

ZIENSWIJZENNOTA

Bestemmingsplan 'Tankstation en TOP De Vaalt, Echteld'



september 2020

ZIENSWIJZENNOTA

Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan 'Tankstation en TOP De Vaalt, Echteld'

1. Inleiding

Het bestemmingsplan 'Tankstation en TOP De Vaalt, Echteld' maakt de realisatie van een onbemand tankstation met duurzame brandstoffen en een Toeristisch Overstap Punt (TOP) met horeca mogelijk op het perceel Medelsestraat 3 te Echteld. Op het perceel staat nu een afgebrande en grotendeels ingestorte voormalige boerderij. Voor het tankstation geldt dat de omgevingsvergunning gecoördineerd is voorbereid met het bestemmingsplan.

De tegen de ontwerp-omgevingsvergunning ingebrachte zienswijzen zijn in een separate zienswijzennota samengevat weergegeven en beoordeeld.

2. Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Tankstation en TOP De Vaalt, Echteld' heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 20 februari 2020 tot en met 1 april 2020 ter inzage gelegen bij de receptie in het gemeentehuis en was tegelijkertijd raadpleegbaar via de gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is bekend gemaakt in Hét Gemeentenieuws en de Staatscourant van woensdag 20 november 2019, en op de gemeentelijke website, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld mondeling of schriftelijk zijn/haar zienswijze omtrent het ontwerpplan kenbaar te maken. De hieronder genoemde zienswijzen zijn allen binnen de genoemde termijn ingediend en dienen derhalve ontvankelijk te worden verklaard.

Gecoördineerde besluitvorming

Voor het initiatief is gebruik gemaakt van de Coördinatieverordening ex artikel 3.30 Wro gemeente Neder-Betuwe. Dit betekent dat het bestemmingsplan gelijktijdig met de omgevingsvergunning in procedure is gebracht.

Het college besluit ten aanzien van de omgevingsvergunning, maar een eventueel beroep tegen bestemmingsplan en omgevingsvergunning kan gelijktijdig bij de Raad van State worden ingesteld.

3. Zienswijzen

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

1. Indiener zienswijze 1, Broekdijksestraat 1, 4054 NJ Echteld
2. Indiener zienswijze 2, Medelsestraat 4, 4054 NH Echteld
3. Indiener zienswijze 3, Dijkhuizen Olie
4. Indiener zienswijze 4, AB Telecom, Medelsestraat-Oost 22, 4004 LG Tiel

Er zijn geen mondelinge zienswijzen naar voren gebracht.

4. Inhoudelijke behandeling van de zienswijzen

De inhoud van de zienswijzen wordt per zienswijze in samengevatte vorm weergegeven en voorzien van een inhoudelijke beoordeling/weerlegging. Afgesloten wordt met het voorstel wat te doen met de zienswijze.

1. Indiener zienswijze 1, Broekdijksestraat 1 Echteld

1.1. Niet eens met het vestigen van een stedelijke ontwikkeling in agrarisch gebied. Het is geen agrarische functie. Onduidelijk waarom deze functie niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Beoordeling:

De ontwikkeling van het perceel met een tankstation/TOP is inderdaad geen agrarische ontwikkeling. Om die reden wordt ook het bestemmingsplan gewijzigd, met als doel het mogelijk maken van het tankstation/TOP. Het gebied kent van oudsher een agrarisch karakter. Echter, door de A15, de komst van de Betuweroute en de ontwikkeling van het industrieterrein Medel inclusief de nieuwe ontsluiting De Diepert is een meer kunstmatig landschap gecreëerd. Vanuit die optiek en de in gang gezette verkleuring van het gebied, kan niet worden gesproken van een stedelijke ontwikkeling in een primair agrarisch gebied. De ontwikkeling wordt met name als wenselijk beschouwd vanwege de ligging nabij de A15 en industrieterrein Medel.

Verder is het zo dat adviesbureau STEC – kort samengevat – heeft vastgesteld dat vestiging van het tankstation niet mogelijk is in het bestaand stedelijk gebied (STEC Groep, Ladder Tankstation en Toeristisch Overstappunt locatie De Vaalt, kenmerk 19.229 HP, 21 september 2020). Daarbij is van belang dat het tankstation tevens voorziet in de vraag naar brandstof van vrachtwagens. Ligging nabij de snelweg is dan ook wenselijk. Nog afgezien van het feit dat er geen geschikte binnenstedelijke locaties voor het tankstation beschikbaar zijn, is het ook niet wenselijk om het tankstation binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk te maken. Op locatie De Vaalt – buiten bestaand stedelijk gebied – is van overlast op de omgeving niet of nauwelijks sprake. Op een locatie binnen bestaand stedelijk gebied kan het tankstation leiden tot verkeers- en geluidsoverlast en/of het tankstation is – vanwege de aan te houden veiligheidsafstanden tot gevoelige functies – minder makkelijk inpasbaar.

Ten overvloede: het is niet zo dat er bij (voormalige) agrarische percelen alleen maar mogelijkheden zijn voor agrarische herontwikkeling. Zie hiervoor bijvoorbeeld het VAB-beleid (Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing) van de gemeente Neder-Betuwe. Hierin zijn bij agrarische bedrijfsbeëindiging ook mogelijkheden opgenomen voor niet-agrarische bedrijvigheid en woningbouw.

1.2. Er ontstaat een risico op calamiteiten en veiligheidsrisico's door het tankstation met LNG-voorziening.

Beoordeling:

Het aspect veiligheid en risico op calamiteiten is uitgebreid beoordeeld in de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende rapporten. De rapporten zelf zijn opgenomen als bijlage 8, 9 en 10 bij de plantoelichting. In paragraaf 4.7 van de plantoelichting is een samenvatting opgenomen van de genoemde onderzoeksrapporten. Kort samengevat blijkt uit de opgestelde rapporten dat er geen veiligheidsrisico's zijn die in de weg staan aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Verder is de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Brandweer Gelderland-Zuid) om advies gevraagd over het voorliggende initiatief. De Veiligheidsregio heeft op 8 juli 2019 een positief advies afgegeven. Het advies van de Veiligheidsregio (briefnummer: VR/UIT/19-019271) is als bijlage 11 opgenomen bij de plantoelichting.

Tot slot wordt opgemerkt dat er een veiligheidszone rondom de LNG-opslag in het bestemmingsplan is opgenomen. Binnen deze veiligheidszone gelden specifieke beperkingen wat betreft de toelaatbaarheid van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. De woning van reclamant is niet gelegen binnen deze zone.

1.3. Er worden problemen verwacht door de toename van verkeer in relatie tot de nu al bestaande verkeersdrukte. Bovendien is de verwachting dat de verlegde aansluiting gevaarlijker zal worden omdat de afstand tot de stoplichten langer wordt, hetgeen sneller rijden mogelijk maakt.

Beoordeling:

De gevolgen van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voor de verkeerssituatie zijn beoordeeld. Deze beoordeling is vastgelegd in het door adviesbureau Goudappel-Coffeng opgestelde verkeersanalyse die als bijlage 4 bij de plantoelichting is opgenomen. Verder is in paragraaf 4.2.1 van de plantoelichting een nadere beschouwing opgenomen van de aspecten verkeer en verkeersveiligheid. Voorts is gekeken naar de aangepaste aansluiting van de Medelsestraat op De Diepert. Deze aspecten zijn getoetst door adviesbureau Goudappel-Coffeng (bijlage 4 bij de plantoelichting). In dit kader wordt opgemerkt dat de verkeersanalyse van Goudappel-Coffeng – met het oog op de vaststelling van het bestemmingsplan – is geactualiseerd (Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk).

Er is sprake van een (maximale) toename van verkeersbewegingen van 1482 per etmaal als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen (p. 8 van het geactualiseerde verkeersrapport van Goudappel-Coffeng). Deze toename is nog steeds passend bij het wegtype van De Diepert (die kwalificeert als gebiedsontsluitingsweg buiten de kom). Kortom: de wegcapaciteit

van De Diepert is ruimschoots voldoende om de verkeerstoename als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen op te vangen.

Wat betreft de te verleggen aansluiting, wordt het volgende opgemerkt.

Het bestaande kruispunt Medelsestraat-De Diepert wordt in westelijke richting verlegd ten opzichte van de huidige situatie. Goudappel-Coffeng concludeert dat dit de verkeersveiligheid ten goede komt (p. 10 van het geactualiseerde verkeersrapport van Goudappel-Coffeng). Wij wijzen op onderstaande passage uit het rapport van Goudappel-Coffeng:

"Het ontwerp kent twee kruispunten: Medelsestraat-De Diepert en Medelsestraat-fietspad. Het kruispunt tussen de Medelsestraat en De Diepert wordt verlegd ten opzichte van de huidige situatie. Dit levert een verbetering van de verkeersveiligheid op. Het kruispunt op De Diepert met de Medelsestraat wordt vormgegeven als een voorrangskruispunt; waarbij verkeer op De Diepert in de voorrang is geplaatst. Deze kruispuntvorm is geschikt en veilig voor deze locatie." (Bron: Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk, p. 10)

De verbetering van de verkeersveiligheid heeft onder meer te maken met het feit dat de huidige aansluiting erg dicht op het knooppunt aansluiting A15 ligt. 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 en het borgen van goede, vrije zichthoeken heeft het verkeer van ruime afstand zicht op de aansluiting/verkeerssituatie. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers tijdig anticiperen op de verkeerssituatie (waardoor voertuigen tijdig waargenomen kunnen worden). De lange rechtstand uit de huidige situatie wordt hiermee verkort.. Tot slot concludeert Goudappel-Coffeng dat het beoogde ontwerp van de nieuwe aansluiting volstaat om toekomstige verkeerstromen goed te kunnen verwerken. De vormgeving heeft voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteiten te kunnen verwerken. Verder zijn verliestijden en wachtrijlengtes zeer beperkt. Hierdoor wordt ook geen risicogedrag of verlaagde risicoacceptatie van weggebruikers verwacht.

Tot slot wordt opgemerkt dat uit verkeerstellingen is gebleken dat in de huidige situatie er niet te hard wordt gereden op De Diepert. De met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zullen hierin geen verandering brengen. Dit overigens nog los van het feit, dat te hard rijden een gedraging is die met handhaving te maken heeft en niet als zodanig een directe relatie heeft met dit bestemmingsplan.

1.4. Woning van reclamant ligt binnen de richtafstand van 200m voor bedrijvigheid in milieucategorie 4.1 en binnen het invloedgebied qua veiligheid. Dit geldt overigens ook voor de TOP.

Beoordeling:

Een onbemand tankstation zelf valt in milieucategorie 2. De milieucategorie 4.1 heeft uitsluitend te maken met de LNG-opslag (vloeibaar aardgas). Zie hiervoor de VNG-brochure. In dit geval zijn echter niet de richtafstanden uit de VNG-brochure bepalend. Aan het voorliggende bestemmingsplan zijn namelijk specifieke externe veiligheidsrapporten ten grondslag gelegd waarin de risico's van het tankstation in kaart zijn gebracht en zijn beoordeeld. Deze rapporten zijn als Bijlage 10 en 12 bij de plantoelichting (Risicoanalyse en Verantwoording groepsrisico) opgenomen. In deze rapporten is ook ingegaan op het aspect veiligheid m.b.t. de LNG-tank.

De woning Broekdijksestraat 1 valt binnen het invloedsgebied (= maximale effectafstand bij calamiteiten). Echter, voor de aanvaardbaarheid van een ontwikkeling wordt ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) gekeken naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Plaatsen met een gelijk risico worden door risicocontouren op een kaart weergegeven. Het plaatsgebonden risico en groepsrisico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr (1 op 1.000.000 per jaar) dient volgens het Bevi gehanteerd te worden als grenswaarde voor kwetsbare objecten en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Deze risicocontour bedraagt bij onderhavige ontwikkeling ongeveer 50 meter en is als zodanig op de verbeelding aangegeven. Hierbinnen zijn geen (nieuwe) kwetsbare of beperkt kwetsbare functies mogelijk. De woning Broekdijksestraat is gelegen ver buiten deze zone, namelijk op ongeveer 200 meter van de LNG-opslag.

Bij de situering van de LNG-tank in relatie tot het TOP is uiteraard zeer zorgvuldig gekeken naar de onderlinge afstanden. De TOP is ook gesitueerd buiten de veiligheidszone van de LNG-tank.

1.5. Omliggende woningen hebben een bovengrondse propaantank zodat deze woningen een potentiële risicobron gaan vormen.

Beoordeling:

Op basis van de risicokaart uit het rapport 'Externe veiligheid / LNG-tankstation De Vaalt', d.d. 31 augustus 2018 (bijgevoegd als Bijlage 8 bij de plantoelichting, figuur 3 'Overige risicobronnen in de omgeving van het plangebied') is te zien dat de dichtstbijzijnde risicobron in het gebied een propaantank is bij de locatie Broekdijksestraat. Worstcase (tank met een inhoud van meer dan 5 m^3 tot aan gebouwen met grote aantallen mensen) bedraagt de aan te houden afstand 50 meter. Het plangebied bevindt zich echter op een afstand van meer dan 50 meter (ruim 400 meter) ten opzichte van deze risicobron. De propaantank vormt daarmee geen potentieel risico voor de voorgenomen ontwikkeling.

1.6. Deze ontwikkeling zal door de toename van verkeer aanzienlijk meer geluid op gaan leveren.

Beoordeling:

In het kader van het bestemmingsplan is het aspect geluid uiteraard meegenomen. Verwezen wordt naar paragraaf 4.4 en 4.5 van de toelichting. Ten aanzien van het aspect geluid merken wij op dat de vrees voor een onaanvaardbare toename van de geluidbelasting ongegrond is. De maatgevende ontwikkeling qua geluid is die van het onbemande tankstation. Deze functie brengt weinig geluidshinder met zich mee. In dit verband wordt verwezen naar het geluidsrapport dat is opgesteld door akoestisch adviesbureau Tideman en dat als bijlage is opgenomen bij de plantoelichting. Uit het rapport van Tideman blijkt dat er geen sprake is van een akoestisch relevante verslechtering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen.

1.7. Er zal sprake zijn van meer zwerfafval door de geplande horeca.

Beoordeling:

Heel formeel gezien is het aspect zwerfafval, voor zover dat in strijd met de openbare orde gebeurt, een kwestie van handhaving op basis van de APV. Een bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid dit te regelen. De initiatiefnemer/exploitant is uiteraard zelf ook gebaat bij een nette en verzorgde uitstraling van het terrein en de omgeving daarvan. De initiatiefnemer heeft daarom 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.

