

Bestemmingsplan uitbreiding parkeergarage Ziekenhuis Gelderse Vallei

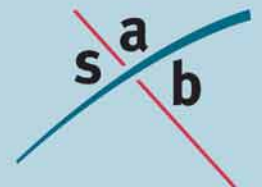
Toelichting

Gemeente Ede

Datum: 16 december 2010

Projectnummer: 100226

ID: NL.IMRO.0228.BP2010MARI0001-0301



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie beleid en ontwikkeling	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Beleid	10
2.3	Ontwikkeling	13
3	Randvoorwaarden voor ontwikkelingen	17
3.1	Archeologie	17
3.2	Flora en fauna en ecologie	18
3.3	Water	21
3.4	Geluid	24
3.5	Bodem	25
3.6	Luchtkwaliteit	25
3.7	Externe veiligheid	27
3.8	Bedrijven en milieuzonering	29
3.9	Verkeer en parkeren	29
4	Juridische aspecten	32
4.1	Algemeen	32
4.2	Dit bestemmingsplan	34
5	Economische uitvoerbaarheid	36
6	Handhaving	37
7	Inspraak en Overleg	38
7.1	Inspraak	38
7.2	Vooroverleg	38

Bijlage

- Bijlage 1: Flora- en faunaraapportage

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit bestemmingsplan maakt het initiatief mogelijk om de parkeergarage van Ziekenhuis Gelderse Vallei in Ede uit te breiden en kwalitatief te verbeteren. Men is voornemens het totale aantal parkeerplaatsen te verhogen van 950 naar circa 1.350 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt aan de oostzijde van de parkeergarage een nieuwe inrit gerealiseerd en wordt het gebouw in zijn geheel opgeknapt, aangezien het gebouw in de loop der tijd flink verouderd is.

Voor het plangebied is het vigerende bestemmingsplan Rietkampen “omgeving Laan der Verenigde Naties/Willem Dreeslaan”, zoals dat is vastgesteld door de raad van de gemeente Ede op 21 september 1995. De toekomstige ontwikkeling past niet binnen deze bestemming. Om het plan te kunnen realiseren, is het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de uitbreiding van de parkeergarage is tevens een bouwvergunning vereist. Deze bouwvergunning kan pas worden verleend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het complex Ziekenhuis Gelderse Vallei. Het ziekenhuis is gelegen aan de zuidkant van Ede. Aan de noordkant van het ziekenhuis is de Laan der Verenigde Naties gelegen en ten oosten van het complex loopt de Dr. Willem Dreeslaan, een belangrijke ontsluitingsweg die Ede met de A12 en Wageningen verbindt. Aan de zuid- en westkant van Ziekenhuis Gelderse Vallei is de woonwijk Rietkampen gelegen.

Momenteel bestaat het plangebied uit een parkeergarage van twee lagen, geschikt voor circa 950 auto's. De parkeergarage is gelegen aan de oostzijde van het ziekenhuiscomplex. Ook de watergang tussen de parkeergarage en de Dr. Willem Dreeslaan is meegenomen in het plangebied. De reden hiervoor is dat in delen van de bestaande watergang aanpassingen worden gedaan ten behoeve van de parkeergarage en zodoende de grens van het plangebied 'logischer' is. De groenstrook tussen de watergang en de Dr. Willem Dreeslaan vormt de oostgrens van het plangebied. Aan de overige zijden van de parkeergarage is de Willy Brandtlaan gelegen. Deze weg draagt zorg voor de interne ontsluiting van Ziekenhuis Gelderse Vallei. Op de navolgende luchtfoto's is de ligging van het plangebied aangegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is op de verbeelding weergegeven.



