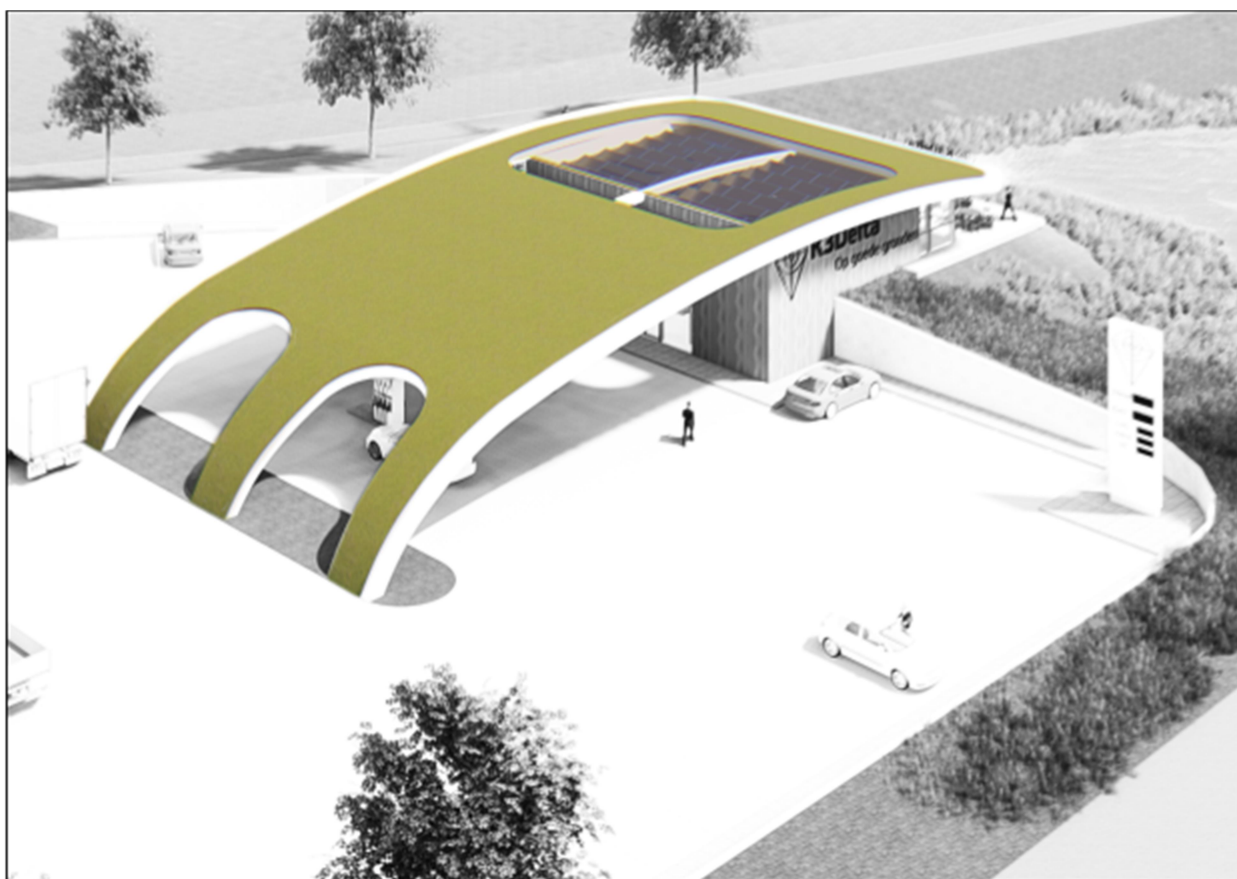


**Eindverslag inspraak en vooroverleg**  
**Voorontwerp bestemmingsplan**  
**‘De Vaalt tankstation en TOP, Echteld’**



**Versie: april 2019**

## **Eindverslag inspraakprocedure en vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan 'De Vaalt tankstation en TOP, Echteld'**

### **1. Aanleiding**

Het bestemmingsplan 'De Vaalt tankstation en TOP, Echteld' maakt de vestiging mogelijk van een tankstation met Toeristisch Overstappunt (TOP) op het perceel Medelsestraat 3 te Echteld. Hier zijn momenteel een afgebrande boerderij en voormalige agrarische bedrijfsgebouwen aanwezig.

### **2. Procedure**

Met betrekking tot het voorontwerp van het bestemmingsplan 'De Vaalt tankstation en TOP, Echteld' heeft inspraak plaatsgevonden overeenkomstig de "Participatie- en inspraakverordening Neder-Betuwe 2015".

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 15 november 2018 tot en met 12 december 2018 ter inzage gelegen bij het Omgevingsloket van het gemeentehuis en was tegelijkertijd raadpleegbaar via de gemeentelijke website en op de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

De terinzagelegging is bekend gemaakt in Hét Gemeentenieuws van 14 november 2018 en op de gemeentelijke website, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld mondeling of schriftelijk zijn/haar inspraakreactie over het voorontwerp kenbaar te maken. Daarnaast zijn omwonenden van het plangebied per brief geïnformeerd en hebben de mogelijkheid gehad om persoonlijke uitleg op het gemeentehuis te krijgen. Hiervan is door 1 bewoner gebruik gemaakt.

### **3. Inspraakreacties en ontvankelijkheid**

#### **3.1 Ingediende inspraakreacties**

Van de mogelijkheid tot het kenbaar maken van een schriftelijke inspraakreactie is gebruik gemaakt door:

- A. Bewoner van het perceel Broekdijksestraat 1, 4054 MJ, Echteld
- B. Bewoners van het perceel Medelsestraat 4, 4054 NH, Echteld
- C. Bewoner van het perceel Medelsestraat 6, 4054 NH, Echteld
- D. Firma van Wamel, Voorstraat 45, 4054 MV, Echteld
- E. Bewoner van het perceel Broekdijksestraat 2, 4054 NJ, Echteld

#### **3.2 Ontvankelijkheid**

De bovengenoemde schriftelijke inspraakreacties zijn inhoudelijk gemotiveerd, ondertekend en binnen de termijn binnengekomen. Ze zijn derhalve ontvankelijk.