1.8. Toenemende lichtvervuiling

Beoordeling:

De woning van reclamant bevindt zich – hemelsbreed gemeten – op een afstand van ongeveer 200 meter van het plangebied. Tussen de woning van reclamant en het geprojecteerde tankstation bevinden zich verschillende obstakels (waaronder wegen met beplanting). Voorts zal het tankstation zelf worden ingepast door een grondwal met beplanting aan de westzijde en verplicht gesteld hagen aan de noordzijde. Van direct inschijnend licht vanuit het tankstation op de woning van reclamant kan dan ook nauwelijks sprake zijn.

1.9. Vermindering woongenot en waardevermindering woning

Beoordeling:

Indien iemand als gevolg van de bepalingen in een nieuw bestemmingsplan planschade meent te lijden, kan hiervoor een verzoek tot een tegemoetkoming in planschade worden ingediend bij burgemeester en wethouders. Zie hiervoor artikel

6.1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Planschadeverordening van de gemeente Neder-Betuwe. Eventuele tegemoetkomingen in de planschade die worden toegekend, komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Indiener zienswijze 2, Medelsestraat 4 te Echteld

2.1. Bestemming is agrarisch. Niet eens met stedelijke ontwikkeling in agrarisch gebied. Het is geen agrarische functie.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.1.

2.2. Het is vreemd dat de omgeving van het plangebied als transformatiezone aangewezen wordt en tegelijkertijd de landschappelijke waarden worden benoemd.

Beoordeling:

Op grond van het landschapsontwikkelingsplan Neder-Betuwe (2009) is het plangebied gelegen in de transformatiezone. Binnen dit gebied zijn de landschappelijke waarden reeds beperkt door de aanwezigheid van de grote infrastructuur (Betuweroute en A15) en de uitbreiding van het industrieterrein Medel. Onderhavig plan past binnen de (beleids)kaders van de transformatiezone. In het transformatielandschap wordt het beeld in de huidige situatie in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van de A15 en de Betuwespoorlijn. Deze infrastructuur benadrukt de oost-west gerichtheid van het gebied, die van oorsprong samenhangt met de ligging van de Rijn en de Waal. De ligging van deze infrastructuurbundel in het midden van het gebied draagt bij aan de beleving van de heldere opbouw van het gebied. Het vormt de as door de kommen, met aan weerszijden oeverwallen en uiterwaarden. De bundel van infrastructuur vormt een onderdeel van de opbouw van het gebied en dient om die reden te worden geaccepteerd. Er wordt om die reden niet voor gekozen deze infrastructuur volledig te maskeren met beplanting. Verder is het zo dat bij de realisatie van het plan de landschappelijke inpassing is gewaarborgd door het ontwerp van het gebouw en inrichting van het plangebied. Landschappelijke waarden van het gebied worden zo gerespecteerd. Gelet op de ligging draagt het plan bij aan een betere overgang tussen knooppunt A15 en het landschap.

Geconcludeerd kan worden dat het plangebied in de transformatiezone ligt, waar de landschappelijke waarden reeds beperkt zijn door de aanwezigheid van de grote infrastructuur (Betuweroute en A15) en de uitbreiding van bedrijventerrein Medel. Onderhavig plan past binnen de kaders van de transformatiezone.

2.3. Er ontstaat een risico op calamiteiten en veiligheidsrisico's door het tankstation met LNG-voorziening.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.2.

2.4. Het begrip 'horeca' is te ruim (art. 1.19 jo. art. 4 lid 1 sub a onder 3)

Beoordeling:

De redactie van artikel 1.19 van de planregels is aangepast, in die zin dat de logiesfunctie is geschrapt. De omschrijving van het begrip 'horeca' is daarmee ingeperkt. Artikel 1.19 van de planregels luidde als volgt:

"een bedrijf waar hoofdzakelijk dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin logies wordt verstrekt, zoals bijvoorbeeld een café, restaurant, hotel, pension, en naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen bedrijven, een en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie".

De nieuwe redactie van het artikel komt als volgt te luiden:

"een bedrijf waar hoofdzakelijk dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse of onderweg worden verstrekt, zoals bijvoorbeeld een café, restaurant, lunchroom, en naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen bedrijven, een en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;".

2.5. De bouwhoogte van de kap (9 meter) en LNG-zuil (20 meter) is in strijd met provinciaal beleid en regelgeving buiten bestaand stedelijk gebied.

Beoordeling:

De provinciale verordening bevat ter plaatse van het plangebied geen hoogtebeperkingen voor gebouwen dan wel bouwwerken. De stelling van reclamant is dan ook onjuist. Wat betreft de vormgeving van het gebouw en de silo, merken wij op dat er een landschappelijke en architectonische onderbouwing is opgesteld. Voor de kleurstelling en vormgeving van de silo en het gebouw heeft afstemming plaatsgevonden met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Bovendien is er sprake van landschappelijke inpassing van de elementen door realisatie van een zichtwal, aanplant van hagen en het groene dak van het gebouw.

2.6. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken regels omtrent archeologie.

Beoordeling:

Met betrekking tot het aspect archeologie wordt verwezen naar het archeologisch onderzoek 'Archeologisch onderzoek De Vaalt te Echteld, gemeente Neder-Betuwe,

Bureauonderzoek (BO) en Inventariserend veldonderzoek (IV-O), d.d. 23 maart 2019, dat als Bijlage 17 onderdeel uitmaakt van de plantoelichting. In dit onderzoek wordt (op p. 23) het volgende geconcludeerd c.q. geadviseerd: *"Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek is vervolgonderzoek ons inziens niet noodzakelijk. De kans op het aantreffen van (onverstoorde) archeologische resten wordt klein geacht. De voorgenomen ingrepen kunnen ons inziens zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd. Indien tijdens de uitvoering alsnog onverwachte archeologische resten worden aangetroffen, dient hiervan direct melding gemaakt te worden bij het bevoegd gezag in het kader van de wettelijke meldingsplicht conform de Erfgoedwet. Bovenstaand advies is beoordeeld en goedgekeurd door het bevoegd gezag, de gemeente Neder-Betuwe. In de te verstrekken vergunning dient echter wel het voorschrift opgenomen te worden omtrent archeologische toevalsvondsten."*

Conform het archeologisch onderzoek is in de vergunningvoorschriften (behorende bij de activiteit 'aanleggen') vastgelegd dat in het geval dat bij de uitvoeringsfase van de sloop-, bouw-, sanerings- of graafwerkzaamheden archeologische resten aan het licht komen, dan wel dat men redelijkerwijs kan vermoeden dat het om archeologische resten gaat, deze vondst zo spoedig mogelijk gemeld dient te worden (op grond van de wettelijke meldingsplicht op basis van artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet). Daarnaast is vastgelegd dat de opdrachtgever de aannemer(s) verplicht attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de graafwerkzaamheden en hen verplicht om archeologische vondsten eveneens zo spoedig mogelijk te melden bij de lokale overheid, de gemeente (en eventuele in samenspraak met de lokale overheid) bij de minister van OCW.

2.7. Er worden problemen verwacht door de toename van verkeer in relatie tot de nu al bestaande verkeersdrukte. Bovendien is de verwachting dat de verlegde aansluiting gevaarlijker zal worden omdat de afstand tot de stoplichten langer wordt, hetgeen sneller rijden mogelijk maakt.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.5.

2.8. Er zal sprake zijn van meer zwerfafval door de geplande horeca.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.7.

2.9. Vermindering woongenot en waardevermindering woning.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.9.

2.10. Woning van reclamant ligt binnen de richtafstand van 200m voor bedrijvigheid in milieucategorie 4.1 en op de rand van het invloedsgebied.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.4.

2.11. Activiteiten kunnen leiden tot veiligheidsrisico's in de omgeving, ook buiten het invloedsgebied. Daarnaast bevindt de TOP zich binnen het invloedsgebied.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar Bijlage 8, 9, 10, 11 en 12 bij de plantoelichting waar de veiligheidsaspecten van deze ontwikkeling uitvoerig zijn onderzocht, berekend en onderbouwd. Kwetsbare objecten dienen buiten de 50 meter contour te liggen. Hier wordt aan voldaan. Daarbij komt dat dit juridisch ook geborgd is in het bestemmingsplan. Op de verbeelding (plankaart) is namelijk een veiligheidszone voor LNG opgenomen. In artikel 13.2.2 van de planregels is vervolgens vastgelegd dat ter plaatse van de gronden die zijn gelegen binnen de veiligheidszone van LNG geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan. Tot slot wordt nog opgemerkt dat er advies is ingewonnen bij de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Brandweer Gelderland-Zuid) over de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft op 8 juli 2019 een positief advies afgegeven (briefnummer: VR/UIT/19-019271). Dit advies is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen.

2.12. Het tankstation met LNG zal onbemand opereren, wat een verhoogd risico met zich meebrengt.

Beoordeling:

Het feit dat sprake is van een onbemande situatie is meegenomen in de algehele beoordeling van de veiligheidsaspecten van deze ontwikkeling. Onder andere de onderwerpen Zelfredzaamheid en Bestrijdbaarheid zijn beoordeeld door de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Brandweer Gelderland-Zuid). Ook de Brandweer Gelderland-Zuid heeft het onbemande karakter van het tankstation als uitgangspunt genomen (zie eerdergenoemd advies van 8 juli 2019).

2.13. Omliggende woningen hebben een bovengrondse propaantank zodat deze woningen een potentiële risicobron gaan vormen.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.5

2.14. Deze ontwikkeling zal door de toename van verkeer aanzienlijk meer geluid op gaan leveren.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 1 onder 1.6.

2.15. Soortenbescherming: voor het plan is een quickscan uitgevoerd, dit is onvoldoende. Er is aanvullend veldonderzoek naar verschillende diersoorten en waarschijnlijk niet een ontheffing Wet Natuurbescherming aangevraagd te worden.

Beoordeling:

De Wet natuurbescherming kent – als het gaat om de bescherming van diersoorten – een eigen regime, afwegingskader en ontheffingen- en vergunningensysteem. Dit staat dus los van de vaststelling van een bestemmingsplan. Wel is het zo dat – in verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan – beoordeeld moet worden of de Wet natuurbescherming in de weg staat aan vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is in de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ook al vaker uitgemaakt (bijv. AbRS 22 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1769, r.o. 58.1). Om deze reden moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een ecologische beoordeling plaatsvinden, zodat eventuele ecologische knelpunten in een vroeg stadium bekend worden. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is een flora & fauna quickscan uitgevoerd (Bijlage 14 bij toelichting). Tijdens het veldbezoek zijn de door reclamant aangehaalde soorten – kleine marterachtigen, vleermuizen, amfibieën en broedvogels – of sporen daarvan niet aangetroffen. Aan de hand van deze bevindingen wordt het niet nodig geacht over te gaan tot nader veldonderzoek. Kortom: er zijn geen indicaties waaruit zou kunnen volgen dat de Wet natuurbescherming aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat.

In dit verband wordt nog opgemerkt dat er een wettelijke zorgplicht geldt om voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 lid 1 van de Wet natuurbescherming). Deze zorgplicht komt er in de praktijk in de kern op neer dat bij de realisatie van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, voldoende acht moet worden geslagen op het voorkomen van beschermde dier- en plantensoorten in en om het plangebied. Indien en voor zover een ontheffing/vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist omdat er bijvoorbeeld een dier- of plantensoort in of nabij het plangebied voorkomt, dan dient de initiatiefnemer deze aan te vragen. Op voorhand zijn er geen indicaties dat een eventuele ontheffing/vergunning niet verleend kan worden. Temeer omdat het laten voortbestaan van de huidige situatie – er is sprake van een ingestorte boerderij – uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk is. Het veiligheidsbelang kan al een voldoende reden zijn om een ontheffing/vergunning te verkrijgen, voor zover deze vereist zou zijn.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat aan de randen van het plangebied gekapte bomen teruggeplant worden en ook nieuwe bomen zullen worden toegevoegd. Uit ecologisch oogpunt bezien is dat positief.

2.16. Reclamant stelt dat het relativiteitsvereiste, wat betreft soortenbescherming, hen niet tegengeworpen kan worden.

Beoordeling:

Het relativiteitsvereiste is nu – in de zienswijzenfase – niet aan de orde. Deze geldt namelijk niet in de zienswijzenfase, uitsluitend in de beroepsfase. Dit betoog wordt ter kennisname aangenomen.

2.17. Gebiedsbescherming: reclamant stelt dat een passende beoordeling voor het project vereist is. Onderbouwd met memo en berekening door Rho adviseurs. Er worden aanpassingen aan de berekening voorgedragen met betrekking tot de aanlegfase (sloopactiviteit) en gebruiksfase.

Beoordeling:

De door adviesbureau Gras opgestelde ecologische beoordeling en de daaraan ten grondslag liggende AERIUS-stikstofberekeningen zijn geactualiseerd en als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Uit de ecologische beoordeling en berekeningen blijkt expliciet dat adviesbureau Gras rekening heeft gehouden met de sloopactiviteiten (als onderdeel van de aanlegfase). Uit deze beoordeling blijkt – kort samengevat – dat geen significant negatieve effecten optreden ter plaatse van Natura 2000-gebieden.

Voor zover reclamant kanttekeningen plaatst bij de berekeningssystematiek en het moment waarop de verkeersstromen opgaan in het heersend verkeerbeeld, wordt opgemerkt dat de rijlijnen zijn bepaald en beoordeeld aan de hand van de door de provincies (Bij12) uitgegeven handreiking voor de invoer van gegevens in het rekenprogramma AERIUS. De kanttekeningen die reclamant maakt zijn geen aanleiding om de rijlijnen bij te stellen.

Vanaf hier wordt ingegaan op de inhoud van het memo van Rho adviseurs (30 maart 2020) dat als bijlage bij de zienswijze is overgelegd (voor zover de door Rho aangehaalde punten nog niet aan bod gekomen in voorgaande weerlegging):

2.18. Het ontbreekt aan een onderbouwing dat het aantal parkeerplaatsen voor de horeca +TOP voldoende is.

Beoordeling:

Adviesbureau Goudappel-Coffeng heeft haar eerdere verkeersonderzoek geactualiseerd (zie Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk.). Goudappel-Coffeng heeft de parkeervraag van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte functies geanalyseerd. Zoals vermeld in het rapport zal gedeeltelijke uitwisseling van doelgroepen plaatsvinden tussen horeca-klienten en TOP-bezoekers. TOP-bezoekers komen zowel met de auto als met de fiets. Uit hoofdstuk 2 van het rapport van Goudappel-Coffeng (opgenomen

als bijlage bij de plantoelichting) blijkt in ieder geval dat voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

2.19. *Er is geen rekening gehouden met parkeervraag van gebruikers van het tankstation die van de horeca gebruik maken.*

Beoordeling:

Het tankstation is onbemand en genereert dus in beginsel geen parkeervraag (zie paragraaf 2.1.1 van het rapport van Goudappel-Coffeng, zoals deze bij de plantoelichting is gevoegd). Bezoekers die getankt hebben en vervolgens gebruik maken van de horeca vallen vanaf dat moment in de berekening van de parkeervraag van de horeca, als horeca-klant. Hiermee is de parkeervraag voldoende en volledig berekend.

