien starten verschillende Europese landen reeds nu al met het uitfasen van dieselveertuigen. Noorwegen overweegt om de verkoop van benzine en dieselveertuigen vóór 2025 te stoppen. Om de doelstellingen daadwerkelijk te bereiken, is een aantal initiatieven opgenomen in de Crisis- en herstelwetgeving. De EU wil de toepassing van alternatieve brandstoffen in het wegverkeer, waarmee CO<sub>2</sub> kan worden gereduceerd, min of meer verplicht gaan stellen. De EU wil door alle West-Europese landen LNG, CNG en H<sub>2</sub> energie hub-verkooppunten gaan uitrollen, zodanig dat deze niet meer dan ongeveer 400 km uit elkaar liggen. Hiermee geeft de EU een enorme push richting het uitrollen van een dergelijk nieuw netwerk voor het wegtransport, voor distributie en personenvervoer. Om deze reden heeft de EU een tweetal projecten geïnitieerd, die verschillende "blue corridors" behelzen van noord naar zuid door Scandinavië via Duitsland, Frankrijk naar Spanje en van west naar oost vanuit Engeland door de Benelux, Duitsland richting Zwitserland en Italië. Het ligt in de bedoeling deze corridors binnen nu en 2020 uit te rollen.*

*De initiatiefnemer van het energy hub is voornemens om een landelijk netwerk op te bouwen van energy hubs. Essentieel hierbij is de gunstige ligging ten opzichte van de snelwegen en de blue corridors. Internationale vrachtwagens kunnen hierdoor gemakkelijk tanken en zijn hierdoor niet genoodzaakt te tanken langs de duurdere stations aan de rijksweg of richting het centrum van Assen.*

*De nieuw genoemde technologieën zijn niet allemaal tegelijkertijd financieel haalbaar. Voor zover mogelijk moeten deze technologieën, zoals LNG, (L)CNG en elektriciteit, tegelijkertijd worden ingezet. Om traffic op de energy hub te behouden, zullen dus ook de reguliere brandstoffen moeten worden aangeboden.*

*Ad c.*

*Om de onder b genoemde transformatie volledig door te voeren, is tijd en geld nodig. Niet alleen op het gebied van het aanbieden van de alternatieve duurzame brandstoffen, maar ook om alle transportmiddelen technisch aan te passen aan die duurzame alternatieve brandstoffen. Op dit moment zijn de meeste duurzame transportmiddelen uitgerust met hybride aandrijvingssystemen, die functioneren op traditionele en alternatieve duurzame brandstof(fen). In de toekomst zullen de traditionele brandstoffen nauwelijks meer nodig zijn. De nieuwe energy hub-locaties kunnen en moeten die overgangsfase stimuleren door het aanbieden van meerdere energiebronnen. Een energy hub-verkooppunt biedt nieuwe energiebronnen zoals LNG, LBM, CNG, en ad blue voor de trucks en benzine met ethanol toevoegingen, CNG, biomethaan, waterstof en elektriciteit voor de personenbestelauto's. Brandstofverkooppunten, zoals wij die nu kennen, behoren dus straks tot het verleden. Het nieuwe rijden vereist een nieuwe infrastructuur, waarbij reguliere brandstoffen op de langere termijn naar achteren worden geschoven en nieuwe energiebronnen hun intrede doen op de energy hub-verkooppunten. Het verbreden van de aanbieders van alternatieve brandstoffen staat los van specifiek deze locatie.*



*Ad d.*

*De aangegeven volumeschattingen, het woord zegt het al, zijn schattingen. De brandstofmarkt is genoodzaakt om op korte termijn een transitie door te gaan van de traditionele brandstoffen naar de duurzamere varianten. De initiatiefnemer van het energy hub wil deze transitie versnellen door energy hubs te realiseren en hiermee het kip/ei-verhaal te doorbreken. Zolang er geen duurzame tankstations zijn, komen er ook geen duurzame voertuigen.*

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

## 2.5 Reclamant 5

- a. De gemeente Assen moet de in het verleden genomen beleidsvoornemens om eerst bestaande bedrijventerreinen vol te bouwen (zoals Peelerpark en Messchenveld) waar maken. Dat voorkomt onnodige 'versnippering'. Pas als de overige bedrijventerreinen gevuld zijn, kan worden overwogen om het werklandschap Assen-Zuid te ontwikkelen.