### **4. Inhoudelijke behandeling inspraakreacties**

#### **4.1 Algemene beantwoording**

Alvorens in te gaan op de individuele inspraakreacties (en later vooroverlegreacties) worden een aantal items in het algemeen besproken die in meerdere reacties terugkomen. Bij de beantwoording van de individuele reacties wordt dan tevens naar de algemene beantwoording verwezen. De algemene punten betreffen: behoefte/noodzaak tankstation, landschappelijke inpassing/afscherming, ontsluiting en geluid-/lichthinder.

#### **4.1.1 Behoeft/noodzaak tankstation**

In diverse reacties wordt de behoefte/noodzaak aan een tankstation op de locatie De Vaalt, al dan niet specifiek gericht op LNG, in twijfel getrokken. Aanvullend wordt enkele malen gesteld dat dit gevolgen zou kunnen hebben voor bestaande tankstations in de directe omgeving (concreet het tankstation in Echteld en op Medel). Wij merken hierover het volgende op.

Aan het voorontwerpbestemmingsplan ligt een door adviesbureau Stec uitgevoerde laddertoets ten grondslag. Stec neemt het gedetailleerde rapport van adviesbureau Bureau Star Line, dat een uitgebreide marktanalyse voor de brandstoffenmarkt heeft uitgevoerd, als vertrekpunt voor haar beoordeling. In het rapport van Bureau Star Line is rekening gehouden met het tankstation dat aan de Prinsenhof 2 te Tiel (Service station Medel) is gevestigd (zie p. 42 van het rapport van Bureau Star Line). Uit de rapporten van Stec en Bureau Star Line kan het volgende worden geconcludeerd:

- op basis van de berekeningen van Bureau Star Line kan geconcludeerd worden dat er binnen het onderzochte marktgebied een aanbodoverschot van ca. 1,1-1,6 miljoen liter op jaarbasis is, na realisatie van tankstation De Vaalt. Hierbij wordt wel aangetekend dat in de berekeningen geen rekening is gehouden met de uitbreiding van Bedrijvenpark Medel (en het extra aantal personenauto's van personeel dat hier dagelijks moet zijn) en daarnaast is ook geen rekening gehouden met de beoogde verlenging van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Al met al concludeert Stec in navolging van Bureau Star Line dat de levensvatbaarheid van de reeds aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in onevenredige mate wordt aangetast door de vestiging van een tankstation op de onderzoekslocatie;
- de inschatting is dat de markt voor truckdiesel en LNG binnen het marktgebied groot is (dit is ook de verklaring voor de aanwezigheid zijn van meerdere truckdiesellocaties in het marktgebied);
- mede gelet op de verwachte uitbreiding van Bedrijvenpark Medel, is het aannemelijk te veronderstellen dat ook zowel de kwantitatieve als kwalitatieve (bv. LNG) vraag naar transportliters de komende jaren verder zal toenemen;
- in de nabije toekomst wordt een sterke ontwikkeling verwacht van het gebruik van LNG als meer duurzame transportbrandstof. Hiervoor is het ook noodzakelijk dat er een internationaal netwerk van LNG-vulpunten moet komen langs de belangrijkste snelwegen in de EU. Een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle implementatie van LNG in de transportsector is het opzetten van een gedegen infrastructuur van LNG tankstations/bunkerfaciliteiten. Initiatiefnemer heeft dit ook voorbesproken met de Provincie Gelderland. Tankstation De Vaalt kan hierin een bijdrage leveren;
- qua ligging ligt de onderzoekslocatie met name ook gunstig – en bovendien het meest gunstig ten opzichte van de andere truckdiesel locaties – voor het doorgaande vrachtverkeer op de rijksweg A15 en de N323 dat ter hoogte van de onderzoekslocatie de rijksweg op- en afrijdt. Ook hier zal slechts voor een beperkt deel sprake zijn van enige mate van overlapping met het tankende vrachtverkeer bij Service station Medel. Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Service station Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. Geconcludeerd wordt dan ook dat de levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet in onevenredige mate wordt aangetast als gevolg van de komst van tankstation De Vaalt;
- de verdringingseffecten van het tankstation locatie De Vaalt zijn verwaarloosbaar. Bureau Star Line concludeert dat het te realiseren tankstation De Vaalt voornamelijk inspeelt op de vraag van doorgaand verkeer op de A15 en van regionaal verkeer van / naar aansluiting 34;
- In het kader van een goede ruimtelijke ordening is niet bepalend dat een bepaalde ontwikkeling leidt tot een grotere concurrentie. Wel dient te worden gezien (Ladder duurzame verstedelijking) of er sprake is van een onaanvaardbare leegstand als gevolg van een ontwikkeling. het is – gelet op de aan het voorontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegde onderzoeken – niet aannemelijk dat een concurrent in de omgeving als gevolg van de komst van een nieuw tankstation zijn bedrijfsvoering noodgedwongen zal moeten beëindigen. Voor zover een concurrent om zou vallen (nogmaals dit betreft een zeer theoretisch scenario) is niet gebleken dat in dat geval onaanvaardbare leegstand zou optreden. De bestaande tankstations

zijn gelegen direct op of nabij bedrijventerreinen of woonwijken. Indien een tankstation in een woongebied opgeheven moet worden dan leent de locatie zich goed voor herontwikkeling of een andere functie. De locaties op of nabij bedrijventerreinen zijn ook zodanig geschikt te maken dat ze voor bedrijfsvestiging zoals een garagebedrijf of kleinschalig bedrijf getransformeerd kunnen worden.

Gelet op bovenstaande conclusies en bevindingen, concluderen wij dat het beoogde project voorziet in een marktbehoefte. Uit de rapporten van Stec en Bureau Star Line blijkt dat het niet aannemelijk is dat concurrenten als gevolg van de komst van tankstation De Vaalt hun bedrijfsvoering moeten staken. De markt is groot genoeg. Voor zover al leegstand mocht optreden, dan zijn de leegkomende locaties, vanwege hun ligging direct of nabij bedrijventerreinen of woonwijken, geschikt voor transformatie.