2.20. *Wanneer vrachtauto's op elkaar moeten wachten is er onvoldoende ruimte om te passeren.*

Beoordeling:

Het plan voorziet in drie opstelplaatsen voor vrachtauto's. Uit het rapport van Goudappel-Coffeng volgt dat dit voldoende is om piekmomenten op te kunnen vangen. Wanneer de brandstofpompen voor vrachtverkeer bezet zijn, moeten andere vrachtvoertuigen op het terrein wachten tot de betreffende pomp vrijkomt. De voorziene opstelcapaciteit voorziet in voldoende mate hierin, zonder dat terugslag plaats vindt op de openbare weg (zie paragraaf 4.2.1 en bijlage 3 uit het geactualiseerde rapport van Goudappel-Coffeng). Hierbij wordt nog opgemerkt dat wanneer twee vrachtvoertuigen achter elkaar staan opgesteld, het parkeerterrein/pompstation voor personenverkeer toegankelijk blijft. Wachtende vrachtvoertuigen – zo stelt Goudappel-Coffeng vast – hebben hierdoor geen invloed op de doorstroming op de nieuwe Medelsestraatweg. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van terugslag tot aan de openbare weg of een belemmering optreedt voor auto's die naar het parkeerterrein willen rijden. Parkeren op de openbare weg is bovendien verboden en daar zal, waar nodig, handhavend tegen worden opgetreden.

2.21. *Mogelijk gaan auto's parkeren buiten de aangewezen parkeervakken, op de rijbaan of in de berm van de nieuw aan te leggen Medelsestraat.*

Beoordeling:

Met betrekking tot de parkeerberekeningen en capaciteit wordt verwezen naar het rapport van Goudappel-Coffeng en de beoordeling hierna onder 2.27 tot en met 2.29. In het Inrichtingsplan wordt, ondanks de verwachting dat de parkeer capaciteit voldoet, eventueel 'wildparkeren' verhinderd door het aanbrengen van anti-parkeerobstakels in de berm van de nieuw aan te leggen Medelsestraat in de vorm van betonelementen. Bovendien is parkeren op de openbare weg verboden en zal daar, waar nodig, handhavend tegen worden opgetreden.

2.22. Vertrekkende auto's uit de parkeerplaatsen kunnen aankomende auto's niet gelijktijdig passeren/zien als gevolg van mogelijk opgestelde (wachtende) vrachtauto's.

Beoordeling:

Met betrekking tot de routing op de kavel is gekozen voor eenrichtingsverkeer. Bestuurders worden hier middels bebording op gewezen. Door deze routing is er geen sprake van tegemoetkomend verkeer of mogelijke hinder door opgestelde vrachtauto's zoals reclamant stelt.

2.23. Het berekende volumepotentieel als basis voor de berekende verkeersgeneratie is niet terecht.

Beoordeling:

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend aan de hand van het volumepotentieel van de locatie. Dit volumepotentieel is onderbouwd in het ladderrapport van adviesbureau STEC en het daarvan onderdeel uitmakende rapport van Bureau Star Line dat zeer gedetailleerde volumeberekeningen bevat. Er zijn geen valide redenen om – voor de verkeersberekeningen – geen aansluiting te zoeken bij de door Bureau Star Line uitgevoerde berekeningen.

2.24. De gemeten percentages vrachtverkeer op De Diepert en afritten van de A15 spreken elkaar tegen. Een aanvullend onderzoek is noodzakelijk.

Beoordeling:

Als uitgangspunt van de verkeersrapportage is een recente verkeerstelling uitgevoerd in opdracht van de gemeente Neder-Betuwe genomen. Deze verkeerstelling heeft als meetperiode 31-10-2018 t/m 15-11-2018 en is uitgevoerd middels telslangen (MetroCourt) door Dufec/Meetel op de Diepert (beide richtingen). Er is geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid of objectiviteit van het in de meting waargenomen percentage vrachtverkeer.

2.25. Het ontbreekt aan een onderbouwing van de 'schaling' van het verkeersmodel.

Beoordeling:

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel en de verkeerstellingen. Uit een vergelijking van beiden bleek dat in de praktijk (de tellingen) de intensiteiten op de Diepert iets hoger lagen ten opzichte van het basisjaar (2016) uit het verkeersmodel. Voor de kruispuntberekeningen zijn de kruispuntstromen uit het verkeersmodel voor het basisjaar opgehoogd aan de hand van de verkeerstellingen. Hierbij is voor alle drie de takken een ophoging van de intensiteiten doorgevoerd (worst-case). Deze zelfde ophoging is vervolgens doorgevoerd en toegepast voor de kruispuntstromen in het studiejaar (2030).

2.26. Er wordt een onjuiste aanname gedaan met betrekking tot de ontsluiting van de uitbreiding van Medel.

Beoordeling:

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat Goudappel-Coffeng de verkeersanalyse die als Bijlage 4 aan de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd heeft geactualiseerd. Het geactualiseerde onderzoek is tevens opgenomen als bijlage bij de omgevingsvergunning (kenmerk: 002449.20200921.R01.09.Jsk). In deze geactualiseerde versie van de verkeersanalyse is voor de toekomstige verkeerssituatie gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat recent is opgesteld voor de ontwikkelingen van het bedrijventerrein Medel II (planjaar 2030). Dit model strookt meer bij de actualiteit. Uit de geactualiseerde verkeersanalyse blijkt dat aanzienlijk minder verkeer op de Medelsestraat aanwezig zal zijn ten opzichte van het eerdere model. Voor de berekeningen zijn de intensiteiten op de Medelsestraat, anders dan de ophoging aan de hand van de verkeerstellingen, dan ook niet meer handmatig gecorrigeerd in deze geactualiseerde verkeersanalyse (zie de gewijzigde bijlage 1 bij het geactualiseerde rapport van Goudappel-Coffeng).

Daarnaast wordt opgemerkt dat bij de dimensionering van het kruispunt met een rekenmodel (VISSIM-software) een berekening is gemaakt van het toekomstig kruispunt (bijlage 1 bij het geactualiseerde rapport van Goudappel-Coffeng). Hierbij is de ontwikkeling zelf ook meegenomen in de toekomstige situatie. Uit deze analyse blijkt dat de beoogde kruispuntvormgeving het verkeer acceptabel kan verwerken. De vormgeving heeft voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersbelasting te kunnen verwerken.

2.27. De erfontsluiting is onveilig, niet acceptabel en het ontbreekt in het plan aan een invoegstrook vanaf De Diepert.

Beoordeling:

De vormgeving van de erfontsluiting en daarmee het nieuwe kruispunt Medelsestraat – Diepert is getoetst in het verkeersrapport van Goudappel-Coffeng. In de kruispuntberekening is rekening gehouden met opstelcapaciteit op de inrichting en ‘terugslag’ op de openbare weg. In de toetsing hiervan is geconcludeerd dat de vormgeving van het kruispunt (zonder uitvoegstrook) in combinatie met de vormgeving van de inrichting voldoende capaciteit heeft om de toekomstige verkeersbelasting aan te kunnen. Het feit dat er niet is gekozen voor een uitvoegstrook heeft tevens te maken met het bevorderen van de zichtlijnen/oprijzicht van het kruispunt, zo is er geen kans op ‘afdek-ongevallen’ door afslaande voertuigen die het zicht ontnemen aan voertuigen die in oost-west richting rijden.

2.28. Op een aantal punten is de laddertoets van STEC met bijbehorend Distributief Planologisch Onderzoek van Starline niet volledig of niet voldoende onderbouwd, te weten:

- a. De behoefte onderbouwing voldoet niet aan de Handreiking duurzame verstedelijking.***
- b. Het is onvoldoende gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet in stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.***
- c. Reclamant meent dat er in belangrijke mate overlap zal bestaan tussen de markt van het beoogde tankstation en Total Medel.***
- d. De compensatie van het overaanbod volgend uit het Starline onderzoek wordt overschat gezien de onzekerheid met betrekking tot de realisatie van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 (ViA15)***
- e. De doorzet-aannames zijn niet realistisch***
- f. Het aantal tankstations binnen het onderzochte marktgebied is niet meer actueel.***

Beoordeling:

In verband met de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking uit artikel 3.1.6 van het Bro (met het oog op het bepalen van de behoefte aan onder andere het tankstation) heeft adviesbureau STEC een laddertoets opgesteld. Aan deze laddertoets ligt een gedetailleerd rapport van adviesbureau Star Line ten grondslag. Star Line heeft op gedegen en gedetailleerde wijze een marktanalyse voor de brandstoffenmarkt uitgevoerd. Bureau Star Line alsook STEC hebben rekening gehouden met alle tankstations die zich in de relevante marktregio bevinden (zie Bijlage III bij het rapport van Star Line waarin alle tankstations worden benoemd). Uit het rapport van STEC blijkt dat er voldoende marktruimte is voor tankstation De Vaalt, zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande tankstations. Samengevat concludeert adviesbureau STEC het volgende:

- De marktanalyse van Bureau Star Line (dat de basis vormt voor het rapport van STEC) laat zien dat voor zowel de reguliere markt als de truckdieselmarkt voldoende marktruimte is om tankstation De Vaalt te realiseren. De levensvatbaarheid van de bestaande tankstations komt niet in gevaar als gevolg van de realisatie van tankstation De Vaalt.
- Tankstation De Vaalt wordt ruim buiten de bebouwde kom gerealiseerd. Gelet hierop zal tankstation De Vaalt dan ook niet of nauwelijks van invloed zijn op de omliggende dorpspompen in de kleine kernen. Het tankstation richt zich immers met name op de vraag van doorgaand verkeer op de A15 en van regionaal verkeer van en naar de aansluiting 34.
- Wat betreft de reguliere markt concludeert STEC dat – in kwantitatieve zin – er sprake is van een vraagoverschot van 2 tot 2,5 miljoen liter op jaarbasis. Kortom: er is marktruimte voor tankstation De Vaalt. De levensvatbaarheid van de al aanwezige tankstations binnen het onderzochte marktgebied worden qua volume niet aangetast door de komst van tankstation De Vaalt.
- Wat betreft de markt voor truckdiesel (inclusief LNG) geldt dat deze markt hoofdzakelijk bestaat uit 'gestuurde' liters waarbij prijs, merk, contractuele afspraken tussen afnemer en aanbieder en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker. Gestuurde liters zijn liters truckdiesel die door 'prijsafspraken' tussen aanbieders getankt worden. Met andere woorden,

een transportbedrijf met Shell-kaarten, zal bijvoorbeeld niet bij Esso gaan tanken. Transporteurs en exploitanten van tankstations 'sturen' op basis van deze afspraken een groot deel van de truckdiesel-markt naar bepaalde plekken. Hierbij is het voor de 'merken' van belang om een dekkend netwerk te hebben verspreid door het land waarbij prijs, merk en bereikbaarheid essentieel en doorslaggevend zijn voor de trucker. De omvang van de vraag naar truckdiesel is dan ook bijna niet te meten, juist omdat de truckdiesel sector zeer complex, groot en volledig anders tankgedrag vertoont dan de reguliere tankstations voor personen en lokaal bedrijvenverkeer. Het feit dat er al meerdere grote(re) truckdiesel locaties binnen het marktgebied aanwezig zijn, is al een bewijs dat de vraag naar truckdiesel ter plaatse enorm is. Gelet op de verwachte marktontwikkeling – zoals naar voren komt uit het rapport van Bureau Star Line – is het aannemelijk dat ook zowel de kwantitatieve als kwalitatieve (bv. LNG) vraag naar transportliters de komende jaren verder zal toenemen. Belangrijk hierin is het feit dat de rijksweg A15 een belangrijke nationale en internationale transportroute die rechtsreeks leidt naar Port of Rotterdam; een route waarlangs dus veel transportbedrijven en logistiek gebonden bedrijven gevestigd zijn en waar dus veel getankt wordt. Een dekkend netwerk van merk-stations is hierbij wenselijk. De Vaalt levert hieraan een bijdrage.

- Bij tankstation De Vaalt zal ook LNG (een nieuwe duurzame brandstof) getankt kunnen worden. De Rijksoverheid stimuleert fiscaal ook het gebruik van LNG nu deze brandstof een bijdrage levert aan het behalen van klimaatdoelstellingen. Verder hebben in Europees verband de lidstaten (waaronder dus ook Nederland) zich gecommitteerd om een internationaal dekkend netwerk van LNG-tankpunten langs de belangrijkste snelwegen in de EU tot stand te brengen. Tankstation De Vaalt heeft daarmee een netwerkfunctie en levert een bijdrage aan het tot stand brengen van een dekkend LNG-netwerk (in een straal van circa 20 kilometer rondom de projectlocatie is nu nog slechts één LNG-tankstation beschikbaar).
- In de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan is – kort samengevat – gesteld dat onzeker is of de realisatie van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 (ViA15) ook daadwerkelijk hun doorgang zullen hebben. Om die reden dient, zo wordt in de zienswijzen gesteld, geen rekening te worden gehouden met de uitbreiding van Bedrijvenpark Medel en de verlenging van de A15. In verband met deze zienswijzen is in het rapport van Bureau Star Line en de laddertoets van STEC tevens gezien wat de consequenties zouden zijn indien Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 geen doorgang zouden hebben. In dat scenario veranderen de conclusies van de rapporten van Star Line en STEC niet. Ook zonder die ontwikkelingen is er voldoende marktruimte voor tankstation De Vaalt. Hierbij is expliciet vastgesteld dat het tankend verkeer bij De Vaalt slechts voor een beperkt deel enige mate van overlap vertoont met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel (gelegen op bedrijventerrein Medel). Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. De realisatie van tankstation De Vaalt tast dan ook – zo wordt geconcludeerd – de

levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet aan.