Ligging plangebied

bron: Google Earth, 2010



Ligging plangebied

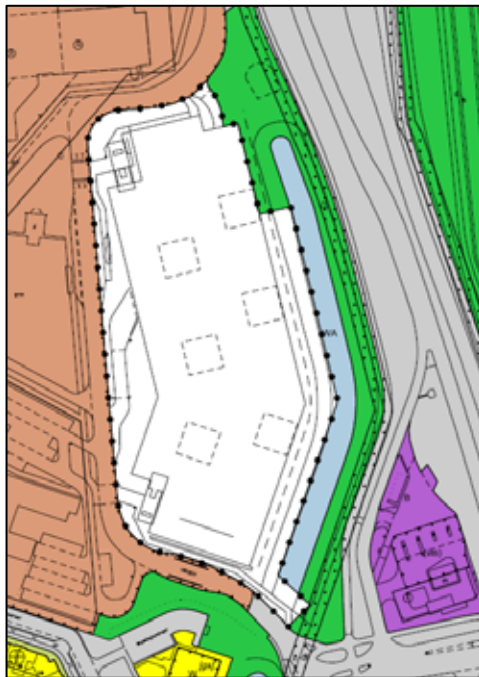
bron: Google Earth, 2010

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van het thans geldende bestemmingsplan Rietkampen “omgeving Laan der Verenigde Naties/Willem Dreeslaan”, zoals dat is vastgesteld door de raad van de gemeente Ede op 21 september 1995. Dit komt doordat in het op 30 september 2010 vastgestelde bestemmingsplan “Maandereng – Rietkampen” het grootste gedeelte van het plangebied buiten de actualisatie is gehouden. De reden hiervoor was dat tijdens de totstandkoming van dit bestemmingsplan, de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend was.

In het bestemmingsplan “Rietkampen” maakt het plangebied onderdeel uit van de nader uit te werken bestemming “Ziekenhuis”. Specifiek voor het parkeren geeft dit bestemmingplan aan dat er voor het parkeren uit moet worden gegaan van 1,5 parkeerplaats per bed. Het parkeren dient daarbij zoveel mogelijk in twee lagen te geschieden.

In het bestemmingsplan Rietkampen “omgeving Laan der Verenigde Naties/Willem Dreeslaan” is deze nader uit te werken bestemming verder uitgewerkt, in de bestemming “Maatschappelijke doeleinden” (M). Het plangebied heeft daarbij de specifieke subbestemming “gezondheidszorg” (gz) met nadere aanwijzing (p) wat inhoudt dat hier enkel parkeervoorzieningen met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen en van geringe omvang zijnde mogen worden gerealiseerd.



Uitsnede van het plangebied, omringd door het bestemmingsplan “Maandereng – Rietkampen”

Ten behoeve van het ziekenhuis geldt een minimum parkeernorm van 1,25 parkeerplaatsen per bed en een maximum parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per bed, hetgeen betekent dat bij een capaciteit van 600 bedden ten minste moet worden voorzien in 750 parkeerplaatsen. De parkeervoorziening mag op basis van het vigerende bestemmingsplan in twee lagen worden gerealiseerd.

Het vigerend bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van de bouw van een derde laag op de bestaande parkeervoorziening. Een herziening van het bestemmingsplan is dan ook noodzakelijk om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de bestaande situatie in het plangebied beschreven, alsmede het vigerende beleid. Daarnaast komen in dit hoofdstuk de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan bod door middel van een planbeschrijving. Hoofdstuk 3 gaat in op de haalbaarheid van het plan. Hier komen diverse milieuaspecten, alsmede flora en fauna en archeologie aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de juridische aspecten van het plan en de wijze van bestemmen behandeld. Hoofdstuk 5 is gereserveerd voor de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 gaat in op de handhaving.

2 Bestaande situatie beleid en ontwikkeling

2.1 Bestaande situatie

2.1.1 Ziekenhuis Gelderse Vallei

Ziekenhuis Gelderse Vallei in Ede is een groot algemeen ziekenhuis met de christelijke traditie als grondslag. Het ziekenhuis is gelegen aan de zuidkant van Ede, nabij de A12. Het ziekenhuis wordt ontsloten via de Willy Brandtlaan, die weer aantakt op de Dr. Willem Dreeslaan, een belangrijke ontsluitingsweg die Ede met de A12 en Wageningen verbindt.

Het Ziekenhuis Gelderse Vallei is in 2000 in gebruik genomen. In het noordelijke gedeelte van het gebied is het ziekenhuis gelegen. Met ruim 600 erkende bedden, alle medische specialismen en moderne voorzieningen vervult het ziekenhuis een (boven)regionale functie in de ziekenhuiszorg.