**Conclusie: reacties op dit punt geven geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.**

#### **4.1.2 Landschappelijke inpassing/afscherming**

In enkele reacties wordt gesteld dat door de aanleg van het tankstation verlies van landschappelijke waarden in dit overwegend landelijke en agrarische gebied zal optreden. Voorts worden opmerkingen gemaakt over het gebrek aan afscherming c.q. landschappelijke inpassing in relatie tot omliggende functies (veelal woningen).

#### **Landschappelijke waarden**

Uit de Structuurvisie Neder-Betuwe 2018 blijkt dat het plangebied aan de noord/westzijde grenst aan het gebied dat deel zal gaan uitmaken van de ontwikkeling van de 2e fase van het bedrijvenpark 'Medel'. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de Betuweroute en nog verder naar het zuiden ligt het traject van de A15 waar het gebied thans al op is aangesloten. Zoals in paragraaf 4.12.2 van de plantoelichting is aangegeven is het plangebied niet gelegen in een omgeving met bijzondere cultuurhistorisch-landschappelijke waarde. De structuurvisie Neder-Betuwe geeft voor de locatie of de omgeving geen specifieke waarden aan. Verder blijkt uit de structuurvisie dat het landschap ter plaatse diffuus is en geen beleefbare structuur bezit. Bovendien betreft het plangebied van het bestemmingsplan zelf grotendeels een voormalig agrarisch bouwblok met bebouwing, om die reden is geen sprake van een verdere verdichting van het buitengebied. De huidige landschappelijke kwaliteiten zijn verder ter plaatse beperkt gezien de nabijheid van de Betuweroute (met geluidswallen), A15 en bedrijventerrein Medel en voorziene uitbreiding (incl. de toegangsweg De Diepert). De aanwezigheid van de infrastructuur vormt een wezenlijk onderdeel van de opbouw van het gebied. Er wordt niet voor gekozen deze infrastructuur volledig te maskeren met beplanting.

Om voorgaande redenen worden met dit plan geen negatieve effecten verwacht op het landschap. Gelet op de ligging draagt het plan zelfs bij aan een betere overgang tussen knooppunt A15 en het landschap.

#### **Landschappelijke inpassing / afscherming**

In paragraaf 2.2 van de plantoelichting is een impressie gegeven van de landschappelijke inpassing. Hieruit blijkt dat het plangebied een kwalitatief hoogwaardige uitstraling wordt gegeven door middel van het tevens toepassen van groen op en aan de gebouwen. Ook is in het landschappelijk inrichtingsplan veel ruimte voor groen (zo wordt het horecagebouw 'verzonken' in het groen, en krijgt het een groen mossedumdak, is er aan de oostzijde veel ruimte voor groen en water en wordt aan de overige zijden voorzien in groenvoorzieningen en ruimte voor bomen). De genoemde aspecten m.b.t. beeldkwaliteit zullen te zijner tijd (na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad), onderdeel uit gaan maken van het toetsingskader voor welstand.

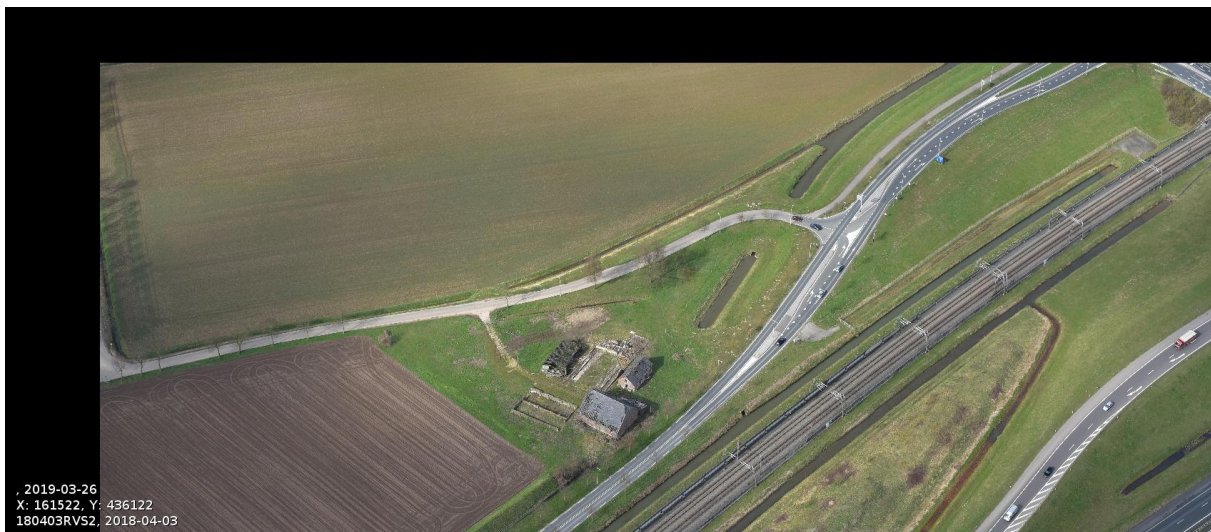
Gelet op de ingekomen inspraakreacties is nog eens goed gekeken naar inrichtingsplan. In de oorspronkelijke opzet was aan de noord- en westzijde voorzien in een groenstrook met plaats voor enkele bomen. Hoewel er gelet op de ruime afstanden tot omliggende woonbebouwing niet

een directe wettelijke of beleidsmatige noodzaak tot verdere maatregelen bestaat (bijvoorbeeld vanuit de vrees voor “inschijning” in de woningen), heeft de initiatiefnemer vanuit een goed nabuurschap met enkele omwonenden overleg gevoerd om tot een optimalisatie van het plan te komen. Dit heeft geleid tot een aangepaste inrichtingsschets (zie bijlage E33 Echteld De Vaalt). Aan de westzijde van het perceel zal de bestaande grondwal langs de Diepert in noordelijke richting worden doorgetrokken. Deze is minder hoog, maar is voorzien van een haag waarmee een afscherming in westelijke richting is gegarandeerd. Aan de noordzijde zal een voldoende hoge laurierhaag worden aangeplant die een afscherming garandeert en er voor zorgt dat er geen zicht is op verlichting van auto's en vrachtwagens. De haag zal met een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan worden geregeld. De grondwal met haag wordt privaatrechtelijk geregeld omdat deze deels op het eigendom van de burens is gesitueerd.