- Omdat ook snellaadpalen voor elektrische auto's gerealiseerd worden op de locatie speelt De Vaalt daarmee ook in op de behoefte vanuit personenvervoer om langs belangrijke transportassen een netwerk van laadfaciliteiten te realiseren en daarmee te voorzien in een groeiende behoefte op dit vlak.
- De locatie De Vaalt kan – naast het bedienen van vraag van doorgaande reizigers en woon-werkverkeer – ook een toeristisch recreatieve functie vervullen. In het Rivierengebied zijn diverse fietsknooppunten en ook zijn er ambities om de toeristisch recreatieve functie van het Lingemeer te versterken. Locatie De Vaalt ligt bij knooppunt 3, waar onder andere fietspaden van/naar het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lingemeer en de Waal samenkomen. Om die reden wordt voorzien in een kleinschalige (ondersteunende) horeca-ontwikkeling (maximaal 260 m²), gericht op gebruikers van het tankstation en passerende (fiets)toeristen. De beoogde ontwikkeling draagt op die manier bij aan de versterking van de infrastructuur voor (fiets)recreatie in de omgeving. Het effect van deze horecavoorziening op bestaande lokale en regionale aanbieders is verwaarloosbaar aangezien de horecavoorziening op De Vaalt zich richt op automobilisten, bestemmingsverkeer voor Medel en recreanten in de omgeving.

Gelet op bovenstaande conclusies en bevindingen, concluderen wij dat het met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte tankstation De Vaalt 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. Met andere woorden: 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. Van onaanvaardbare leegstand is niet gebleken.

2.29. Er wordt niet aangetoond dat het saneringsplan wordt uitgevoerd.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar de weerlegging van de zienswijze van reclamant 3 onder 3.24.

2.30. Er wordt niet aangetoond dat de benodigde investeringen en financiële consequenties van het plan economisch uitvoerbaar zijn.

Beoordeling:

Er is een anterieure overeenkomst gesloten met initiatiefnemer waarin het kostenverhaal en het planschaderisico wordt geregeld. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk. De kosten voor de uitvoering liggen volledig bij de ontwikkelende partij. Het plan is financieel uitvoerbaar.

2.31. Het terras ligt niet binnen de 'specifieke vorm van bedrijf-tankstation, TOP en horeca' waardoor de positionering hiervan kan veranderen.

Beoordeling:

De planregels zijn op dit punt aangepast. In het bestemmingsplan is nu geborgd dat een terras uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'terras'.

2.32. De situering van de bebouwing in de onderbouwing spuitzonering is anders als hetgeen in het bestemmingsplan. De onderbouwing spuitzonering kan niet dienen als onderbouwing van deze ontwikkeling.

Beoordeling:

Reclamant merkt terecht op dat de positionering van de bebouwing en het terras (iets) anders is verbeeld in het Spuitzoneringsonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt. Echter, in de definitieve vormgeving van gebouw en terras is een gelijke afstand tot de dichtstbijzijnde agrarische perceelsgrens aangehouden waardoor de conclusies en (worst-case) berekeningen omtrent spuitzonering overeind blijven en geen belemmering vormen voor het plan. De afstand van 34 meter blijft gehandhaafd en zit daarmee ruim boven de 30 metergrens in een kale boom situatie (worst case) waarmee een goed verblijf- en leefklimaat is geborgd. Zoals hierboven ook is opgemerkt onder 2.31, is de locatie van het terras vastgelegd in het bestemmingsplan.

2.33. Een watervergunning ontbreekt.

Beoordeling:

Voor alle activiteiten in de beoogde ontwikkeling die voor de Waterwet vergunningplichtig zijn heeft initiatiefnemer reeds een vergunningprocedure Waterwet doorlopen. Dit voor het dempen van de C-watergang en het aanpassen van de bestaande A-watergang. Deze vergunning is verleend op 15 oktober 2019 (Besluitnummer: 2019096437/2019121327) en inmiddels onherroepelijk.

2.34. In de rapporten 'De Vaalt-De Diepert' (2 juli 2019) en 'LNG-tankstation De Vaalt' (31 augustus 2018) hoort de TOP, als kwetsbaar object, ingetekend te worden.

Beoordeling:

Verwezen wordt naar Bijlage 8, 9, 10, 11 en 12 bij de plantoelichting waar de veiligheidsaspecten van deze ontwikkeling uitvoerig zijn onderzocht, berekend en onderbouwd. Kwetsbare objecten dienen buiten de 50 m contour te liggen. Hier wordt aan voldaan en daarbij komt dat dit juridisch ook geborgd is in het bestemmingsplan. Op de verbeelding (plankaart) is namelijk een veiligheidszone voor LNG opgenomen. In artikel 13.2.2 van de planregels is vervolgens vastgelegd dat ter plaatse van de gronden die zijn gelegen binnen de veiligheidszone van LNG

geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan. Tot slot wordt nog opgemerkt dat er advies is ingewonnen bij de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Brandweer Gelderland-Zuid) over de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. De Veiligheidsregio Gelderland-Zuid (Brandweer Gelderland-Zuid) heeft een positief advies afgegeven. Dit advies d.d. 8 juli 2019 is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen.

2.35. In rapport 'Vorbereiding verantwoording groepsrisico Medel/De Vaalt' (12 juli 2019) komen de genoemde aantallen personen in het invloedsgebied niet overeen. Bovendien is het aantal van 120 personen in de TOP niet onderbouwd.

Beoordeling:

Voor de realisatie van het LNG-tankstation en TOP de Vaalt is er een toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied van de Betuweroute, de A15 en De Diepert te verwachten, namelijk circa 112. Adviesbureau AVIV hanteert echter conservatieve aannames en gaat er worst case van uit dat 120 personen continu aanwezig zijn in het plangebied. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn. Dat is de verklaring voor het geconstateerde verschil.

2.36. Het Inrichtingsplan is onvoldoende concreet.

Beoordeling:

Reclamant merkt terecht op dat het Inrichtingsplan een aantal suggesties doet. Het Inrichtingsplan zal aangepast worden met de concrete invulling van beplanting en hoogtes die reeds zijn afgestemd met de landschapsarchitect uit de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

2.37. Reclamant heeft verschillende opmerkingen bij de m.e.r.-beoordeling en stelt dat er geen rekening is gehouden met cumulatie met andere projecten, dat het TOP ten onrechte buiten de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gehouden, de beoordeling stikstofdepositie in de vormvrije m.e.r. anders is dan in het bestemmingsplan opgenomen, ten onrechte gebruik is gemaakt van de NSL-rekentool en nader onderzoek noodzakelijk is in het kader van luchtkwaliteit.

Beoordeling:

Op grond van Bijlage III van de m.e.r.-richtlijn moeten de kenmerken van het project in ogenschouw worden genomen, waaronder de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten. In de aanmeldnotitie is vastgesteld dat er geen sprake is van een (relevante) cumulatie. Gelet op de aard en omvang van de voorliggende ontwikkeling is het niet aannemelijk dat de in de aanmeldingsnotitie getrokken conclusie onjuist is. In dit verband wordt ook nog opgemerkt dat de cumulatie zich met name zou kunnen voordoen bij de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Nu uit de geactualiseerde stikstofberekeningen volgt dat er geen stikstofdepositie optreedt ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen, staat

daarmee ook vast dat er geen cumulatie kan voordoen. Overigens, ook de onderliggende (milieu)rapporten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen, bieden geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van een relevante cumulatie van milieueffecten die noodzaakt tot het opstellen van een milieueffectbeoordeling (als bedoeld in de m.e.r.-richtlijn). Uit deze rapporten blijkt namelijk dat er geen sprake zal zijn van cumulatieve effecten die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (AbRS 12 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4078, r.o. 7).

Conclusie: zienswijze is gedeeltelijk gegrond en leidt tot de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan:

- inrichtingselementen (beplanting en grondwallen) worden concreet beschreven in het Inrichtingsplan;
- de in artikel 1.19 van de planregels opgenomen definitie van het begrip 'horeca' wordt aangepast (de logiesfunctie wordt geschrapt) en komt als volgt te luiden: *"een bedrijf waar hoofdzakelijk dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse of onderweg worden verstrekt, zoals bijvoorbeeld een café, restaurant, lunchroom, en naar de aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen bedrijven, een en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;"*;
- in het bestemmingsplan is geborgd dat een terras uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'terras';

3. Indiener zienswijze 3, Dijkhuizen Olie

3.1. *Reclamant exploiteert een tankstation en stelt over een door Industrieschap Medel verleend exclusief exploitatierecht te beschikken voor het bestaande bedrijventerrein en eventueel oostwaartse uitbreidingen daarvan op het grondgebied van de gemeente Neder-Betuwe. Naar het oordeel van reclamant wordt dit exclusiviteitsrecht geschonden met het voorliggende plan.*

Beoordeling:

Niet is gebleken dat aan reclamant een exclusief exploitatierecht is toegekend. Gelet hierop bestaat er dan ook geen enkele aanleiding voor de gemeenteraad om af te zien van de vaststelling van het bestemmingsplan.

Uitsluitend de gemeenteraad gaat over de vaststelling van bestemmingsplannen (en niet het Industrieschap). De omstandigheid dat de gemeente Neder-Betuwe als publiekrechtelijke rechtspersoon betrokken is bij het Industrieschap Medel, wil nog niet zeggen dat de gemeenteraad – als bestuursorgaan – niet meer bevoegd is voorliggend bestemmingsplan vast te stellen dan wel zijn wettelijk toegekende bevoegdheid om te beslissen over ruimtelijke initiatieven uit handen heeft gegeven. De gemeenteraad kan en mag uitsluitend bestemmingsplannen vaststellen die hij in overeenstemming acht met een 'goede ruimtelijke ordening'. Voorliggend initiatief

dient dan ook langs die meetlat – namelijk ‘een goede ruimtelijke ordening’ – beoordeeld te worden. Uit de verschillende rapporten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen en gelet op de uiteenzettingen in de plantoelichting, is er naar ons oordeel sprake van een ‘goede ruimtelijke ordening’.

Indien en voor zover reclamant beoogt te stellen dat sprake is van een privaatrechtelijke belemmering die aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staat, wordt opgemerkt dat een dergelijke belemmering niet relevant is in een bestemmingsplanprocedure. Zoals gezegd, geldt in een bestemmingsplanprocedure dat ruimtelijke initiatieven in overeenstemming moeten zijn met een ‘goede ruimtelijke ordening’. Dat betekent dat uitsluitend op basis van ruimtelijke argumenten beslist kan worden om een bestemmingsplan wel of niet vast te stellen. Daarbij komt dat de bescherming van concurrentiebelangen niet mogen worden meegenomen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Uit de verschillende rapporten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen en gelet op de uiteenzettingen in de plantoelichting, is er naar ons oordeel sprake van een ‘goede ruimtelijke ordening’. Er zijn dan ook geen redenen om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

3.2. *Bij de stikstofberekening ontbreken de machines die benodigd zijn voor het slopen van de bestaande gebouwen. Voor de sloopactiviteiten is de inzet nodig van o.a. een sloopkraan, een puinbreker, een shovel en veel extra vrachtwagenbewegingen voor de afvoer van het puin. Op basis van ervaringsgegevens elders wordt ingeschat dat de emissie in de aanlegfase daardoor met minstens 10 kg NOx toeneemt.*

Beoordeling:

De door adviesbureau Gras opgestelde ecologische beoordeling en de daaraan ten grondslag liggende AERIUS-stikstofberekeningen zijn geactualiseerd en als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Uit de (geactualiseerde) ecologische beoordeling en berekeningen blijkt expliciet dat adviesbureau Gras rekening heeft gehouden met de sloopactiviteiten (als onderdeel van de aanlegfase). Uit deze beoordeling blijkt dat – kort samengevat – dat geen significant negatieve effecten optreden ter plaatse van Natura 2000-gebieden.

Voor zover reclamant kanttekeningen plaatst bij de berekeningssystematiek en het moment waarop de verkeersstromen opgaan in het heersend verkeerbeeld, wordt opgemerkt dat de rijlijnen zijn bepaald en beoordeeld aan de hand van de door de provincies (Bij12) uitgegeven handreiking voor de invoer van gegevens in het rekenprogramma AERIUS. De kanttekeningen die reclamant maakt zijn geen aanleiding om de rijlijnen bij te stellen.

3.3. *In het rapport van Gras Advies is er ten onrechte vanuit gegaan dat al het verkeer van en naar het tankstation op de naastgelegen weg De Diepert opgaat in het heersende verkeerbeeld. Er is voor de*

beoordeling van de stikstofdepositie ten onrechte aansluiting gezocht bij het in de Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator genoemde voorbeeld 2 (ligging transportbedrijf nabij drukke N-weg). De Diepert is geen (drukke) N-weg.

Beoordeling:

Er zijn geen wettelijke regels vastgesteld over de wijze waarop verkeer van en naar een ruimtelijke ontwikkeling moet worden meegenomen in de stikstofberekening. De verklaring hiervoor is dat de wijze waarop het verkeer aan een ontwikkeling moet worden toegerekend, erg afhankelijk is van de specifieke feitelijke situatie die zich voordoet. In dit geval heeft adviesbureau Gras Advies een specifieke stikstofbeoordeling gemaakt voor de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het geactualiseerde rapport dat als bijlage is opgenomen bij de plantoelichting. Gras Advies heeft – als ter zake deskundige – vastgesteld dat op De Diepert de verkeersstromen ten gevolge van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, opgenomen worden in het heersende verkeersbeeld. De benadering die Gras Advies toegepast heeft, vertoont gelijkenis met het voorbeeld zoals dat wordt aangehaald door de Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator. Er is geen aanleiding om te twifelen aan de door Gras Advies gehanteerde beoordelingsmethodiek.

3.4. Het plangebied is door de kleinschalige afwisseling van opgaand groen, ruigte en rommelig erf zeer geschikt als leefgebied voor kleine marterachtigen, wezel en hermelijn. Voor deze diersoorten is mogelijk een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming vereist. Verder heeft de directeur van AB Telecom Solutions BV in de zomer van 2019 een handvol marterachtigen over de weg zien rennen en de vervallen opstal van De Vaalt invluchten.

Beoordeling:

Tijdens het veldbezoek heeft Gras Advies geen zoogdieren (zoals marters, wezels, hermelijn etc.) waargenomen (zie par. 5.3 van de door Gras Advies uitgevoerde Quicksan, d.d. 20 december 2018). Tevens zijn er geen sporen in het plangebied aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van zoogdieren. Om die reden heeft Gras Advies geconcludeerd dat nader onderzoek naar beschermde zoogdieren niet noodzakelijk is. Dat er in de zomer van 2019 waarnemingen zijn gedaan door reclamant van (mogelijk) marterachtigen wil niet zeggen dat de waargenomen dieren ook daadwerkelijk in het plangebied verblijven. Zoals gezegd, zijn er geen zoogdieren en ook geen sporen aangetroffen in het plangebied die duiden op de aanwezigheid van beschermde zoogdieren.