Mocht toch besloten worden om door te gaan met het werklandschap Assen-Zuid, mag het woongenot van de bewoners van het 'buitengebied' Graswijk niet onnodig nadelig beïnvloed worden. Uitvoering van dit bestemmingsplan zorgt voor een substantiële verandering van de woonbeleving op de Graswijk. Vooraf kunnen essentiële beslissingen worden genomen ter verhoging van een veilig en duurzaam woon-/werkverkeer. Te denken valt hierbij aan uitstraling van kunstlicht, gebruik parkeerplaatsen vrachtverkeer, gebruik openbaar vervoer, te verwachten zwerfvuil en de gebrekkige verkeersveiligheid van fietsers. Ten aanzien van deze aspecten worden de volgende zienswijzen ingebracht:

- b. In het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan is nu niets geregeld over licht afkomstig van bedrijven. Onduidelijk is ook of het bestemmingsplan wel iets mag regelen over lichthinder, omdat de milieuwetgeving, concreet het Activiteitenbesluit, hiervoor al iets regelt. Het Activiteitenbesluit regelt dat bedrijven lichthinder moeten voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau moeten beperken. Verder is in het beeldkwaliteitsplan niets geregeld over verlichting van reclame-uitingen, alleen dat de reclamemast geen ledverlichting mag hebben. Daarom moet de gemeente via strikte condities in het Activiteitenbesluit (of via andere besluiten/regelingen) zorgen voor een minimale uitstraling van kunstlicht vanaf de beoogde locatie van het energy hub. Bijvoorbeeld door alleen verticaal (van armatuur loodrecht naar beneden) gerichte verlichting toe te staan. Hierbij gaat het om zowel terreinverlichting als verlichting aan de gevels. Lichtuitstraling uit armaturen zal daarbij niet verder gaan dan 5 meter over de betreffende perceelgrenzen. Tevens dient voor alle (verlichte) reclame-uitingen een maximum aantal lumen te worden vastgelegd. De hoogte van enig lichtarmatuur, lichtpunt of verlichte reclame-uiting mag maximaal 6 meter boven het maaiveld bedragen.
- c. Bij het energy hub komen ongeveer 23 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Hiervan zal door vrachtwagenchauffeurs gebruik worden gemaakt om te voldoen aan het Rijtijdenbesluit. Om semipermanente verblijfplaatsen van chauffeurs in de weekenden te voorkomen, moet de gemeente een dussdanige regeling treffen dat de verblijfstijd op de parkeerplaatsen voor vrachtverkeer gelimiteerd is aan een maximum tijdsduur. Bijvoorbeeld maximaal 12 uur per dag of 16 uur per weekeinde.
- d. Toekomstig personeel van de energy hub kan gebruik maken van openbaar vervoer. De conditie, het onderhoud en de toegankelijkheid van het merendeel van de bushaltes aan de Graswijk is het hele jaar door sterk voor verbetering vatbaar. Om gebruik van openbaar vervoer door personeel van het energy hub te stimuleren, moet de gemeente met het betrokken vervoersbedrijf een regeling treffen ter verhoging van de ritfrequentie tot minimaal 2 per uur op het traject tussen de Graswijk en station Assen. Toegankelijkheid en goede conditie van de bestaande bushaltes op de Graswijk dienen gedurende het gehele jaar te zijn gegarandeerd.