***Conclusie: reacties geven aanleiding het bestemmingsplan aan te passen in die zin dat de nieuwe inrichtingsschets wordt verwerkt in de toelichting en dat de laurierhagen aan de noordzijde met een voorwaardelijke verplichting worden geregeld. Voor het overige geven de reacties op dit punt geen aanleiding tot aanpassing.***

#### **4.1.3 Ontsluiting**

Er worden enkele opmerkingen gemaakt ten aanzien van de ontsluiting, gevraagd wordt concreet om (extra) specifieke maatregelen, zoals stoplichten, een “rechtsafer” of zelfs een rotonde. Hierover merken wij het volgende op. Op de navolgende luchtfoto is de huidige verkeersstructuur te zien.



In de bijlage is de nieuwe inrichtingsschets opgenomen. Waar de kruising Medelsestraat-De Diepert nu ten oosten van het plangebied is gelegen, wordt deze verplaatst ten westen van het plangebied/toekomstige tankstation. Voor de beoordeling van deze nieuwe verkeerssituatie is een verkeersrapport opgesteld door adviesbureau Goudappel Coffeng (‘Verkeersanalyse De Vaalt’). Dit rapport is in februari 2019 geactualiseerd, onder meer met recente verkeersstellingen in het gebied.

In hoofdstuk 3 van dit rapport wordt uitgebreid ingegaan op het aspect verkeer en verkeersveiligheid. Kort samengevat concludeert Goudappel het volgende:

- De wegcategorisering van het initiatief is passend. Het gehele studiegebied ligt buiten de bebouwde kom en het snelheidsregime is op beide wegen passend bij het wegtype (80 km/h op De Diepert, 60 km/h op de Medelsestraat);
- Fietzers worden in de nieuwe situatie gescheiden door middel van een eigen fietspad, een deel van het tracé van de huidige Medelsestraat wordt omgevormd tot een fietspad. Dit verbetert de verkeersveiligheid.

- Het bestaande kruispunt Medelsestraat-De Diepert wordt in westelijke richting verlegd ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, de huidige aansluiting ligt immers erg dicht op het knooppunt aansluiting A15. De Diepert kent voorts in de huidige en toekomstige situatie een helling richting de aansluiting A15. Met het plaatsen van de (nieuwe) aansluiting meer hellingafwaarts, treedt een verbetering op.
- Het nieuwe kruispunt op De Diepert met de Medelsestraat wordt vormgegeven als een voorrangskruispunt, waarbij verkeer op De Diepert voorrang heeft. Deze kruispuntvorm is geschikt en veilig voor deze locatie;
- Op De Diepert is nu al sprake van een menging van autoverkeer met vrachtverkeer. In de toekomstige situatie vindt ook menging met landbouwverkeer plaats (tot aan de Medelsestraat). Deze menging leidt in de toekomstige situatie niet tot conflicten. Er is goed en ruim zicht op de verkeerssituatie waardoor de aanwezige voertuigen elkaar tijdig waarnemen. Hetzelfde geldt voor de uitwisseling van verkeersstromen ter hoogte van de aansluiting met de Medelsestraat;

Resumerend is er geen aanleiding tot het nemen van (extra) specifieke maatregelen, zoals door diverse insprekers voorgesteld, zoals stoplichten, een “rechtsaffer” of zelfs een rotonde. De huidige weg voldoet aan het doel dat met deze ontwikkeling aan de weg wordt gesteld en in de nieuwe situatie is in onze optiek (nog steeds) sprake van een verkeersveilige situatie.

Met betrekking tot het te hard rijden op De Diepert, merken wij op dat dat een gedraging is die met handhaving te maken heeft en niet als zodanig een directe relatie heeft met het voorliggende initiatief. Overigens, is uit onderzoek van Goudappel gebleken dat de gemiddelde snelheid van 85% van het verkeer op 70 km/u ligt (zie p. 11 van het verkeersrapport van Goudappel).

***Conclusie: reacties op dit punt geven geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Het aangepaste verkeersrapport van Goudappel Cofeng wordt als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.***

#### 4.1.4 Geluid-/lichthinder

Ten aanzien van het aspect geluid merken wij op dat de vrees voor een onaanvaardbare toename van de geluidbelasting ongegrond is. De maatgevende ontwikkeling is die van het tankstation. Deze functie brengt weinig geluidshinder met zich mee. Op grond van de Publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (VNG, 2009) geldt dat voor een benzineservicestation (SBI2008-code 473) een indicatieve hinderafstand voor geluid van toepassing is van 30 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning is ca. 250 meter. Hiermee liggen alle woningen op ruime afstand van de beoogde ontwikkeling en hoeft substantiële geluidshinder als gevolg van het onderhavige plan niet verwacht te worden. De omgeving kenmerkt zich inderdaad door verhoogde achtergrondbelastingen wat betreft geluid door de nabijheid van de A15, Betuwelijn en Medel. In deze verhoogde achtergrondbelasting zal het geluid van tankstation wegvallen. Hetzelfde geldt voor het aspect licht. Niet is gebleken dat als gevolg van de komst van het tankstation, mede gelet op de aard van het betrokken gebied bezien in combinatie met de behoorlijk grote afstanden tussen het tankstation en de omliggende woningen (minimaal 250m), onaanvaardbare gevolgen zullen optreden voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Desondanks heeft de initiatiefnemer met omwonenden overleg gevoerd over een gewijzigde inpassing aan de west- en noordzijde van het plan. Zie hiervoor punt 4.1.2.