Ten overvloede wordt nog opgemerkt dat er een wettelijke zorgplicht geldt om voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 lid 1 van de Wet natuurbescherming). Deze zorgplicht komt er in de praktijk in de kern op neer dat bij de realisatie van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, voldoende acht moet

worden geslagen op het voorkomen van beschermde dier- en plantensoorten in en om het plangebied. Indien en voor zover een ontheffing/vergunning op grond van de Wet natuurbescherming is vereist omdat er bijvoorbeeld een dier- of plantensoort in of nabij het plangebied voorkomt, dan dient de initiatiefnemer deze alsnog aan te vragen. Op voorhand zijn er geen indicaties dat een eventuele ontheffing niet verleend kan worden. Temeer omdat het laten voortbestaan van de huidige situatie – er is sprake van een ingestorte boerderij – uit veiligheidsoogpunt niet wenselijk is. Het veiligheidsbelang kan al een voldoende reden zijn om een ontheffing/vergunning te verkrijgen, voor zover deze vereist zou zijn.

3.5. In paragraaf 5.4 van de quickscan flora & fauna wordt opgemerkt dat het gebied vanwege de openheid niet geschikt is als foerageergebied, evenwel kan het ook niet worden uitgesloten. Ook kan niet uitgesloten worden dat de te verwijderen bomenrij als vliegroute dan wel anderszins een rol vervult voor vleermuizen. Tegen deze achtergrond is nader veldonderzoek noodzakelijk en had mogelijk ook een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming moeten worden aangevraagd.

Beoordeling:

Tijdens het door Gras Advies uitgevoerde veldonderzoek is de potentie van het gebied voor vleermuizen onderzocht en is tevens gelet op sporen die kunnen wijzen op de aanwezigheid van vleermuizen. Hierbij is als checklist het Vleermuisprotocol 2017 aangehouden.

Gras Advies heeft in het gebied waar de ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien geen bomen met holtes of scheuren aangetroffen die groot genoeg en geschikt zijn als habitat voor vleermuizen. De aanwezige bebouwing is inmiddels ingestort en open en daarmee geen geschikte verblijfplaats voor vleermuizen. De aanwezigheid van vaste rust- en/of verblijfplaatsen van vleermuizen in en om het plangebied is dan ook niet aannemelijk. De aanwezige bomen staan op ruime afstand van elkaar en vormen niet een robuuste, lijnvormige structuur die door vleermuizen als vliegroute gebruikt kan worden. Het gebied is erg open en daarmee niet echt geschikt als foerageergebied. Om die reden kan er van een primair c.q. essentieel foerageergebied ook geen sprake zijn. Voor zover al in het plangebied wordt gefoerageerd door vleermuizen is – gelet op de openheid van het gebied dat het eigenlijk ongeschikt maakt als foerageergebied – sprake van een beperkte betekenis van het gebied voor vleermuizen. Gras Advies heeft vervolgens geconcludeerd dat een nader onderzoek naar beschermde vleermuizen en/of een ontheffingsaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming niet nodig is.

3.6. Op het terrein waar het tankstation is voorzien, is een waterpartij aanwezig die deels zal worden gedempt. Zonder nader onderzoek heeft Gras Advies geconcludeerd dat alleen algemene amfibieën waarvoor een vrijstelling geldt ter plaatse aanwezig zijn. In de regio komt de kamsalamander op veel plekken voor. Er had derhalve

nader veldonderzoek naar het voorkomen van de kamsalamander moeten plaatsvinden.

Beoordeling:

Gras Advies heeft door middel van een veldbezoek vastgesteld dat in het plangebied geen geschikte voortplantingsbiotopen voor amfibieën liggen. Tijdens het veldbezoek zijn ook geen amfibieën waargenomen. Het is mogelijk dat de gewone pad het plangebied gebruikt als leefomgeving. Ook kunnen kikkers en salamanders vanuit de naburige sloot het terrein als foerageergebied gebruiken. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Dat wil zeggen dat er geen vergunningplicht geldt op grond van de Wet natuurbescherming. Een nader onderzoek naar beschermde amfibieën en/of een ontheffingsaanvraag is dan ook niet nodig. Uiteraard zal bij de uitvoering van de werkzaamheden in het gebied te allen tijde de wettelijke zorgplicht in acht moeten worden genomen.

3.7. Gras Advies heeft op basis van een veldbezoek vastgesteld dat geen jaarrond beschermde nestplaatsen aanwezig zijn in het plangebied en dat vanwege het ontbreken van sporen geen nader veldonderzoek noodzakelijk is. Deze uitkomsten worden betwist. Op 12 april 2018 een baltsende uil in het gebied is waargenomen (waarneming.nl). Dit gegeven is een sterke indicatie van een broedterritorium en de leegstaande gebouwen zijn een voor de hand liggende broedlocatie voor deze soort.

Beoordeling:

Tijdens het veldbezoek heeft Gras Advies de aanwezige bomen en gebouwen gecontroleerd op de aanwezigheid van nesten of sporen van jaarrond beschermde vogelsoorten. De inmiddels ingestorte gebouwen, waaronder de grote, open stal zijn gecontroleerd op de aanwezigheid van uilen. Tijdens het veldonderzoek zijn in bomen of gebouwen geen nesten of sporen aangetroffen van jaarrond beschermde soorten zoals ontlasting, braakballen of prooiresten. De aanwezigheid van jaarrond beschermde vogels kan, zo concludeert Gras Advies, daarom uitgesloten worden. Een nader onderzoek naar beschermde vogels en/of een ontheffingsaanvraag is niet benodigd.

3.8. Ten aanzien van de in de verkeersanalyse van Goudappel-Coffeng gehanteerde uitgangspunten voor de horecafunctie en de daarvoor berekende parkeerbehoefte van 8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, wordt opgemerkt dat de gekozen benadering aannemelijk en realistisch is.

Beoordeling:

Deze zienswijze bevestigt de juistheid van de door Goudappel-Coffeng uitgevoerde analyse voor wat betreft de parkeerbehoefte van de horecafunctie en wordt om die reden uitsluitend ter kennisneming aangenomen.

3.9. Het toeristisch overstappunt (TOP-locatie) is bedoeld voor bezoekers die met de auto aankomen en de nabijgelegen natuur per fiets willen verkennen. Van de 30 parkeerplaatsen in het plangebied zijn er 21 parkeerplaatsen nodig om de parkeerbehoefte van de horeca op te vangen en 9 parkeerplaatsen voor de TOP-locatie. Er is niet onderbouwd dat deze 9 parkeerplaatsen voldoende zijn.

Beoordeling:

Adviesbureau Goudappel-Coffeng heeft haar eerdere verkeersonderzoek geactualiseerd (zie Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk.). Goudappel-Coffeng heeft de parkeervraag van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte functies geanalyseerd. Zoals vermeld in het rapport zal gedeeltelijke uitwisseling van doelgroepen plaatsvinden tussen horeca-klanten en TOP-bezoekers. Dit zijn de bezoekers die voor en/of na het fietsen een bezoek brengen aan de horecavoorziening. TOP-bezoekers komen zowel met de auto als met de fiets. Uit hoofdstuk 2 van het rapport van Goudappel-Coffeng (opgenomen als bijlage bij de plantoelichting) blijkt in ieder geval dat voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de verschillende functies.

Uit het geactualiseerde verkeersonderzoek blijkt dat voor een TOP-locatie geen specifieke parkeerkencijfers beschikbaar zijn. De parkeervraag van een dergelijke voorziening is tevens afhankelijk van de ligging en populariteit van de locatie. Op basis van de aanwezigheidspercentages conform CROW vindt de parkeerpiek voor de horecafunctie plaats op de zaterdagavond. De parkeerpiek voor de TOP-locatie vindt naar verwachting plaats in de dagperiode tijdens werk- en weekenddagen. Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van de horecafunctie op de dagperiode tijdens werkdagen (25%) en weekenddagen (40%) is op deze momenten dus extra restcapaciteit beschikbaar voor parkeren voor bezoekers van de TOP-locatie. Op werkdagen zijn $21 \times 75\% = 16$ parkeerplaatsen extra beschikbaar voor de TOP-locatie en op de zaterdag en zondag $21 \times 60\% = 13$ parkeerplaatsen. Mocht het parkeerterrein op enig moment onverhoopt toch vol zijn dan zullen de bezoekers uitwijken naar een plaats elders waar wel plek is. De gemeente staat niet toe dat in de directe omgeving van de TOP-locatie parkeerhinder ontstaat. Indien nodig kan doormiddel van het instellen van verboden gereguleerd en gehandhaafd worden. Gegeven bovenstaande wordt verwacht dat in het ontwerp voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor parkeren bij de TOP-locatie, aldus Goudappel-Coffeng (Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk, paragraaf 2.1.1, p. 6).

3.10. Het tankstation is onbemand, maar door de aanwezigheid van de horeca zullen bezoekers die komen tanken ook gebruik maken van de horeca en mogelijk langer parkeren. Dit zal naar verwachting van invloed zijn op de beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen en daarmee van invloed zijn op de parkeerbehoefte

van de horeca en TOP-locatie. Dit mogelijke effect is niet onderzocht door Goudappel-Coffeng.

Beoordeling:

Het tankstation op zichzelf genereert geen parkeerbehoefte. De bezoekers van het tankstation tanken brandstof en vertrekken weer of tanken brandstof en brengen tevens een bezoek aan de horecavoorziening. De eerste groep bezoekers maakt geen gebruik van de parkeerplaatsen, de tweede groep bezoekers maakt wel gebruik van de parkeerplaatsen. Tegen deze achtergrond heeft Goudappel-Coffeng vastgesteld dat alle parkeervraag wordt gegenereerd door de horecavoorziening/TOP-locatie. De aantallen bezoekers van het tankstation die tevens gebruik maken van de horecavoorziening, zijn dan ook verdisconteerd in de berekende parkeerbehoefte van de horecavoorziening. Wat betreft de parkeervraag voor een TOP-locatie geldt – zoals reeds hiervoor is opgemerkt – dat hiervoor geen specifieke parkeerkencijfers beschikbaar zijn. De parkeervraag van een dergelijke voorziening is tevens afhankelijk van de ligging en populariteit van de locatie. Op basis van de aanwezigheidspercentages conform CROW vindt de parkeerpiek voor de horecafunctie plaats op de zaterdagavond. De parkeerpiek voor de TOP-locatie vindt naar verwachting plaats in de dagperiode tijdens werk- en weekenddagen. Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van de horecafunctie op de dagperiode tijdens werkdagen (25%) en weekenddagen (40%) is op deze momenten dus extra restcapaciteit beschikbaar voor parkeren voor bezoekers van de TOP-locatie. Op werkdagen zijn $21 \times 75\% = 16$ parkeerplaatsen extra beschikbaar voor de TOP-locatie en op de zaterdag en zondag $21 \times 60\% = 13$ parkeerplaatsen.

Wat betreft de parkeerduur, wordt opgemerkt dat de parkeerbehoefte is gekoppeld aan de functie. Met andere woorden, de parkeerduur is verdisconteerd in de berekeningen.

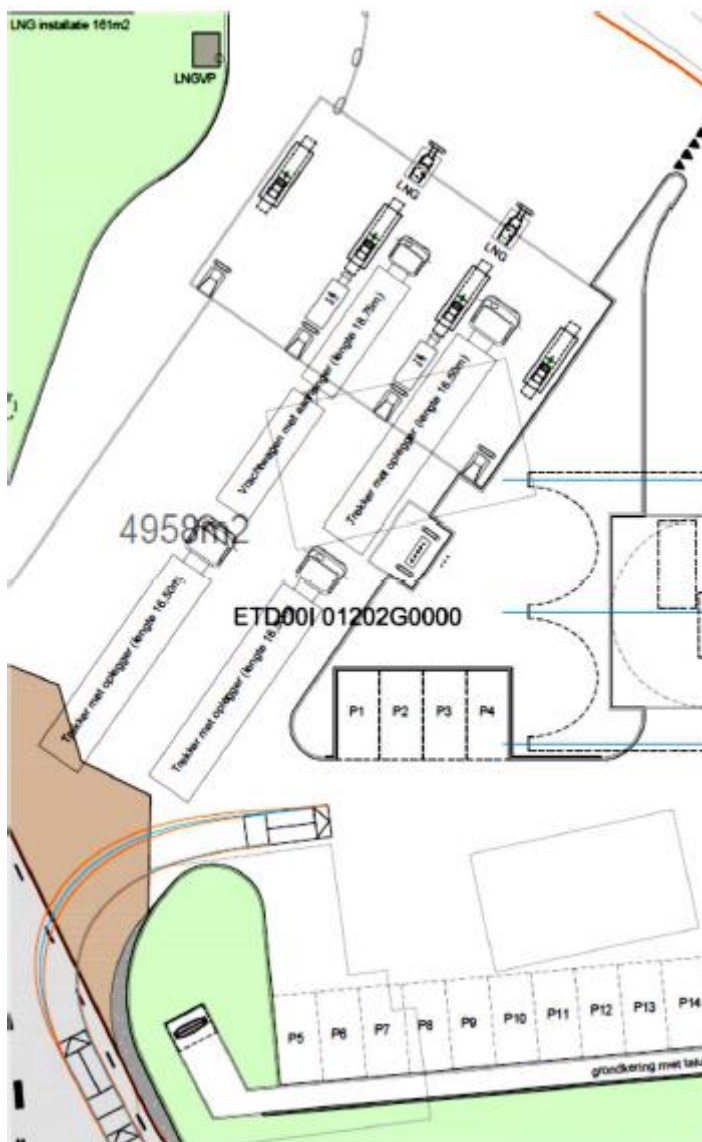
3.11. Er is onvoldoende wachtruimte op het terrein van het tankstation aanwezig voor vrachtwagens die willen tanken, maar nog niet aan de beurt zijn. Op het terrein van De Vaalt kunnen vier vrachtwagens aanwezig zijn (twee die tanken, en twee die wachten). De vraag is of vrachtwagens in de praktijk zo netjes opgesteld voor de pomp aansluiten. Het scheef staan van de vrachtwagens kan ertoe leiden dat de parkeerplaats voor auto's moeilijk bereikbaar wordt. Niet onderbouwd is dat vier vrachtwagenplekken voldoende zijn. In de spits kan het aantal vrachtwagens dat het tankstation bezoekt hoger zijn. Gelet hierop is onvoldoende onderbouwd dat vier vrachtwagenplekken voldoende zijn. Wanneer de parkeerplaatsen niet bereikbaar zijn (omdat een wachtende vrachtwagen de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen blokkeert) kan dit ertoe leiden dat binnen loopafstand langs de rijbaan of in de berm geparkeerd zal worden. Dit kan weer leiden tot verkeersonveilige situaties. Ook wanneer de vrachtwagens zich wel netjes achter

elkaar op het parkeerterrein opstellen, kan dit leiden tot verkeersonveilige situaties op het moment dat een auto de parkeerplaats verlaat en een vrachtwagen het terrein van het tankstation oprijdt.