Ten zuiden van het ziekenhuis is de Gelderse Roos gelegen. De Gelderse Roos is er voor mensen met psychische problemen en psychiatrische aandoeningen. Ondanks dat de

Gelderse Roos naast het Ziekenhuis Gelderse Vallei is gelegen, zijn het twee zelfstandige organisaties. De Gelderse Roos heeft ook haar eigen parkeervoorziening.



Luchtfoto van Ziekenhuis Gelderse Vallei (geel), de Gelderse Roos (oranje) en de parkeervoorziening (rood)

Bron: Google Earth, 2010

2.1.2 De parkeergarage

Ten oosten van het Ziekenhuis Gelderse Vallei en de Gelderse Roos is de parkeergarage van het ziekenhuis gelegen. De parkeergarage omvat twee lagen, geschikt voor circa 950 auto's. In de huidige parkeergarage is een gedeelte bestemd als fietsenstalling voor medewerkers van het ziekenhuis.

De capaciteit van de huidige garage is op dit moment onvoldoende om aan de volledige parkeerbehoefte te voldoen. Een gevolg hiervan is dat de omliggende woonwijk veel parkeeroverlast ervaart van de bezoekers van het ziekenhuis.

Ook kwalitatief gezien voldoet de parkeer-



Een beeld uit de omliggende woonwijk:

“Parkeren alleen voor bewoners”

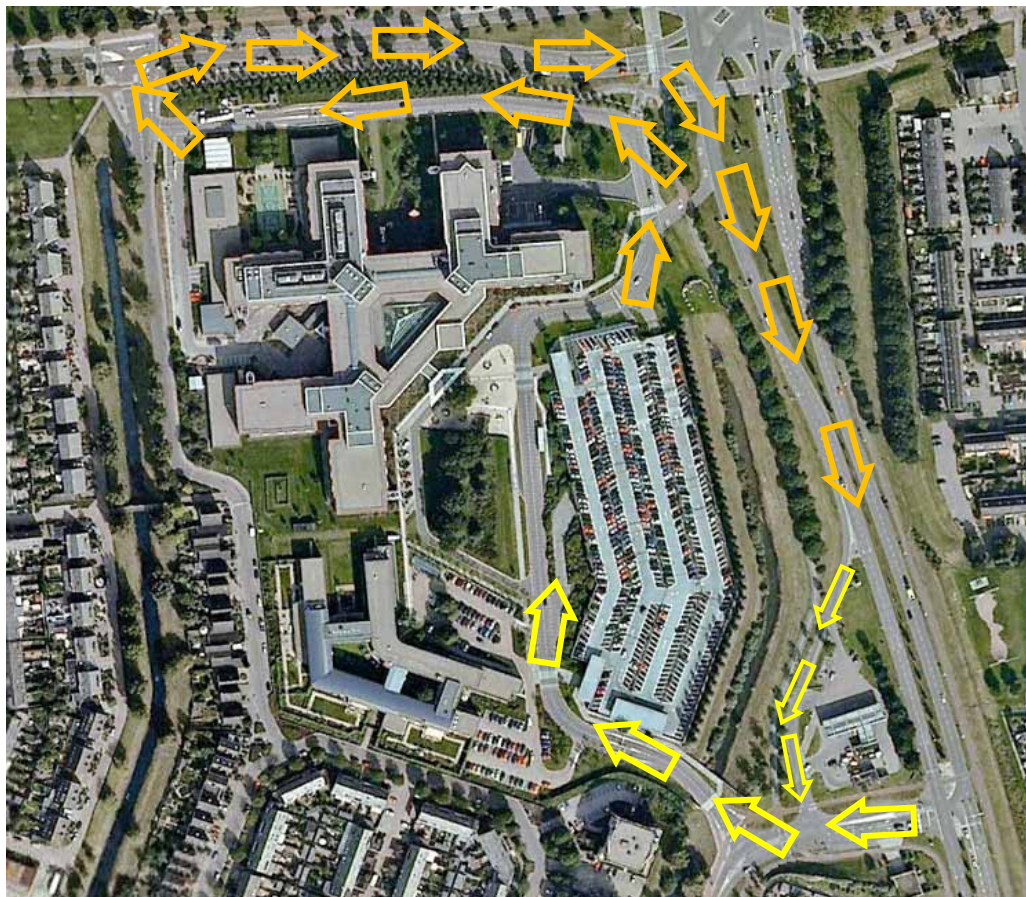
Bron: Google Earth, 2010

garage momenteel niet goed. Zo laat de afvoer van regenwater op alle parkeerlagen te wensen over. Ook beginnen de betonnen platen op het parkeerdek te 'werken' en is de toplaag in de garage aan verbetering toe. Daarnaast is de manier waarop de verlichting is geregeld niet van de gewenste (duurzame) kwaliteit.