***Conclusie: reacties op dit punt geven geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Voor wat betreft de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar de voorgestelde aanpassingen onder punt 4.1.2.***

#### 4.2 Beantwoording individuele inspraakreacties

Van de inspraakreacties is hierna een samenvatting opgenomen. Tevens is een reactie opgenomen van het college van burgemeester en wethouders.

**A. Bewoner van het perceel Broekdijksestraat 1, 4054 MJ, Echteld**

1. Geeft aan dat door dit plan nu aan alle kanten sprake is van stedelijke ontwikkelingen (Medel, Betuwelijn)
2. Geen sprake van een goede landschappelijke inpassing, geen grondwal of groenstrook. Er zal derhalve een toename optreden van licht en geluid. Verzoek om een geluidswal met beplanting aan te leggen zoals ook verder langs de Diepert is gerealiseerd.
3. Verhoogde uitstoot van gassen.
4. Locatie LNG en installaties ligt binnen het plangebied dicht bij het landelijke gebied met woningen.
5. Er ontbreekt een invoegstrook (evt. met stoplichten) vanaf de Diepert richting het tankstation. Er ontstaat een verkeersonveilige situatie. Bovendien wordt er nu al hard gereden op de Diepert. Er zijn verouderde verkeerstellingen gebruikt en gevreesd wordt voor (meer) files. Verkeer richting crematorium zal ook gebruik moeten maken van de Medelsestraat.
6. Horeca met fastservice (foodartikelen die in de auto genuttigd kunnen worden) levert het gevaar op dat meer afval in het gebied terecht komt.
7. Behoeft van het tankstation wordt niet ingezien.

**Reactie van het college op de inspraakreactie**

- A1. De ontwikkeling van het perceel met een tankstation/TOP is uiteraard een stedelijke ontwikkeling. Wij zijn ons bewust van het feit dat ook een forse uitbreiding van Medel is voorzien die de aanwezige functies in het gebied behoorlijk zal naderen. Echter, het tankstation/TOP is wel gelegen tegen de bestaande infrastructuur A15/Diepert aan. De gronden aan de noord- en oostzijde van de woningen en functies ter plaatse blijven agrarisch /landelijk. Van een gehele insluiting met stedelijke functies is derhalve geen sprake. Vanuit die optiek beschouwen wij het initiatief niet als een ongewenste ontwikkeling.
- A2. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.2 en 4.1.4.
- A3. In paragraaf 4.6 van de plantoelichting is uitgebreid ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Met de NLS-rekentool is aangetoond dat de concentratieverhoging door het plan op de wettelijke afstand van 10 meter van de rand van de weg niet in betekende mate bijdraagt aan luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk. Hieruit blijkt dan ook dat van negatieve gevolgen op de omgeving geen sprake kan zijn. Op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) geldt voor benzineservicestations (SBI2008-code 473) algemeen een indicatieve geurzone van 30 meter. Voor geurhinder hoeft dan ook niet gevreesd te worden. Tevens wordt bij het plan LNG en elektriciteit aangeboden, hetgeen bijdraagt aan het (landelijk) terugdringen van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast bevordert dit plan het overstappen van auto op fiets en is er ruimte gereserveerd om in de toekomst waterstof aan te kunnen bieden.
- A4. Verwezen wordt naar het vorige punt betreffende de milieuaspecten van LNG en installaties. De landschappelijke inpassing is verwoord in de algemene beantwoording onder 4.1.2.
- A5. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.3
- A6. Wij merken op dat de beoogde horecavoorziening met name is bedoeld voor ondersteuning van het TOP, en niet een standaard winkel/fastfood bij een regulier tankstation betreft. Er wordt ook duidelijk in het STEC-rapport gesteld dat er een markt is met name voor een soort lunchroom-achtig concept, met nadruk op duurzame, gezonde en biologische producten.  
Ten aanzien van de door reclamant gestelde vorm van overlast (zwerfafval), wordt opgemerkt dat, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, een kwestie van handhaving is. Ten overvloede merken wij op dat de initiatiefnemer heeft aangegeven er zorg voor te dragen dat maatregelen zullen worden genomen om zwerfafval te voorkomen. Zo zullen op verschillende plekken afvalbakken worden geplaatst en zal de projectlocatie en de directe omgeving daarvan regelmatig worden geïnspecteerd op het

voorkomen van zwerfafval en, mocht daarvan sprake zijn, worden opgeruimd. De initiatiefnemer/uitbater is zelf ook gebaat bij een nette en verzorgde uitstraling van het terrein en de omgeving daarvan.

A7. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.1

**B. Bewoners van het perceel Medelsestraat 4, 4054 NH, Echteld**

1. Geeft aan dat door dit plan nu aan alle kanten sprake is van stedelijke ontwikkelingen (Medel, Betuwelijn).
2. Waarde van de woning zal negatief worden beïnvloed.
3. Geen sprake van een goede landschappelijke inpassing, geen grondwal of groenstrook. Er zal derhalve een toename optreden van licht en geluid. Verzoek om een geluidswal met beplanting aan te leggen zoals ook verder langs de Diepert is gerealiseerd.
4. Verhoogde uitstoot van gassen.
5. Locatie LNG en installaties ligt binnen het plangebied dicht bij het landelijke gebied met woningen.
6. Er ontbreekt een invoegstrook (evt. met stoplichten) vanaf de Diepert richting het tankstation. Er ontstaat een verkeersonveilige situatie. Bovendien wordt er nu al hard gereden op de Diepert. Er zijn verouderde verkeersstellingen gebruikt en gevreesd wordt voor (meer) files. Verkeer richting crematorium zal ook gebruik moeten maken van de verlegde Medelsestraat.
7. Opgemerkt wordt dat t.a.v. externe veiligheid nog geen conclusies zijn getrokken, er hebben echter al wel diverse ongevallen plaatsgevonden.
8. Niet eens met de betiteling "kleinschalig" voor wat betreft de geplande horecaonderneming.
9. Horeca met fastservice (foodartikelen die in de auto genuttigd kunnen worden) levert het gevaar op dat meer afval in het gebied terecht komt.
10. Behoeft van een tankstation wordt niet ingezien.
11. Resumerend zal de oprichting van een tankstation met horeca leiden tot grote overlast en onveiligheid en dient deze derhalve planologisch niet mogelijk te worden gemaakt.