Beoordeling:

Adviesbureau Goudappel-Coffeng heeft de opstelcapaciteit op het terrein van het tankstation voor vrachtwagens beoordeeld. De resultaten van deze beoordeling zijn vastgelegd in het geactualiseerde verkeersrapport van Goudappel-Coffeng dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd. In dit rapport is uiteengezet dat op het moment dat de brandstofpompen voor het vrachtverkeer bezet zijn, andere vrachtwagens op het terrein van het tankstation moeten wachten tot de betreffende pomp vrijkomt. In het ontwerp van het tankstation is voldoende opstelcapaciteit opgenomen om op het terrein te wachten zonder dat terugslag plaats vindt op de openbare weg. Wanneer twee vrachtwagens achter elkaar staan opgesteld, blijft het parkeerterrein/pompstation voor personenverkeer toegankelijk. Wachtende vrachtvoertuigen hebben hierdoor geen invloed op de doorstroming op de nieuwe Medelsestraatweg. Het standpunt dat er onvoldoende wachtruimte voor vrachtwagens is, is gebaseerd op de aanname dat vrachtwagens niet zullen aansluiten op de tankende vrachtwagen. Er is geen reden om aan te nemen dat een wachtende vrachtwagen – nu er genoeg wachtruimte is op het terrein – de autoparkeerplaatsen zal blokkeren. Voor zover wordt gesteld dat onduidelijk is of de vier vrachtwagenplekken op het tankstation voldoende zijn, wordt opgemerkt dat Goudappel-Coffeng heeft becijferd dat per etmaal 103 vrachtwagens het tankstation zullen bezoeken. Dit betekent dat gemiddeld iets meer dan vier vrachtwagens per uur het tankstation bezoeken. Wanneer dit toegespitst wordt op het drukste uur, dan geldt het volgende.

Uitgaande van de verkeerstellingen rijdt in het drukste uur 8,5% van het vrachtverkeer op etmaalbasis op de Diepert. Wanneer dit patroon vertaald wordt naar het tankstation dan betekent dit dat in het drukste uur $8,5\% \times 103 = 9$ vrachtwagens in het drukste uur (gemiddeld elke 6 minuten een voertuig). Uitgaande van drie tankplaatsen betekent dit dat elke tankplaats in het drukste uur 3x wordt gebruikt. Dit is een gemiddelde tankbeurt van 20 minuten per voertuig. Er van uitgaande dat 20 minuten tanken per voertuig realistisch is en sprake is van een gespreid aankomstpatroon van de voertuigen, is met drie tankplaatsen en drie wachtplaatsen dus voldoende opstelcapaciteit op het terrein. Ter illustratie wordt in dit verband verwezen naar onderstaande afbeelding (om misverstanden te voorkomen wordt opgemerkt dat ter plaatse van de uiterst links gelegen opstelplaats geen vrachtwagen is ingetekend). Onderstaande afbeelding laat dan ook duidelijk zien dat – anders dan reclamant stelt – er voldoende wachtruimte is voor de bezoekende vrachtwagens en dat de op het terrein wachtende vrachtwagens de parkeerplaatsen niet blokkeren.



Bron: Goudappel-Coffeng, Verkeersanalyse De Vaalt, kenmerk 002449.20200921.R01.09.Jsk, bijlage 3 'Opstelcapaciteit eigen terrein'.

Daarnaast zijn er in het plangebied geen andere voorzieningen (zoals parkeerplaatsen) voor vrachtwagens. Het is om die reden onwaarschijnlijk dat het tankstation op grote schaal door vrachtverkeer zal worden aangedaan. Reclamant heeft dan ook niet aannemelijk gemaakt dat de onderzoeksresultaten van Goudappel-Coffeng onjuist zijn.

3.12. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van het berekende volumepotentieel. Dit berekende volumepotentieel is weer gebaseerd op de landelijke cijfers over toe- en afvloeiing naar de tanklocatie. Deze cijfers zijn weer gebaseerd op een gemiddelde Nederlandse situatie. Er kan echter getwijfeld worden of hier sprake is van een gemiddelde situatie. Er is namelijk sprake van een locatie met een zeer hoog aandeel vrachtverkeer. Daarbij komt dat er

specifieke telgegevens beschikbaar zijn over de aantallen verkeersbewegingen en het aandeel personenauto's en vrachtverkeer. Het gebruik van het berekende volumepotentieel als basis voor het bepalen van de verkeersgeneratie is dan ook niet terecht.

Beoordeling:

Het bepalen van de verkeersgeneratie op basis van het aantal tankbeurten (volumepotentieel) is een zeer geschikte methode. Hiermee wordt gericht bepaald hoeveel voertuigen de tanklocatie aandoen en geeft een voldoende nauwkeurig beeld van de te verwachten aantallen voertuigen. Zie ook de weerlegging van de zienswijze van reclamant 2 onder 2.23.

3.13. Ten aanzien van het gebruik van de beschikbare verkeerstellingen op De Diepert worden verschillende kanttekeningen geplaatst. De tellingen laten een relatief laag percentage vrachtverkeer zien (94,5% personenauto's tegen 5,5% vrachtverkeer). De tellingen van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) uit 2015 en 2017 (zie rapport Starline, pag. 20) laten zien dat op de noordelijke afrit bij aansluiting 34 van de A15 vanuit Nijmegen een percentage vrachtverkeer wordt gemeten van 21,9% (middelzwaar en zwaar opgeteld). Voor de zuidelijke afrit bij aansluiting 34 van de A15 wordt door het NDW een percentage vrachtverkeer gemeten van 12,4% (middel en zwaar opgeteld). Op basis van deze telling (dus uit het rapport van Starline) kan niet worden vastgesteld waar dit verkeer precies naartoe zal rijden. Er zijn namelijk twee opties. Of men rijdt richting het zuiden de N323 op in de richting van Beneden Leeuwen of men rijdt in noordelijke richting naar Medel of Lienden. Het lijkt echter wel aannemelijk dat de gemeten percentages vrachtverkeer door de NDW vooral veroorzaakt wordt door het industrieterrein Medel en daar ook een herkomst of bestemming hebben. In zuidelijke richting is namelijk geen grote bedrijvigheid gelegen. En bovendien is de route N323 niet de enige route om de kernen ten zuiden van de Waal te bereiken, waardoor een groot gedeelte van het (vracht)verkeer met herkomst of bestemming Beneden-Leeuwen e.o. ook andere routes zal nemen, hetgeen het aannemelijk maakt dat het hoge aandeel vrachtverkeer op de afritten A15 niet veroorzaakt wordt door het verkeer dat ter hoogte van de aansluiting 34 in zuidelijke richting zal rijden. Kortom, de gemeten percentages vrachtverkeer op De Diepert en de gemeten percentages vrachtverkeer op de afritten A15 ter hoogte van aansluiting 34 lijken elkaar tegen te spreken. Een aanvullend onderzoek naar het werkelijke percentage vrachtverkeer is dan ook noodzakelijk.

Beoordeling:

Goudappel-Coffeng heeft in haar verkeersrapport gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Rivierenland en gemeentelijke telcijfers. De telcijfers hebben betrekking op de omgeving van het plangebied en dateren uit 2018 en geven daarmee een accurate weergave van de actuele verkeerssituatie. In de verkeerstellingen is ook onderscheid gemaakt tussen licht, middelzwaar en zwaar verkeer. Er is geen aanleiding om de telresultaten van de door de gemeente uitgevoerde verkeerstellingen niet accuraat te achten.

3.14. De beschikbare verkeerstellingen van De Diepert (uit november 2018) zijn gebruikt zijn om het verkeersmodel 2030 te corrigeren ("schalen"), omdat het verkeersmodel – wanneer dat vergeleken wordt met de verkeerstellingen – een onderschatting van de verkeersintensiteiten kent. Rho erkent dat dit schalen een beproefde methode is om een model te corrigeren voor de werkelijkheid. Het ontbreekt echter aan een onderbouwing op welke manier deze intensiteiten zijn opgeschaald. Om die reden kan niet gecontroleerd worden of de opschaling valide is.

Beoordeling:

Wat betreft de zienswijze van reclamant dat onduidelijk is hoe het gehanteerde verkeersmodel "gecorrigeerd" is voor de werkelijkheid, wordt het volgende opgemerkt.

Voor de verkeersberekeningen is, zoals hierboven uiteengezet, gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel Rivierenland en de gemeentelijke verkeerstellingen (deze zijn uitgevoerd door een bedrijf dat gespecialiseerd is in verkeerstellingen/verkeersdata). Uit een vergelijking van beiden bleek dat in de praktijk (de verkeerstellingen) de intensiteiten op de Diepert iets hoger lagen ten opzichte van het basisjaar (2016) uit het Verkeersmodel. Voor de kruispuntberekeningen zijn de kruispuntstromen uit het verkeersmodel voor het basisjaar opgehoogd aan de hand van de verkeerstellingen. Hierbij is voor alle drie de takken een ophoging van de intensiteiten doorgevoerd (worst-case). Deze zelfde ophoging is vervolgens doorgevoerd en toegepast voor de kruispuntstromen in het studiejaar (2030).

3.15. De gebruikte aanname voor het verlagen van de intensiteit op de Medelsestraat en het verhogen van de intensiteit op De Diepert zijn niet onderbouwd. Niet duidelijk is (1) wat de relatie met de verlengde Biezenwei is, (2) waar de verlengde Biezenwei ligt, (3) op basis waarvan deze ontsluiting van invloed op de toekomstige intensiteiten van de Medelsestraat en tot slot (4) waarom een percentage van -90% voor de Medelsestraat realistisch is. Aangezien de betreffende aanname wel gebruikt is voor het uitvoeren van de kruispuntberekening, kunnen geen valide conclusies worden getrokken over de uitkomsten van deze kruispuntberekening, zoals de verwachte wachtrij en wachttijd.

Beoordeling:

Goudappel-Coffeng heeft de verkeersanalyse geactualiseerd (zie het geactualiseerde verkeersrapport dat als bijlage aan de plantoelichting is gevoegd). Gelet op het geactualiseerde verkeersrapport en de daarin aangebrachte wijzigingen zijn de stellingen van reclamant achterhaald. Verwezen wordt naar de nieuwe kruispuntberekening die als bijlage 1 is opgenomen bij het verkeersrapport van Goudappel-Coffeng.

3.16. Voor het toetsen van de verkeersafwikkeling is alleen gebruik gemaakt van een verkeerstelling uit 2018 en het verkeersmodel 2030 (zie uitgangspunten "kruispunt berekening bijlage 1"). Uit de rapportage blijkt niet dat rekening is gehouden met de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zelf. Omdat deze invloed niet is meegenomen, kunnen de uitspraken die gedaan zijn over de toekomstige verkeersafwikkeling van het kruispunt Medelsestraat – De Diepert als niet realistisch worden beschouwd en is het niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van het achterliggende gebied aan de Medelsestraat, zoals bijvoorbeeld de woningen.

Beoordeling:

Goudappel-Coffeng heeft wel degelijk gekeken naar de verkeersgeneratie van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Volstaan wordt met een verwijzing naar paragraaf 2.2.3 en de daarin opgenomen tabel 2.3 van het rapport van Goudappel-Coffeng dat als bijlage bij de plantoelichting is opgenomen. Hieruit blijkt klip en klaar wat de verkeersgeneratie is van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen.

3.17. De erfontsluiting van het tankstation zal straks weliswaar gelegen zijn aan een erftoegangsweg (Medelsestraat), maar de locatie van de zuidelijke erfontsluiting ligt zeer dicht bij het kruispunt met De Diepert waardoor er feitelijk sprake is van een directe erfontsluiting op De Diepert. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is een directe erfontsluiting op een gebiedsontsluitingsweg niet acceptabel. Zeker wanneer de rij voor de pomp lang is of er vrachtwagens staan te wachten, is het terrein oprijden lastig. Dit zal dan met lage snelheid moeten gebeuren. Omdat de erfontsluiting zo dicht op het kruispunt met De Diepert gelegen is, heeft dit effect op de doorstroming van het kruispunt Diepert – Medelsestraat. Verkeer dat recht door rijdt op De Diepert verwacht niet dat de snelheid van het afslaande verkeer de Medelsestraat op laag is, hetgeen mogelijk kan leiden tot kopstaart aanrijdingen. Verder ontbreekt in het toekomstig aan te leggen kruispunt een invoegstrook om vanaf de Medelsestraat, De Diepert op te rijden, zoals dat op het huidige kruispunt ook het geval is. Deze

invoegstrook is noodzakelijk om het oprijden van De Diepert mogelijk te maken, zodat voorkomen wordt dat onnodig lang gewacht wordt om De Diepert op te kunnen rijden. Uitgaande van de aanname die gedaan is in het rapport van Goudappel-Coffeng over een toename van het verkeer op De Diepert als gevolg van het doortrekken van de Biezenwei, waarmee de intensiteit de Medelsestraat afneemt, zal het straks dus nog drukker worden op De Diepert en is oprijden vanaf de Medelsestraat in de toekomst nog lastiger en is er nog meer noodzaak voor het realiseren van een invoegstrook. Het ontbreken van de invoegstrook verhoogt verder ook de kans op lange wachtrijen op de Medelsestraat. Dit kan ertoe leiden dat verkeer dat vanaf de Medelsestraat rechtsaf wil slaan in westelijke richting en onverantwoorde risico's gaat nemen om toch rechtsaf te kunnen slaan. Dit is een verkeersveiligheidsrisico. Al met al kan geconstateerd worden dat de ontsluiting van het tankstation en de inrichting van het eigen terrein van dien aard zijn dat verkeersveiligheid hiermee een risico vormt. Ook het ontbreken van een invoegstrook vanaf de Medelsestraat naar De Diepert-Oost kan leiden tot lange wachtrijen met verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Beoordeling:

Voor zover reclamant stelt dat de zuidelijke erfontsluiting zeer dicht bij het kruispunt met De Diepert ligt waardoor er feitelijk sprake is van een directe ontsluiting op De Diepert, wordt opgemerkt dat deze stelling onjuist is. De zuidelijke erfontsluiting betreft een inrit, uitrijdend verkeer zit ten noorden. De korte afstand bij De Diepert past; de snelheid is rondom de aansluiting Medelsestraat/Diepert laag. Daarnaast zijn beide ontsluitingen gerealiseerd aan de Medelsestraat, niet aan De Diepert. De Medelsestraat is een erftoegangsweg buiten de kom en heeft hiermee de verkeersfunctie om erven te ontsluiten. Verder is het zicht op de Diepert goed zodat verkeersdeelnemers tijdig goed zicht hebben op de verkeerssituatie ter hoogte van de aansluiting met de Medelsestraat. Uit de kruispuntberekeningen die Goudappel-Coffeng heeft uitgevoerd, blijkt dat de verkeersafwikkeling rondom het kruispunt 'goed' is en hierdoor verstoring van de verkeersafwikkeling ook minimaal. De vrees voor aanrijdingen is dan ook niet aannemelijk.