- e. Het voornemen is om voor personeel en bezoekers aan de energy hub een (nieuw) fietspad aan te leggen tussen de Masman-rotonde en de energy hub. Om zwerfvuil/afval afkomstig van de beoogde fastfood restaurants te voorkomen op/langs fietsroutes van de Graswijk moet de gemeente op voorhand adequate (en handhavende) maatregelen treffen.
- f. In de documentatie behorend bij het bestemmingsplan wordt gerefereerd aan het fietsverkeer op de Graswijk. De suggestie die gewekt wordt dat er, gescheiden van de 'hoofdweg' een fietspad aanwezig is, is incorrect. Voor een groot deel gaat al het fietsverkeer over een ventweg waar ook het overige verkeer gebruik van mag maken. Zowel de gemeente als de provincie hebben fietsveiligheid hoog in het vaandel staan:
- "Drenthe investeert miljoenen in veiligheid fietsers. We maken bestaande fietsroutes aantrekkelijker, breder en sneller, zodat mensen de fiets in plaats van de auto kunnen kiezen" (Asser Courant 27-11-2018);
  - "De gemeente streeft ernaar om een goede en veilige fietsroute per wijk richting centrum aan te leggen", aldus wethouder Vlieg (DvhN 12-07-2018);
  - "Wij hebben in ieder geval zo'n vijftig miljoen euro uitgetrokken om te kunnen blijven investeren in wegen en fietspaden", aldus gedeputeerde Cees Bijl (RTV Drenthe 09-05-2019);
  - "De gemeente Assen wil het gebruik van (...) de fiets stimuleren. Daartoe wordt een aantal maatregelen genomen" (DvhN 10-04-2018);
  - De provincie Drenthe investeert in fietsenprojecten vanuit de Kwaliteitsimpuls Optimaal Fietsnetwerk. Gedeputeerde Henk Brink: "Wij gaan voor een optimaal aantrekkelijke, dynamische en gastvrije fietsprovincie. Daarom dagen we (...) gemeenten (...) uit om met goede concrete plannen te komen en investeren we in veilige fietspaden, innovatie, service en beleving." (Asser Courant 29-3-2018);
  - "Provincie stopt zes miljoen extra in verbeteren verkeersveiligheid. De provincie en de Drentse gemeenten hebben gezamenlijk met de partners in het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD)plannen ingediend. Het gaat hierbij om de herinrichting van wegen, fietspaden en kruispunten" (Asser Courant 01-01-2018).
- Om het gebruik van fietsverkeer naar/van de beoogde locatie energy hub te stimuleren moet de gemeente zorgen voor een fietsvriendelijke én fietsveilige route. De 'ventweg' langs de Graswijk kan hiertoe worden ingericht als een 'vrij liggend' fiets-/bromfietspad, voorzien van de hiervoor benodigde verkeersborden. Bij de inrichting van het pad graag geen hekjes en/of paaltjes gebruiken.
- g. Bij een veilige fietsroute hoort ook een juiste mate van straatverlichting. Er is echter een verschil tussen het regime vereiste/gewenste/voorgeschreven straatverlichting binnen en buiten de bebouwde kom. Om de verkeersveiligheid van zowel fietsers als wandelaars van en naar de energy hub te verhogen, moet de gemeente zorgen voor plaatsing van voldoende straatverlichting over het gehele betreffende traject langs de Graswijk. De hoeveelheid straatverlichting aan de Graswijk is op dit moment volgens reclamant ondermaats. Qua hoeveelheid armaturen kan het eveneens buiten de bebouwde kom gelegen traject TT-baan naar de Boskamp als voorbeeld dienen.

#### *Reactie*

##### *Ad a.*

*De ontwikkelingen van verkoop van bedrijfskavels op Messchenveld en Peelerpark zijn zodanig dat met de huidige opties van kavels hier geen ruimte meer is voor grootschalige bedrijvigheid. De gemiddelde realisatie van een plan neemt ca. 2 jaar in beslag. Daardoor is 'buiten' niet altijd goed te zien dat een kavel al verkocht of onder optie is. Daarnaast is het werklandschap Assen-Zuid met name bedoeld voor grotere kavels (vanaf 1 hectare).*

##### *Ad b.*

*In het werklandschap zal openbare verlichting worden toegepast op kruisingen, fiets-/voetpaden en waarschijnlijk bij bedrijven op de kavels. Openbare verlichting op deze plaatsen is wenselijk vanuit sociale veiligheid.*

*Omdat het Activiteitenbesluit al regelt dat bedrijven lichthinder moeten voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau moeten beperken, mogen er geen nadere regels over beperking van lichthinder in het bestemmingsplan opgenomen worden. Dit is immers al in hogere regelgeving geregeld.*