**Reactie van het college op de inspraakreactie**

- B1. Zie de beantwoording onder A1.
- B2. Indien iemand meent als gevolg van de bepalingen in een nieuw ruimtelijk plan schade te lijden, kan hiervoor een verzoek tot planschade worden ingediend. Zie hiervoor artikel 6.1 van de wet ruimtelijke ordening.
- B3. Verwezen wordt naar de beantwoording onder A2
- B4. In paragraaf 4.6 van de plantoelichting is uitgebreid ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Met de NLS-rekentool is aangetoond dat de concentratieverhoging door het plan op de wettelijke afstand van 10 meter van de rand van de weg niet in betekende mate bijdraagt aan luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk. Hieruit blijkt dan ook dat van negatieve gevolgen op de omgeving geen sprake kan zijn. Op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) geldt voor benzineservicestations (SBI2008-code 473) algemeen een indicatieve geurzone van 30 meter. Voor geurhinder hoeft dan ook niet gevreesd te worden. Tevens wordt bij het plan LNG en elektriciteit aangeboden, hetgeen bijdraagt aan het (landelijk) terugdringen van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Daarnaast bevordert dit plan het overstappen van auto op fiets en is er ruimte gereserveerd om in de toekomst waterstof aan te kunnen bieden.
- B5. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder A3.
- B6. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.4.  
Voor zover reclamant wijst op het verkeer (rouwstoeten) richting het crematorium, merken wij op dat op korte termijn een aanpassing van de ontsluiting van het crematorium gereed zal zijn, waardoor rechtstreeks op De Diepert kan worden ontsloten en geen gebruik hoeft te worden gemaakt van de Medelsestraat.
- B7. Reclamant wijst er terecht op dat paragrafen 4.7.5 tot en met 4.7.7 van de plantoelichting nog niet zijn ingevuld. De plantoelichting zal op dit punt worden aangepast en aangevuld.

Het item externe veiligheid heeft overigens niets met verkeer te maken, hiervoor wordt verwezen naar 4.1.3.

- B8. De term “kleinschalig” heeft inderdaad een bepaalde mate van subjectiviteit in zich. Daarom is het van belang te vermelden dat in de regels van het bestemmingsplan deze functie (ondersteunende horeca) is begrensd op maximaal 270 m<sup>2</sup>. Dit is een relatief beperkt oppervlakte dat in onze optiek wel degelijk als kleinschalig kan worden bestempeld. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder A6.
- B9. Verwezen wordt naar de beantwoording onder A6.
- B10. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 4.1.1.
- B11. Gelet op onze beantwoording onder B1 t/m B10 onderschrijven wij de conclusie van inspreker niet.

**C. Bewoner van het perceel Medelsestraat 6, 4054 NH, Echteld**

1. De geplande verkeerssituatie is voor verbetering vatbaar, bijvoorbeeld door het aanleggen van een in-/uitvoegstrook of verkeerslichten. Gaarne geen herhaling van de constructie met betonblokken (onveilig). Zicht bij het oprijden van de Diepert is een aandachtspunt (gelet op aanwezige geluidswal). Er wordt te hard gereden, geen controles.
2. Kans dat afval niet op de juiste plaats wordt gedeponneerd. Er zijn voorbeelden geweest van het illegaal storten van afval.
3. Er zal (bovenop de uitstraling van Medel) sprake zijn van extra lichtvervuiling door dit tankstation.
4. Uitstoot van CO<sub>2</sub> zal mogelijk tot een ongewenst niveau toenemen.
5. Financiële haalbaarheid wordt in twijfel getrokken (hernieuwd gevaar op verval), vooral omdat onbekend is welke partij gaat exploiteren.

**Reactie van het college op de inspraakreactie**

C1. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.3. Aanvullend merken wij op dat de aanwezige geluidswal langs de Diepert in onze optiek geen negatieve effecten heeft op het zicht bij het oprijden van de Diepert.

C2. Verwezen wordt naar de beantwoording onder A6.

C3. Wij merken op dat de woning van reclamant zich – hemelsbreed gemeten – op een afstand van meer dan 470 meter van het plangebied bevindt. Tussen de woning van reclamant en het geprojecteerde tankstation bevinden zich verschillende obstakels (waaronder wegen). Van direct inschijnend licht vanuit het tankstation op de woning van reclamant kan dan ook géén sprake zijn, zeker gelet op het feit dat initiatiefnemer voornemens is aan de westzijde van het poerdeel een grondwal met beplanting aan te leggen. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 4.1.2.

C4. Verwezen wordt naar de beantwoording onder A3.

C5. Gelet op het feit dat in onze optiek de behoefte genoegzaam is aangetoond (zie de beantwoording onder 4.1.1), hebben wij geen twijfels omtrent de financiële haalbaarheid van het plan. Het is op dit moment wel degelijk bekend welke exploitant zich gaat bezig houden met het tankstation. Dit betreft Shell, in dit verband een gerenommeerde en financieel draagkrachtige partij.

**D. Firma van Wamel, Voorstraat 45, 4054 MV, Echteld**

1. Met de komst van een nieuw tankstation zal de exploitatie van het bedrijf van inspreker worden bemoeilijkt.
2. De behoefte lijkt gelet op de hoeveelheid aanwezig tankstations in de directe omgeving niet aanwezig. Conclusies STEC-rapport, m.n. laatste alinea, worden niet gedeeld.
3. Waarom is ondernemer niet benaderd om LNG te realiseren?