Verder is het zo dat Goudappel-Coffeng (zie paragraaf 4.2.4 van het verkeersrapport) heeft vastgesteld dat een invoegstrook niet nodig is. Ook zonder invoegstrook is de toekomstige verkeersafwikkeling op het kruispunt goed waardoor ook geen aanleiding is voor risicogedrag; in- en uitvoegen gaat immers prima.

De stelling dat lange wachttijden kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties, is niet aannemelijk. Goudappel-Coffeng heeft in de analyse berekend dat de wachttijd

en wachtrijslengtes beperkt blijven (zie paragraaf 2.2.4 van het verkeersrapport van Goudappel-Coffeng).

3.18. In de ladderonderbouwing wordt in het kader van de behoefteonderbouwing onder andere gesteld dat er concreet drie marktpartijen zijn geïnteresseerd in de locatie. Dit is geen voldoende ladderonderbouwing.

Beoordeling:

Rho gaat voorbij aan het feit dat STEC aan de hand van specifieke gegevens (zie rapport Bureau Star Line) heeft vastgesteld dat de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, voorzien in een behoefte. Dat drie marktpartijen geïnteresseerd zijn in de locatie is slechts genoemd, om aan te geven dat de berekende behoefte ook door marktpartijen wordt gezien. De door STEC opgestelde laddertoets is gebaseerd op het distributieplanologisch onderzoek van Bureau Star Line. Uit dit onderzoek blijkt dat er voldoende potentie is voor de beoogde ontwikkeling en dat daarmee kan worden voorzien in een behoefte. De constatering dat de behoefte niet kan worden bepaald aan de hand van geïnteresseerde marktpartijen is dan ook niet relevant. Dat er vanuit de markt interesse is in vestiging op de locatie is wel een bewijs van de geconstateerde vraagpotentie (en behoefte) in het marktgebied, Mede ook gelet op de zeer gunstige ligging t.o.v. het hoofdwegennetwerk in combinatie met potentie van aanbieden duurzame motorbrandstoffen (LNG).

3.19. De voorkeursvolgorde van de ladder voor duurzame verstedelijking gaat uit van het realiseren van stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied. In de ladderonderbouwing van STEC - groep is al terecht aangegeven dat de beoogde ontwikkeling van een tankstation en kleinschalige horecavoorziening als stedelijke ontwikkeling aangemerkt wordt. Na het onderbouwen van de behoefte aan de ontwikkeling moet vervolgens ook aangetoond worden dat niet binnenstedelijk in de behoefte kan worden voorzien. Enkel de passage dat een voorziening binnen stedelijk gebied mogelijk leidt tot verkeers- of geluidsoverlast is onvoldoende in de motivatie waarom deze ontwikkeling niet in het stedelijk gebied kan worden voorzien. In de ladderonderbouwing van STEC wordt in hoofdstuk 4 slechts in één alinea ingegaan op deze motivering. Wat ontbreekt, is een inventarisatie of analyse naar mogelijke alternatieve locaties binnen het bestaand stedelijk gebied. Meerdere tankstations in Tiel zijn immers gevestigd binnen het bestaand stedelijk gebied. Verkeers- of geluidsoverlast is hier kennelijk geen bezwaar. Bovendien is het uit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik beter om het aanbod bij bestaande verkooppunten (en ook nog eens binnenstedelijk) te vergroten. Nu wordt open ruimte 'opgeofferd'. Uitgangspunt is geen onnodig nieuw ruimtegebruik.

Beoordeling:

Uit het rapport van adviesbureau STEC blijkt dat het tankstation op locatie De Vaalt vooral voorziet in de vraag van doorgaand verkeer op de A15 en daarnaast van vraag van regionaal verkeer van/naar aansluiting 34. De beoogde locatie in de oksel van de 'Medelsestraat' en 'De Diepert', nabij afslag 34 van de A15 is daarmee, zo volgt uit het rapport van STEC, optimaal. Bovendien concluderen STEC en Star Line dat in bestaand stedelijk gebied binnen de regio al veel dorpspompen zijn gevestigd die voldoen aan de lokale vraag. Tot slot voorziet tankstation De Vaalt ook in vraag naar brandstof van vrachtwagens. Nog afgezien van het feit dat geschikte binnenstedelijke locaties niet voorhanden zijn, leidt een tankstation binnen bestaand stedelijk gebied doorgaans tot verkeers- en geluidsoverlast. Het voorgaande is uitgebreider toegelicht in het geactualiseerde ladderrapport van STEC.

Daarbij komt dat ter plaatse van tankstation De Vaalt ook een LNG-voorziening komt. Uit de verschillende (externe veiligheids)rapporten die als bijlage aan de plantoelichting zijn gevoegd, volgt dat enige afstand tot gevoelige functies (van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten) noodzakelijk is. Geschikte locaties binnen bestaand stedelijk gebied die ook aan deze eis voldoen zijn niet beschikbaar. Het tegendeel is door reclamant ook niet aannemelijk gemaakt.

Verder wordt opgemerkt dat de voorziene functies onderdeel zijn van één project. Een goede bereikbaarheid met de auto is noodzakelijk. Gelet op de doelgroep die het tankstation, de horecavoorziening en de TOP bedienen, is de ligging van De Vaalt vlakbij de snelweg en als 'knooppunt' waar diverse bewegwijzerde en onbewegwijzerde fiets- en wandelroutes samen komen (par. 1.1 van de plantoelichting) uitzonderlijk geschikt voor realisatie van de beoogde functies. Locaties die – net als De Vaalt – gelegen zijn op korte afstand van de snelweg en die tevens kunnen dienen als toeristisch overstappunt, zijn niet beschikbaar. Verder is het zo dat een horecagelegenheid langs de snelweg een andere doelgroep trekt dan een horecagelegenheid binnen het bestaand stedelijk gebied.

Tot slot wordt opgemerkt dat de stelling dat er "open ruimte" wordt opgeofferd, niet opgaat. In de huidige situatie is reeds sprake van ingestorte bebouwing. De met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voorzien in een aanzienlijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit nu de ingestorte bebouwing wordt geamoveerd en herontwikkeld.

3.20. In het rapport van STEC wordt gesteld dat het tankstation gunstig ligt ten opzichte van andere truckdiesel-locaties. Er wordt gesteld dat voor een beperkt deel sprake zal zijn van enige mate van overlapping met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel. Aangegeven wordt dat gelet op de onderzochte verkeersstromen Total Medel vanuit meerdere verkeersroutes wordt gevoed. De hoofdaanrijroute voor bedrijventerrein Medel is echter juist via de

aansluiting met de N323. Dit wordt ook met bewegwijzering vanaf de A15 zo aangegeven. Er zal naar verwachting dan ook een groter aandeel vrachtwagens zijn dat eerst langs het beoogde nieuwe tankstation zal rijden in plaats van door te rijden naar Total Medel.

Beoordeling:

De laddertoets van STEC en de daarvan onderdeel uitmakende marktanalyse van Bureau Star Line zijn geactualiseerd. Hierbij is expliciet geconstateerd dat het tankend verkeer bij De Vaalt slechts voor een beperkt deel enige mate van overlap vertoont met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel (gelegen op bedrijventerrein Medel). Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. De realisatie van tankstation De Vaalt tast dan ook – zo wordt geconcludeerd – de levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet aan.

3.21. In de ladderonderbouwing wordt gesteld dat de uitbreiding van Bedrijvenpark Medel (en het extra aantal personenauto's van personeel dat hier dagelijks moet zijn) ruimschoots compenseert voor het berekende overaanbod van 1,1 tot 1,6 miljoen liter binnen het marktgebied. Ook zou de beoogde verlenging van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar op termijn mogelijk leiden tot toename van het aantal passerende auto's. Geconcludeerd wordt dan ook 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. Echter wordt in het stuk van Starline van aannames uitgegaan inzake de toename van het aantal passerende auto's die qua termijn van realisatie onzeker zijn. De beoogde verlenging van de A15 is al jaren een punt van discussie en ook de uitbreiding van Medel is 'on hold' gezet. De compensatie van het overaanbod wordt daarmee overschat.

Beoordeling:

Naar aanleiding van deze zienswijze is expliciet aan STEC en Bureau Star Line gevraagd in te gaan op de vraag wat de consequenties zouden zijn indien de realisatie van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15 (ViA15) geen doorgang hebben. In dat scenario veranderen de conclusies van de rapporten van Star Line en STEC niet. Ook zonder die ontwikkelingen is er voldoende marktruimte voor tankstation De Vaalt. Hierbij is – zoals hierboven ook al is opgemerkt – expliciet vastgesteld dat het tankend verkeer bij De Vaalt slechts voor een beperkt deel enige mate van overlap vertoont met het tankende vrachtverkeer bij Total Medel (gelegen op bedrijventerrein Medel). Gelet op de onderzochte verkeersstromen wordt Total Medel immers vanuit meerdere verkeersroutes gevoed. De realisatie van tankstation De Vaalt tast dan ook – zo wordt

geconcludeerd – de levensvatbaarheid van de aanwezige truck dieselstations binnen het onderzochte marktgebied qua volume niet aan.

3.22. Starline heeft in haar rapport in tabel 3 (pagina 14) een overzicht gegeven van de gemiddelde doorzet van de tankstations in het onderzochte marktgebied. Daarbij wordt uitgegaan van algemene kencijfers over gemiddelde doorzetten. Uit ervaringsgegevens van Olie en Benzine H. van Dijkhuizen Tiel B.V. blijkt dat bij Total Medel in 2019 sprake is van een doorzet van 9,7 miljoen liter diesel en daarnaast ruim 700.000 liter benzine. In tabel 3 uit de rapportage van Starline wordt gerekend met in totaal 5,35 miljoen liter brandstof. Ook al geeft Starline aan dat er sprake zal zijn van afwijkingen in de praktijk, als deze afwijkingen al van een dermate grootte zijn, is de vraag in hoeverre de overige aannames realistisch zijn.

Beoordeling:

Dat de doorzet van een tankstation binnen het marktgebied (mogelijk) afwijkt, geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de berekening voor alle tankstations binnen het marktgebied. Immers, niet gezegd is dat de conclusies van het ladderrapport veranderen. Verder is het zo dat niet van alle tankstations de werkelijke cijfers bekend zijn (concurrentiegevoelige informatie). Wat betreft het eventueel niet doorgaan van Medel Uitbreiding en de verlenging van de A15, wordt verwezen naar bovenstaande weerlegging: ook wanneer deze twee ontwikkelingen niet doorgaan, dan nog is er voldoende behoefte aan de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte tankstation.

Het aangevoerde met betrekking tot de behoefte biedt geen aanleiding voor de conclusie dat het behoefteonderzoek van Starline zodanige leemten en gebreken vertoont dat niet kan worden uitgegaan van de analyse van Starline.

3.23. In het rapport van Starline (tabel 3) is een aantal tankstations binnen het onderzochte marktgebied opgenomen. Dit aantal is niet meer actueel. Zo is voor de gemeente Neder-Betuwe slechts 1 Total-tankstation opgenomen. Inmiddels heeft Olie en Benzine H. van Dijkhuizen Tiel B.V. in de gemeente Neder-Betuwe vier tankstations: Total Truck aan de Hoogeveldsweg 2 in Kesteren, Total Elan aan de Spoorstraat 59 en een Total (bemand) aan de Spoorstraat 4 in Kesteren en een Total Elan aan de Dalwagenseweg 38 in Opheusden. Daarnaast heeft Olie en Benzine H. van Dijkhuizen Tiel B.V. in de gemeente Tiel in aanvulling op het genoemde in tabel 3 nog twee tankstations. Dit betreffen Total aan de Rivierenlandlaan 4 in Tiel en Total aan de Nieuwe Tielseweg 59a in Tiel. In de gemeente Buren is ook nog een bemand Total-tankstation aan de Culemborgseweg 25b in Asch gevestigd. Het huidige aanbod aan tankstations en dus aan doorzet motorbrandstoffen is veel groter dan het uitgangspunt in het

onderzoek van bureau Starline. Dit kan ook betekenen dat het aanbodoverschot groter is dan de 1,1 tot 1,6 miljoen liter waarvan uit wordt gegaan in de rapportage.

Beoordeling:

Zowel de ladderonderbouwing van adviesbureau STEC als de marktanalyse (distributief planologisch onderzoek) van Bureau Star Line zijn geactualiseerd. In de ladderonderbouwing van STEC is de marktregio afgebakend. Bij de afbakening van de marktregio is uiteraard de ligging van het tankstation van belang. Uit de ladderonderbouwing en de marktanalyse blijkt dat het tankstation zich met name richt op de brandstofvraag van doorgaand verkeer op de A15 en regionaal verkeer van en naar de aansluiting 34. Zie voor een visualisatie van de marktregio paragraaf 3.1 van de laddertoets van STEC. De door reclamant specifiek genoemde tankstations vallen buiten de door STEC en Bureau Star Line bepaalde marktregio. Om die reden zijn deze niet betrokken in de laddertoets. Relevante effecten op de door reclamant genoemde tankstations zijn dan ook niet te verwachten.

3.24. In het plan is opgenomen dat er sprake is van een ernstige bodemverontreiniging en dat deze in 2020 zal worden gesaneerd. Het saneringsplan ontbreekt echter. Ook is onduidelijk of het plan economisch wel uitvoerbaar is omdat geen inzage is gegeven in de financiële consequenties van de sanering en de overige benodigde investeringen. Er wordt wel geconcludeerd dat er voldoende middelen zijn om de ontwikkeling tot uitvoering te brengen, maar dit is op geen enkele wijze aangetoond.