*Lichthinder door wegverlichting is niet wettelijk geregeld. Wel zijn er richtlijnen hiervoor. De verlichting van de openbare ruimte schijnt naar beneden. Wij gaan er vanuit dat dit niet zorgt voor overlast.*

*Tussen bedrijfsbebouwing en naburige percelen worden in het werklandschap ruime groenstroken gepland met opgaand groen en boomvormers (tot 15 m). Hiermee wordt de bedrijfsbebouwing voor een deel uit het zicht onttrokken en krijgt de overgang tussen gebouw en perceel een gelede opbouw waardoor de ervaring van hoogte minder abrupt in beeld komt.*

*Ad c.*

*Een maximale verblijfstijd lijkt naar ons idee niet aan de orde. Achterliggende gedachte is dat vrachtwagenchauffeurs uit de regio, die door de weeks internationale ritten maken, doordeweeks hier hun personenwagen veilig kunnen stallen. In het weekend kan de vrachtwagen veilig worden neergezet.*

*Ad d.*

*De gemeente heeft zelf beperkt invloed op de ritfrequentie van de bussen, hier gaan het OV-bureau en Qbuzz over. Daarnaast zal het aantal gebruikers van het openbaar vervoer naar verwachting minimaal zijn (vergelijkbaar met overige bedrijventerreinen/industrie). Indien de vraag naar busvervoer in de toekomst groter wordt, zal het aanbod (automatisch) ook verhogen.*

*Ad e.*

*Volgens het Activiteitenbesluit geldt er voor bedrijven een opruimplicht binnen 25 m van hun inrichting (artikel 2.13 van het Activiteitenbesluit). Deze verplicht ondernemers om binnen genoemde 25 meter de omgeving schoon te houden van etenswaren, verpakkingen, sport- of spelmateriaal, of andere materialen die uit de inrichting afkomstig zijn of voor de inrichting. Aanvullende afspraken bovenop deze landelijke regel zijn daarom volgens ons niet nodig.*

*Overigens blijkt uit de praktijk dat horecaondernemers hierin zelf een belangrijke rol spelen. Horecaondernemers weten dat zij zelf het afval moeten opruimen en hiervoor ook voldoende afvalbakken moeten plaatsen op eigen terrein. Hiervoor zijn binnen de branche zelf protocollen opgesteld om ook in de nabije omgeving zwerfvuil, indien van toepassing, structureel op te ruimen.*

*Ad f.*

*In de uiteindelijke situatie is zowel vanuit het noorden (Assen) als vanuit het zuiden de beoogde locatie van het energy hub goed te bereiken voor fietsverkeer. Er komt een gescheiden fietspad langs de nieuwe ontsluitingsroute door Assen Zuid en deze sluit aan op de fietspadenstructuur langs de Graswijk naar het noorden en naar het zuiden. Daarmee is het bedrijventerrein voor fietsverkeer goed en op veilige wijze bereikbaar.*

*Tussen de Burgemeester Masmanweg en het viaduct N33 maken fietsers gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik van de parallelweg. In de uiteindelijke situatie (na realisatie van de ontsluitingsweg door het werklandschap Assen-Zuid) zullen op de parallelweg nauwelijks fietsers rijden die een bestemming hebben bij de energy hub (die zijn eerder al afgeslagen naar het werklandschap Assen-Zuid).*

*Ook zullen de intensiteiten op de parallelweg van de Graswijk nauwelijks veranderen, omdat de bedrijven grotendeels via de achterzijde te bereiken zijn. Omdat de intensiteiten relatief laag zijn, is de kans op verkeersonveilige situaties minimaal. Wel gaan we bekijken om verschillende fietsroutes veiliger te maken of het comfort te verbeteren, om zodoende het fietsen in de gemeente te*

*bevorderen. Hierin wordt ook gekeken naar de fietsroute langs de Graswijk. Voor deze route willen we verkennen of de parallelweg in een (brom)fietspad kan worden gewijzigd.*