#### 4. Heeft de gemeente Neder-Betuwe een vestigingsbeleid voor tankstations?

##### **Reactie van het college op de inspraakreactie**

D1. Verwezen wordt ook naar de algemene beantwoording onder 4.1.1. Uit de onderzoeken blijkt dat het niet aannemelijk is dat concurrenten als gevolg van de komst van tankstation De Vaalt hun bedrijfsvoering moeten staken. Mogelijk is inderdaad sprake van (extra) concurrentie door de realisering van dit initiatief. Dit is echter geen afwegingskader in de ruimtelijke ordening.

D2. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.1.

D3. De gemeente heeft maar een zeer beperkte rol in de exploitatie van bedrijven in het algemeen, of in dit specifieke geval: tankstations. In publiekrechtelijke zin kunnen wij ruimtelijke initiatieven toetsen en hiervan de planologische procedure begeleiden indien wij een ontwikkeling wenselijk en haalbaar achten. Of een tankstation LNG wil/kan realiseren, is echter in eerste instantie een afweging die door het bedrijf zelf onderzocht en afgewogen dient te worden.

D4. De gemeente Neder-Betuwe heeft geen specifiek vestigingsbeleid voor tankstations.

##### **E. Bewoner van het perceel Broekdijksestraat 2, 4054 NJ, Echteld**

1. Verbazing dat omwonenden pas nu bij het plan worden betrokken.
2. Vraagtekens worden gezet bij de noodzaak van het tankstation, evenals de toetsing op de ladder duurzame verstedelijking.
3. De extra verkeersbewegingen hebben gevolgen voor het milieu (fijnstof en andere uitstoot).
4. Grote pijnpunt is de ontsluiting, de aanleg van een rotonde zou veel bezwaren wegnemen.
5. Formele spuitzone is 50m, gevraagd wordt het terras ook aan die afstand te laten voldoen danwel de garantie te geven dat er nooit gevolgen zullen zijn voor het bedrijf.
6. Zone van explosiegevaar ligt ook over de agrarische gronden, hierdoor zullen nooit bedrijfsgebouwen kunnen worden gerealiseerd, waardoor waardevermindering van de gronden zal optreden.
7. De landschappelijke inpassing aan de noordzijde is onvoldoende. Voertuigen en met name koplampen moeten aan het zicht worden onttrokken.

##### **Reactie van het college op de inspraakreactie**

E1. Wij merken op dat momenteel een inspraakprocedure wordt gevoerd, dit is nog niet de wettelijke procedure op basis van de Wet ruimtelijke ordening, maar een soort van "voorfase". Inspraak is nu net bedoeld om onder meer het maatschappelijke draagvlak voor een bepaalde ontwikkeling te kunnen peilen. Pas nadat deze procedure is afgerond nemen wij een besluit of de wettelijke procedure conform de Wet ruimtelijke ordening wordt opgestart.

E2. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.1.

E3. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.4.

E4. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder 4.1.3.

E5. In de inspraakreactie wordt er van uit gegaan dat vanuit het tankstation/TOP een spuitzone van 30m is gelegd op de gronden van inspreker. Dit is echter niet juist. De regeling voor wat betreft het agrarisch gebied, het eigendom van inspreker, is in dat opzicht ongewijzigd gebleven. Het item spuitproblematiek heeft dan ook geen planologische consequenties.

Wel is getoetst of er ter plaatse van het onderdeel TOP/terras sprake is van een goed verblijfsklimaat gelet op de mogelijke gevolgen van spuitactiviteiten op de percelen van inspreker. In het rapport van De Omgevingsjurist (bijlage 5 bij de toelichting) is gemotiveerd waarom in dit geval, bij een afstand van 30m, sprake is van een goed leefklimaat en derhalve van een goede ruimtelijke ordening. In deze situatie wordt tevens gesteld dat de agrariër met het voorliggende bestemmingsplan niet in zijn bedrijfsvoering wordt gehinderd.

- E6. Op de gronden van inspreker is gedeeltelijk een “veiligheidszone – LNG” ingetekend. Hierbinnen zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toegestaan uitsluitend met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid. Opgemerkt wordt dat de primaire bouwmogelijkheden voor de agrariër zijn opgenomen op het agrarisch bouwperceel aan de Broekdijksestraat 2 zelf. Dit bouwperceel is niet gelegen binnen de genoemde veiligheidszone. In zoverre verandert er qua bouwmogelijkheden niets: de bouwmogelijkheden buiten het bouwperceel waren al beperkt. Voor zover dat dan zou gaan om “beperkt kwetsbare objecten” is uitsluitend de afwijkingsmogelijkheid van art. 3.3.2 van belang. Met deze afwijking kan een agrarisch hulpgebouw buiten het bouwperceel worden gerealiseerd. De afwijkingsbevoegdheid van 13.2.3 (kwetsbaar object binnen de veiligheidszone) is nu net opgenomen omdat denkbaar is dat bepaalde gebouwen goed inpasbaar zijn, dit mede gelet op het feit dat in agrarische hulpgebouwen doorgaans geen grote groepen mensen voor langere tijd aanwezig zullen zijn. Er is dus geen sprake van dat de veiligheidszone verregaand beperkend is met betrekking tot evt. bouwmogelijkheden. Bovendien wordt geconstateerd dat de zone slechts een miniem deel van de totale agrarische gronden van ondernemer omvat waar de regeling inzake de agrarische hulpgebouwen van toepassing is.

## **5. Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn. Ter uitvoering van die verplichting is het voorontwerp ter beoordeling aangeboden aan:

- het waterschap Rivierenland
- de provincie Gelderland
- de gemeente Tiel

met het verzoek om eventuele op- of aanmerkingen kenbaar te maken.

### **5.1 Waterschap Rivierenland**

Er is afstemming geweest tussen het Waterschap en initiatiefnemer over de concrete invulling van de bergingscapaciteit. Het Waterschap heeft per mailbericht aangegeven dat de voorstellen voor te realiseren bergingscapaciteit akkoord zijn.