Beoordeling:

Vooropgesteld wordt dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze sanering moet worden uitgevoerd, geregeld zijn in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures, die nu niet ter beoordeling staan. Een bestemmingsplan kan alleen dan niet worden vastgesteld, indien en voor zover het bevoegd gezag op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Van beletselen die aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg staan, is niet gebleken. Wij wijzen op het volgende.

Voordat de onderhavige locatie wordt herontwikkeld, wordt de huidige bebouwing (een afgebrande en ingestorte boerderij met bijgebouwen) gesloopt. Uit een asbestinventarisatierapport van Greenhouse Advies BV (projectcode K3B00118, d.d. 5 juli 2018) blijkt dat in pandig asbesthoudend materiaal aanwezig is. Tevens is op het maaiveld asbesthoudend materiaal aangetroffen. Nadien heeft Greenhouse Advies BV een verkennend- en bodemonderzoek uitgevoerd: 'Verkennd bodem- en asbestonderzoek Medelsestraat 3 Echteld', projectcode: GMG00618, d.d. 15 januari 2019. Vanwege het aantreffen van verontreinigingen in de bodem heeft Greenhouse Advies BV een nader bodemonderzoek uitgevoerd waarbij een

horizontale- en verticale afperking is uitgevoerd: 'Nader bodemonderzoek Medelsestraat 3 Echteld', projectcode: LDV00119, d.d. 4 maart 2019. Het doel van het nader bodemonderzoek is het bepalen van de omvang van de betreffende verontreinigingen, waarna vastgesteld kan worden of sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Uit het verkennend bodem- en asbestonderzoek en het nader bodemonderzoek is inderdaad gebleken dat geconcludeerd kan worden dat sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging (> 25 m3 sterk verontreinigde grond). Voor sanering van de geconstateerde bodemverontreiniging zal daarom een BUS-procedure doorlopen worden bij provincie alvorens de activiteiten in de aangevraagde omgevingsvergunning uitgevoerd worden. Daarnaast is met de vergunninghouder afgesproken dat na de sloop van de gebouwen opnieuw een asbestonderzoek zal worden uitgevoerd. Zo lang er (1) nog geen nieuw asbestonderzoek is uitgevoerd, (2) niet op de BUS-melding is gereageerd door de provincie, én (3) er nog niet is gesaneerd, vormt de bodem een belemmering voor de bouw.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten met de betreffende partij waarin het kostenverhaal en het planschaderisico wordt geregeld. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk. De kosten voor de uitvoering liggen volledig bij de ontwikkelende partij. Het plan is financieel uitvoerbaar.

Ten overvloede wordt ook nog gewezen op de voorschriften die aan de omgevingsvergunning zijn verbonden (zie onder '4. Bodem', onderdeel bouwen van de omgevingsvergunning). In de vergunningvoorschriften is bepaald dat (1) een onderzoeksoptzet voor het aanvullend asbestbodemonderzoek vooraf aan de ODR ter goedkeuring dient te worden voorgelegd. Het aanvullend onderzoek op asbest dient (2) te worden uitgevoerd na de sloop van de gebouwen, waarbij is vastgelegd dat het onderzoek dient te voldoen aan de NEN 570/NEN 5897 en gericht dient te zijn ter plaatse van de voormalige bebouwing waar grondverzet zal plaatsvinden. De rapportage met de bevindingen uit het onderzoek dient vervolgens (3) ten minste tien werkdagen voorafgaand aan het uitvoeren van de grondwerkzaamheden ten behoeve van de bouw te worden ingediend bij het ODR ter beoordeling. Tot slot (4) is in de vergunningvoorschriften vastgelegd dat bij het bevoegd gezag (de provincie Gelderland) een BUS-melding ingediend dient te worden ter goedkeuring. De bodemverontreiniging dient te worden gesaneerd en van de saneringswerkzaamheden dient bij het bevoegd gezag een evaluatierapport te worden ingediend. Voorafgaand aan de bouw dient (-) de BUS-melding en (-) het evaluatieverslag door het bevoegd gezag te zijn goedgekeurd. Tot slot wordt nog opgemerkt dat met het oog op de bodemaspecten er aan de omgevingsvergunning (onderdeel 'bouwen') verschillende aanvullende voorschriften ('algemene voorwaarden') zijn opgenomen waaraan voldaan moet worden.

3.25. Het terras is voorzien direct aangrenzend aan het water. Het terras ligt niet ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-tankstation, TOP en horeca' en is hiermee vrij toegestaan binnen de bestemming Bedrijf. Hiermee zou het tankstation ook dichterbij de

agrarische gronden gerealiseerd kunnen worden als in het bestemmingsplan nu is gereguleerd. Daarnaast is de situering van de bebouwing in de onderbouwing spuitzonering anders als hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan is vastgelegd. De onderbouwing spuitzonering kan daarom niet dienen als onderbouwing voor deze ontwikkeling.

Beoordeling:

Er is een toetsing in verband met de spuitzonering uitgevoerd ('Onderbouwing spuitzonering tankstation met terras nabij Medelsestraat', De Omgevingsjurist, d.d. 31 augustus 2018). In deze toetsing is beoordeeld of sprake is van mogelijke belemmeringen als gevolg van de ten noorden van het plangebied gelegen percelen met agrarische bestemmingen waar bomen- en fruitteelt is toegestaan.

In de onderbouwing spuitzone zijn veiligheidsafstanden opgenomen. Bij de worst-case situatie (drift op hoogte van 0-3 meter, kale boom situatie) dient een veiligheidsafstand van 30 meter aangehouden te worden (Onderbouwing spuitzone, p. 9 en 11).

De situering van het terras is gelijk aan de uitgangspunten uit de onderbouwing spuitzone, namelijk op een afstand gelegen van (kortst gemeten) 34 meter van de meest nabijgelegen agrarische gronden. Deze afstand tussen het terras en de nabijgelegen agrarische gronden is gelet op de hiervoor genoemde veiligheidsafstand van 30 meter (in de kale boom situatie, worst case) voldoende in het kader van een goed verblijf- en leefklimaat. Tevens wordt de agrariër op deze afstand niet in zijn bedrijfsvoering gehinderd. Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening (Onderbouwing spuitzone, p. 13 en plantoelichting, paragraaf 4.8). Met het oog op het voorgaande zijn de planregels op dit punt aangepast. In het bestemmingsplan is nu geborgd dat een terras uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'terras'.

3.26. Het plan voorziet in een vlonder in de beschermingszone van de A-watgang. In het bestemmingsplan wordt gesteld dat er afspraken zijn gemaakt met het Waterschap Rivierenland over de water compensatie e.d. Aangezien de omgevingsvergunning bouwen is aangevraagd dient ook de watercompensatie zeker gesteld te zijn in het kader van deze procedure. Een watervergunning ontbreekt echter.

Beoordeling:

De inhoud van het bestemmingsplan is besproken met het waterschap en deze heeft ingestemd met het bestemmingsplan (par. 4.10.3 van de plantoelichting). Inmiddels is tevens voor de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen (die vergunningplichtig zijn) een watervergunning verleend. Deze watervergunning ziet op het dempen van de C-watgang en het aanpassen van de

bestaande A-watergang. Deze vergunning is verleend op 15 oktober 2019 (kenmerk 2019096437/2019121327).

3.27. In de rapporten 'LNG tankstation De Vaalt - De Diepert' (2 juli 2019) en 'LNG-tankstation De Vaalt' (31 augustus 2018) is het projectgebied in zijn geheel ingetekend. Aangezien de toekomstige populatie zich in het TOP bevindt, hoort het TOP te worden ingetekend en niet de bijbehorende omgeving. Dit is namelijk geen kwetsbaar object waaraan getoetst dient te worden. Daarnaast wordt in paragraaf 2.2 van 'Voorbereiding verantwoordinggroepsrisico Medel/De Vaart' (12 juli 2019) gesproken van een toename van 120 personen, terwijl eronder het kopje 'personen in het invloedsgebied' sprake is van 112.4 personen (inclusief woning). Dit komt niet met elkaar overeen. Tevens is er nergens verantwoord hoe aan het aantal van 120 personen aanwezig in het TOP is gekomen en of dit gebaseerd is op de Handleiding Populatieservice of niet.

Beoordeling:

Voor de realisatie van het LNG-tankstation en TOP de Vaalt is er een toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied van de Betuweroute, de A15 en De Diepert te verwachten, namelijk circa 112. Adviesbureau AVIV hanteert echter conservatieve aannames en gaat er worst case van uit dat 120 personen continu aanwezig zijn in het plangebied. In werkelijkheid zal dit niet het geval zijn. Dat is de verklaring voor het geconstateerde verschil.

3.28. Het inrichtingsplan zoals opgenomen in bijlage I van de planregels is onvoldoende duidelijk/concreet over de wijze waarop de landschappelijke inpassing gaat plaatsvinden. In het inrichtingsplan staan vele suggesties genoemd. Dit is in strijd met de rechtszekerheid. Er dient duidelijkheid verschaft te worden over de type beplantingen, de hoogte van grondwallen e.d.

Beoordeling:

Reclamant merkt terecht op dat het Inrichtingsplan een aantal suggesties doet. Het Inrichtingsplan zal aangepast worden met de concrete invulling van beplanting en hoogtes die reeds zijn afgestemd met de landschapsarchitect uit de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

De realisatie van de landschappelijke inpassing is opgenomen in een voorwaardelijke verplichting. In artikel 4.3.3 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het inrichtingsplan c.q. beplantingsplan opgenomen. Tot een met de bestemming strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gebouwen overeenkomstig de bestemming zonder de aanleg en instandhouding van de inrichtingsmaatregelen conform het in bijlage 1 bij de planregels opgenomen

inrichtingsplan, teneinde te komen tot een goede landschappelijke inpassing (artikel 4.4.3 onder a). Via deze voorwaardelijke verplichting wordt de aanleg en instandhouding van diverse inrichtingsmaatregelen verzekerd. Het betreft onder andere de realisatie van een groen dak en beplanting, zoals een laurierhaag, rondom de LNG-installatie. Langs de buitenranden is ruimte voor groen. Het horecagebouw wordt landschappelijk ingepast door deze als het ware te laten verzinken in het groen, hiervoor bevinden zich aan de buitenzijden van dit gebouw groene taluds. Het tankstation wordt verder voorzien van een groen dak met ook ruimte voor zonnepanelen. Het geheel krijgt hiermee een kwalitatief hoogstaande uitstraling.

3.29. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is geen rekening gehouden met de cumulatie met andere projecten zoals de voltooiing van Medel Fase 1. Ook wordt in de beoordeling van de aanmeldnotitie door de Omgevingsdienst aangegeven dat realisatie van het TOP geen onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunningaanvraag en derhalve buiten beschouwing is gelaten in de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Ook is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling een andere conclusie getrokken met betrekking tot de toename van stikstofdepositie dan in het bestemmingsplan is opgenomen. Ten behoeve van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is een AERIUS-berekening d.d. 14 januari 2019 uitgevoerd. Deze AERIUS-berekening van 14 januari 2019 waarnaar wordt verwezen is niet gepubliceerd.

Beoordeling:

Op grond van Bijlage III van de m.e.r.-richtlijn moeten de kenmerken van het project in ogenschouw worden genomen, waaronder de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten. In de aanmeldnotitie is vastgesteld dat er geen sprake is van een (relevante) cumulatie. Gelet op de aard en omvang van de voorliggende ontwikkeling is het niet aannemelijk dat de in de aanmeldingsnotitie (d.d. januari 2019) getrokken conclusie onjuist is. In dit verband wordt ook nog opgemerkt dat de cumulatie zich met name zou kunnen voordoen bij de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Nu uit de geactualiseerde stikstofberekeningen volgt dat er geen stikstofdepositie optreedt ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen, staat daarmee ook vast dat er geen cumulatie kan voordoen. Overigens, ook de onderliggende (milieu)rapporten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen, bieden geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van een relevante cumulatie van milieueffecten die noodzaakt tot het opstellen van een milieueffectbeoordeling (als bedoeld in de m.e.r.-richtlijn). Uit deze rapporten blijkt namelijk dat er geen sprake zal zijn van cumulatieve effecten die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (AbRS 12 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4078, r.o. 7).

Met betrekking tot de AERIUS-berekening bij de m.e.r.-beoordeling wordt het volgende opgemerkt.

Ten tijde van de aanmeldnotitie zoals is ingediend op 14 februari 2019 gold het regime onder het PAS nog en werd nog gewerkt met de drempelwaarden van 0,05 respectievelijk 1,0 mol/ha/jaar. Naar aanleiding van de PAS-uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State 29 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) zijn nieuwe AERIUS-berekeningen gemaakt ten behoeve van de onderhavige planontwikkeling. Gelet daarop zijn de resultaten die aan de aanmeldnotitie ten grondslag lagen niet gelijk met betrekking tot de uitgangspunten in het ontwerpbestemmingsplan.

3.30. *Verder is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruik gemaakt van de NSL-rekentool, momenteel is deze niet meer beschikbaar vanwege de vervanging naar de nieuwe rekentool AERIUS/lucht. Wanneer de verkeersgeneratie van 1.602 voertuigen, waarvan 12% vrachtwagens, wordt ingevuld in de NIBM-tool met uitgangspunt 2019, is hier sprake van een bijdrage die mogelijk in betekenende mate is. Nader onderzoek is noodzakelijk.*

Beoordeling:

Aan het bestemmingsplan ligt de door SAB opgestelde aanmeldnotitie ten grondslag. De door SAB met de NSL-rekentool berekende toenames van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes zijn laag. De door SAB berekende toenames liggen aanzienlijk lager dan de in het Besluit niet in betekende mate genoemde waarden. Gelet op de door SAB berekende waarden, is het niet aannemelijk dat het gebruik van een andere rekenwijze tot wezenlijk andere uitkomsten leidt. Reclamant heeft het tegendeel niet aannemelijk gemaakt.

Conclusie: zienswijze is gedeeltelijk gegrond en leidt tot de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan:

- inrichtingselementen (beplanting en grondwallen) worden concreet beschreven in het Inrichtingsplan;
- in het bestemmingsplan is geborgd dat een terras uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'terras';

4. Indiener zienswijze 4, AB Telecom, Medelsestraat-Oost 22, 4004 LG Tiel

De zienswijzen van reclamant 4 zijn identiek aan de zienswijzen van reclamant 3. Om die reden wordt voor de weerlegging van de zienswijzen van reclamant 4 verwezen naar de weerlegging van de zienswijzen van reclamant 3.