*Ad g.*

*Het genoemde deel van de Graswijk valt buiten de scope van het voorliggende bestemmingsplan. De Graswijk en omgeving is wel onderdeel van het totale werklandschap en wordt in de reguliere projecten bekeken.*

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

## 2.6 Reclamant 6

Voorliggend ontwerpbestemmingsplan heeft een onvoldoende ruimtelijke onderbouwing:

- a. Door het bestemmingsplan wordt de zichtlocatie van reclamant geheel ontnomen.
- b. Ook zijn er bezwaren tegen de bouwhoogte. Door het bestemmingsplan wordt het bedrijf van reclamant ingesloten en weggestopt achter gebouwen van 15 en 20 meter hoog.
- c. Op verzoek van de provincie is in het voorliggende bestemmingsplan tevens een ruimtelijke visie beschreven voor het noordelijke deel van het bestemmingsplan. Het perceel van reclamant is in deze visie buiten beschouwing gelaten. Dit is vreemd omdat het college reclamant en de raad heeft toegezegd bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Werklandschap Assen-Zuid' in oktober 2011 dat het bedrijf verplaatst moet worden omdat het zeer slecht is om geïsoleerd in het industrieterrein te blijven zitten. Dit werd nog eens bevestigd in het rapport van het Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf (IMK) in de vorm van een bindend advies. Tot op heden is geen uitvoering gegeven aan dit advies. Met de voorliggende ruimtelijke visie wordt dit advies genegeerd.

Door het perceel van reclamant niet in de ruimtelijke visie mee te nemen wordt in strijd gehandeld met een integrale en weloverwogen planontwikkeling. Het lijkt erop dat een goede afgewogen ruimtelijke ordening moet wijken voor de wens van de gemeente om te ontkomen aan haar plicht om het bedrijf van reclamant op ordentelijke wijze te verplaatsen en aan de daarmee gepaard gaande door de wet erkende kosten. Met de kennis van het IMK-rapport ligt het in de rede om de locatie ook te bestemmen als industrieterrein en zo te komen tot een integraal plan.

*Reactie*

*Ad a.*

*Al met het in oktober 2011 vastgestelde bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid is de bestemming van de percelen rond het eigendom van reclamant gewijzigd naar een bedrijfsbestemming. Met het voorliggende bestemmingsplan veranderd dit niet.*

*Bovendien kent het bedrijf van reclamant zijn oriëntatie vooral op de Graswijk. Op de buitenzijde van de loods is de naam van het bedrijf aangegeven. Deze naam is minimaal zichtbaar vanaf de A28. Het pand ligt op meer dan 300 meter afstand vanuit de snelweg. Door het werklandschap zal deze zichtbaarheid inderdaad verdwijnen. In de context van het werklandschap ontstaat echter in de definitieve situatie een nieuwe zichtlocatie op het bedrijventerrein zelf.*

*Ad b.*

*Het bedrijf zal – ook met de gewijzigde ruimtelijke visie – op een natuurlijke manier ingepast zijn binnen bestaande structuren. De door het plan mogelijk gemaakte bedrijven versterkt de functie van het bedrijf van reclamant en het groene en landschappelijke karakter van het voziene bedrijventerrein. De bomerij aan de zuidzijde van het perceel van reclamant blijft gehandhaafd, zodat vanuit het perceel van reclamant het zicht op de nieuwe bedrijvigheid zeer beperkt is. Voor wat betreft de bouwhoogte verwijzen wij naar onze reactie op de zienswijze van reclamant 2.*

Ad c.

*In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat we in samenspraak met reclamant een nadere stedenbouwkundige uitwerking opstellen. Hierbij wordt het verloop van de privaatrechtelijke kwestie tussen de gemeente en reclamant afgewacht. Overigens valt dit gebied buiten het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Daarmee blijft de bestemming dat het perceel heeft binnen het bestemmingsplan Werklandschap Assen-Zuid uit 2011 vooralsnog van toepassing. De Raad van State heeft in haar uitspraak van 12 september 2012 reeds geoordeeld over de juistheid van de ruimtelijke inpassing van het bedrijf van reclamant.*