Naast de fysieke staat van de garage zijn ook de routing en bewegwijzering in en rondom de garage van onvoldoende kwaliteit. Zo ervaren veel bezoekers de ingang van de parkeerplaats als onduidelijk, laat de interne bewegwijzering te wensen over en is het ook niet voor iedereen duidelijk hoe men, als men de garage uitrijdt, weer op de Dr. Willem Dreeslaan komt.

Routing

Komend vanuit noordelijke richting kan men al voor het benzinestation afslaan richting Willy Brandtlaan. Vanaf het zuiden kan men rechtstreeks de Willy Brandtlaan inslaan. Hierna dient men rechtsaf te slaan zodat men het ziekenhuisterrein oprijdt, vervolgens rijdt men om het parkeerdek heen. Na circa 200 meter, aan de westzijde van de parkeergarage, bevindt zich de ingang. Dit is weergegeven in navolgende afbeelding met gele pijlen. Op het moment dat men de parkeergarage uitrijdt, gebeurt dit aan de noordzijde. Er dient dan circa 350 meter achter het ziekenhuis langs te worden gereden, zodat men op de Laan der Verenigde Naties uitkomt, ten noorden van het ziekenhuiscomplex. Vanuit hier dient men door te rijden naar de Dr. Willem Dreeslaan en kan men in zuidelijke richting naar de A12 rijden. Circa 70% van de bezoekers komt vanaf de A12. Deze routing is met oranje pijlen weergegeven. Op de volgende pagina zijn enkele aanzichten rondom de parkeergarage opgenomen, alle genomen vanaf de Willy Brandtlaan.



Routing rondom parkeervoorziening

bron: Google Earth, 2010



Aanzicht van de parkeergarage

bron: Google Earth, 2010



Aanzicht van de ingang van de parkeergarage

bron: Google Earth, 2010



Aanzicht van de uitgang van de parkeergarage

bron: Google Earth, 2010



Aanzicht van de route achter het ziekenhuis langs

bron: Google Earth, 2010

2.2 Beleid

2.2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling, waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. Het Rijk richt zijn aandacht met name op de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om versterking van de dynamiek in de Nationale stedelijke netwerken en om waarborging van de kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur en de Nationale landschappen.

De centrale doelstellingen van de Nota Ruimte zijn: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale waarden en de borging van veiligheid.

Toets plan

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het nationale beleid staat de planontwikkeling gezien het karakter van het plan niet in de weg.

2.2.2 Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland tot 2015 is vastgelegd in het Streekplan Gelderland 2005. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.

Daarbij heeft de provincie een tweeledige provinciale hoofdstructuur waarbij Gelderland enerzijds 'hoog dynamische' functies met een intensieve vorm van ruimtegebruik kent, zoals stedelijke functies en intensieve vormen van recreatie/leisure. Anderzijds kent de provincie 'laag dynamische' functies. Deze gebieden zijn kwetsbaar voor intensieve vormen van ruimte gebruik, zoals de ecologische hoofdstructuur (EHS), waardevolle open gebieden en ruimte voor water moet worden gecreëerd.

Hoofddoel van het streekplanbeleid is het scheppen van ruimte voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak van de provincie. Om krachtige steden en vitale regio's te bevorderen zijn de belangrijkste uitgangspunten "bundeling van verstedelijking aan/nabij infrastructuur" en het "organiseren in stedelijke netwerken". Bundelingsbeleid is een centraal uitgangspunt voor de wijze waarop in het Gelders ruimtelijk beleid wordt omgegaan met verstedelijking. Bundeling in Gelderland heeft tot doel:

- handhaving/versterking van de economische en culturele functie van de steden;
- behoud/versterking van het draagvlak voor stedelijke voorzieningen;

- een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling in steden bevorderen ter vermindering van probleemcumulatie;
- kansen te bieden voor combinatie van arbeid/scholing, ontspanning en zorgtaken;
- optimale benutting van infrastructuur, kansen voor openbaar vervoer en fietsgebruik.