### **Reactie van het college op de overlegreactie van het Waterschap**

Met het inrichtingsplan wordt ook invulling gegeven aan de verplichte watercompensatie. De uitvoering daarvan is gewaarborgd in de planregels van het bestemmingsplan.

### **5.2 Provincie Gelderland**

1. Provincie geeft aan dat in het plan geen provinciale belangen spelen, zodat geen advies wordt geformuleerd. Wel wordt gevraagd de (verouderde) teksten omtrent het provinciaal beleid te updaten.

### **Reactie van het college op de overlegreactie van de provincie**

Opmerking van provincie is terecht, toelichting plan dient te worden aangepast op dit punt.

### **Aanpassing bestemmingsplan n.a.v. vooroverlegreactie**

De plantoelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van voorgaande overwegingen aangepast (opnemen actuele provinciale beleid m.b.t. Omgevingsverordening/-Visie).

### **5.3 Gemeente Tiel**

1. Gaarne had de gemeente Tiel het initiatief eerder besproken in het kader van de samenwerking binnen het Industrieschap Medel.
2. De gemeente Tiel ziet mogelijk (negatieve) gevolgen op het bedrijvenpark Medel, te weten de effecten op bestaande en toekomstige voorzieningen en de toegankelijkheid.
3. In Medel is al voorzien in de behoefte van een tankstation. Weliswaar is daar nu nog geen LNG aanwezig, maar er is een plan hiervoor in ontwikkeling. Planologisch-/ruimtelijk kan een toevoeging van LNG op de bestaande locatie worden gerealiseerd. Gemeente Tiel vraagt zich af of het tankstation en de TOP in een behoefte voorziet (het rapport van Star Line spreekt zelfs van een behoefteoverschot) en geen afbreuk doet aan de voorzieningen en het vestigingsklimaat op Medel.
4. Het ontbreekt aan parkeermogelijkheden voor vrachtwagens. Deze kunnen nodig zijn omdat chauffeurs ook gebruik kunnen maken van de geplande horeca (zoals voor lunches). Risico dat wordt geparkeerd op de openbare weg.
5. Tiel heeft een voorkeur voor een TOP-locatie bij bestaande horeca en/of winkelveorzieningen. Bij Hotel Tiel/ v.d. Valk is al een dergelijke voorziening aanwezig.

## **Reactie van het college op de overlegreactie van de gemeente Tiel**

1. De plannen voor de voorliggende ontwikkeling zijn reeds vanaf 2016 meermaals besproken met het Industrieschap Medel, waar de gemeente Tiel in deelneemt. In die zin verbaast ons de opmerking in hoge mate.

2. Verwezen wordt naar de beantwoording onder de volgende punten 3 en 4.

3. Verwezen wordt tevens naar de algemene beantwoording onder 4.1.1.

De planontwikkeling voor het tankstation/TOP De Vaalt speelt al vanaf 2016, maar gedurende die tijd hebben wij nooit iets vernomen omtrent plannen van de gemeente Tiel voor een (vergelijkbaar?) initiatief met LNG op Medel. Daarom is daar in de onderliggende stukken (zoals de ladderonderbouwing) geen rekening mee gehouden.

Los daarvan draagt een initiatief voor LNG op Medel, net als het tankstation De Vaalt, bij aan het landelijke LNG-netwerk dat in ontwikkeling is. Daarnaast is de locatie De Vaalt uitermate geschikt voor uitbreiding met andere duurzame brandstoffen in de toekomst, zoals bijvoorbeeld waterstof. Benadrukt moet worden dat onderhavig plan geen deel uitmaakt van, noch georiënteerd is op, industrieterrein Medel. Het tankstation richt zich met name op de A15 en hiermee is de relatie (en concurrentie) met industrieterrein Medel beperkt.

4. Wij merken op dat de geplande horecavoorziening in eerste instantie ondersteunend is aan het TOP. Het is geen onderdeel van een “reguliere” shop zoals die op het servicepunt Medel aanwezig is.

Parkeren voor vrachtwagens wordt op het terrein verboden in combinatie met actieve handhaving. Daarnaast zal het fysiek onmogelijk gemaakt worden om langs de openbare weg te parkeren. Verder blijkt uit een aanvullende analyse van Goudappel Coffeng dat er op het eigen terrein voldoende opstelcapaciteit voor vrachtwagens is. Wanneer de brandstofpompen voor vrachtverkeer bezet zijn, moeten andere vrachtvoertuigen op het terrein wachten tot de betreffende pomp vrij komt. In het ontwerp is voldoende opstelcapaciteit opgenomen om op het terrein te wachten zonder dat terugslag plaats vindt op de openbare weg. Wachtende voertuigen hebben hierdoor geen invloed op de doorstroming op de nieuwe Medelsestraatweg / Diepert.

5. Wij nemen het standpunt van de gemeente Tiel voor wat betreft hun voorkeurslocatie inzake een TOP voor kennisgeving aan. In onze optiek zijn er goede argumenten voor de door ons gekozen locatie:

-de locatie maakt nu al onderdeel uit van het bestaande Fietsknooppuntennetwerk Rivierenland;

-met de doorontwikkeling van het naastgelegen Park Lingemeren (gemeente Buren) en de bestaande fietsroutes is dit een ideale locatie voor een TOP;

-een TOP op deze locatie is in onze ogen aanvullend aan de TOP locatie bij Hotel Van der Valk en zal een versterking betekenen van het regionaal dekkende fietsroutenetwerk;

## **4. Conclusie**

Gelet op de ingekomen inspraak- en overlegreacties komen wij tot de conclusie dat het plan op een aantal onderdelen dient te worden aangepast. De algemene conclusie blijft dat de ontwikkeling van een tankstation en TOP ter plaatse beleidsmatig en ruimtelijke planologisch inpasbaar is.

Op basis van het aangepaste (ontwerp)bestemmingsplan zal de Coördinatieregeling op basis van art. 3.6.1 Wro worden gevolgd.