*Reclamant geeft in de zienswijze onder meer aan dat "... het college en de raad hebben toegezegd bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Werklandschap Assen-Zuid in oktober 2011 dat het bedrijf van reclamant verplaatst moet worden omdat het zeer slecht is om geïsoleerd in het industrieterrein te blijven zitten ...". Deze stelling is echter niet juist. Het college heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan in 2011 aangegeven te zoeken naar een minnelijke oplossing en eventuele conclusies uit het IMK-rapport te zullen respecteren. Hierover zijn inmiddels tussen partijen afspraken gemaakt.*

*Conclusie:*

*Deze reactie vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.*

### **3. Gevolgen voor het bestemmingsplan**

Gezien de inhoud van de genoemde zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop, is er geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Ambtshalve wijzigingen:

- Naar aanleiding van nadere afstemming met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is op blz. 31, onder kopje 'inrichtingsplan' een formulering in het beeldkwaliteitsplan gewijzigd, zodat er meer ruimte is voor maatwerk en afweging van een groene inkleding enerzijds en zichtbaarheid van de onderneming anderzijds.
- Naar aanleiding van afstemming met Astron is artikel 11.4 tekstueel gewijzigd.

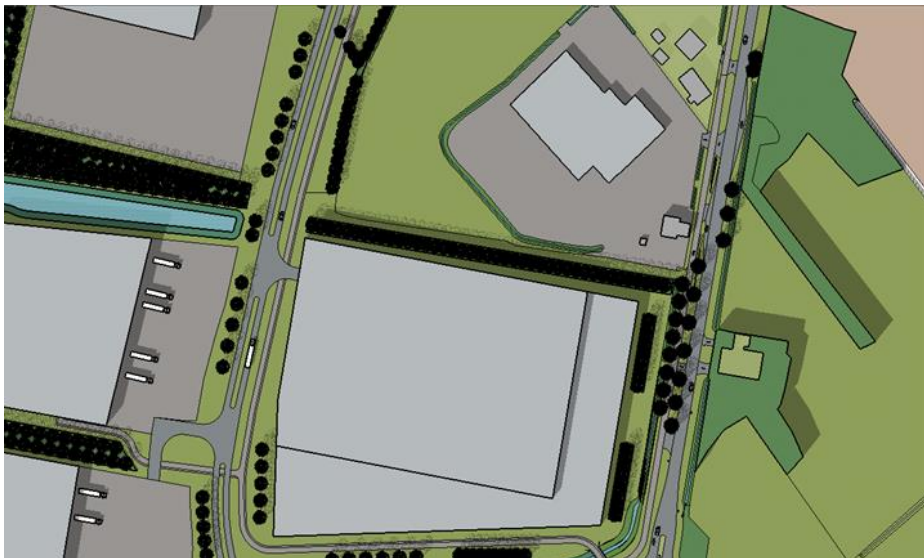
Bijlage bestemmingsplan

Deze nota wordt als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.

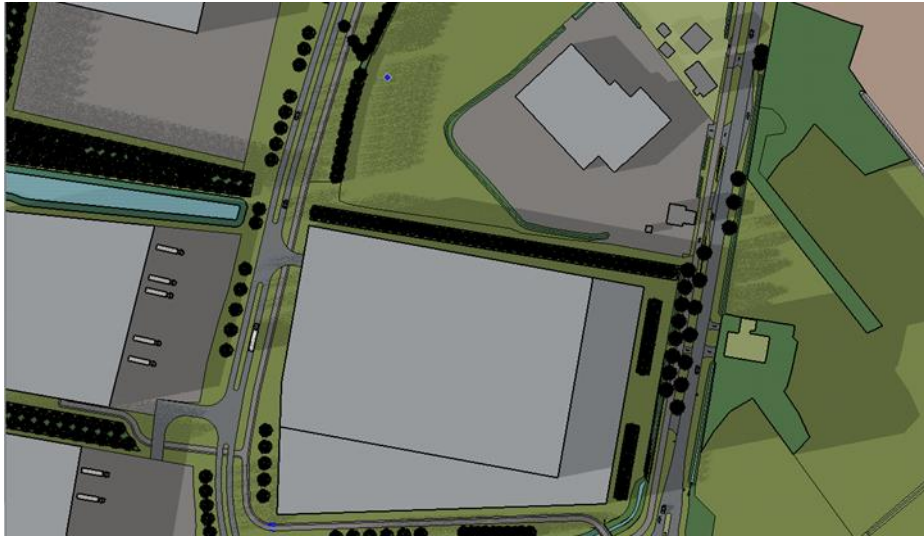
BIJLAGE: schaduwstudie



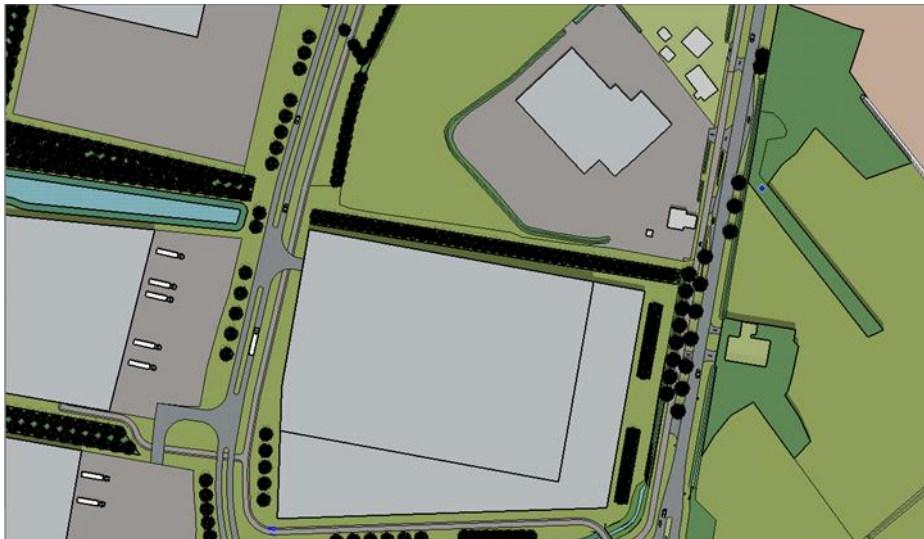
20 maart 12.00 uur



20 maart 14.00 uur



20 maart 17.00 uur



20 juni 12.00 uur



20 juni 14.00 uur



20 juni 17.00 uur

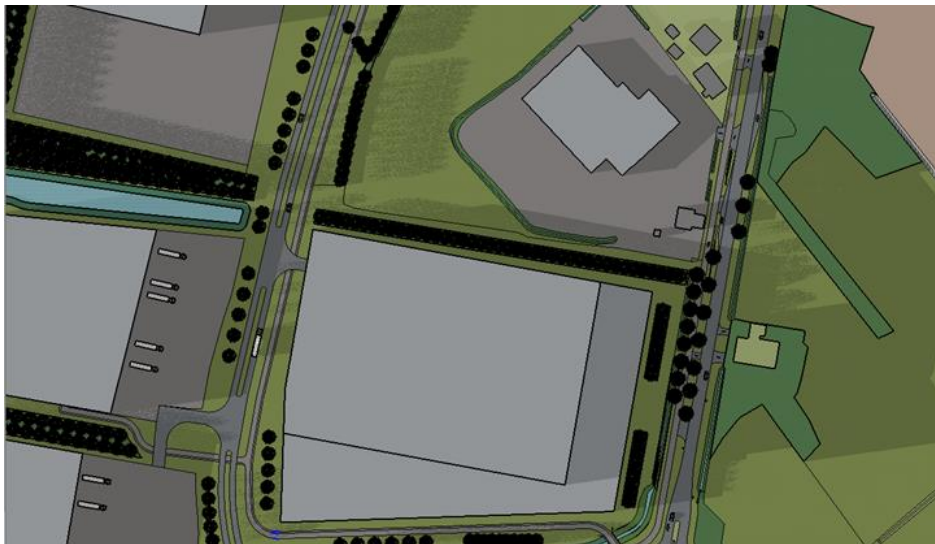


20 september 12.00 uur





20 september 14.00 uur



20 september 17.00 uur



20 december 10.00 uur



20 december 12.00 uur



20 december 15.00 uur