In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen 'bestaand bebouwd gebied' en stedelijke uitbreiding. Op grond van het streekplan behoort het plangebied tot het onderdeel 'bestaand bebouwd gebied 2000', in het stedelijk netwerk Wageningen-Ede-Veenendaal-Rhenen. Het accent van de provinciale beleidsambities ligt op de vernieuwing en het beheer en onderhoud van bestaand bebouwd gebied. Hiervoor zijn nodig:

- een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en openbare ruimte door fysieke aanpassingen;
- het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en -knelpunten door een duurzame planontwikkeling;
- door kwalitatief woonbeleid bevorderen dat woonmilieus en de kwaliteit van de woningen aansluiten op de vraag van de inwoners van Gelderland;
- intensivering van het stedelijk grondgebruik, maar wel met behoud van karakteristieke elementen en zorgvuldig omgaan met open ruimten daarbinnen;
- optimalisering van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied: meer gebruik van de verticale dimensie (hoogte, diepte) en van de tijdsdimensie (meervoudig gebruik van dezelfde gebouwde ruimte).

Toets plan

De bouw van deze garage is te kwalificeren als kleinschalige ontwikkeling. Hierbij is sprake van uitbreiding en verbetering van een in slechte staat verkerende garage, waarbij slechts marginaal sprake is van toevoeging van bebouwd oppervlak. Deze kleinschalige ontwikkeling is binnen het provinciaal beleid zonder meer mogelijk.

2.2.3 Regionaal beleid

Structuurvisie WERV

Sinds 2002 werken de gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal samen in het samenwerkingsverband WERV. Het ruimtelijk beleid van dit samenwerkingsverband is verwoord en in 2005 vastgesteld in de "Regionale Structuurvisie WERV". De Regionale Structuurvisie WERV betreft een ruimtelijke visie met een tweeledig doel. Ten eerste heeft de structuurvisie tot doel inzicht te geven in de ruimtelijke ontwikkeling van WERV als stedelijk netwerk op de lange termijn (tot 2030). Hierbij wordt uitdrukking gegeven aan de gemeenschappelijke ambities van de vier gemeenten en ontstaat een samenhangend referentiekader voor beleidsafstemming en coördinatie op regionaal niveau. Ten tweede dient de structuurvisie een solide basis te leggen voor samenwerking met de hogere overheden voor het realiseren van de gezamenlijke beleidsambities en het investeren in strategische projecten. Het structuurplan maakt daarbij onderscheid in ontwikkelingen die in 2015 en 2030 zoveel mogelijk afgerond zouden moeten zijn.

Mobiliteit is daarbij een groot goed. Het draagt in belangrijke mate bij aan het functioneren van onze huidige maatschappij. Om te kunnen werken, sporten, leren en recreëren, kortom om te leven, moeten mensen zich kunnen verplaatsen. Maar mobiliteit

heeft ook negatieve aspecten en deze moeten worden beperkt. Daarom streeft de WERV ernaar, een verantwoord mobiliteitsbeleid te voeren. De regionale positie en ambities van WERV zijn te vertalen naar drie hoofddoelstellingen voor het mobiliteitsbeleid:

- stimuleren van duurzame mobiliteit;
- verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de regio;
- verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit.

Een van de belangrijkste uitgangspunten voor de Regionale Structuurvisie WERV is een duurzame, milieuvriendelijke ontwikkeling. Binnen de mogelijkheden die bij een duurzame ontwikkeling horen wordt gestreefd naar duurzame mobiliteit en een voldoende bereikbaarheid om de functies in de WERV-regio optimaal te doen functioneren. De bestaande bereikbaarheidskwaliteiten zijn leidend in de afstemming tussen ruimtelijke functies en infrastructuur. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen, die altijd mobiliteit met zich mee zullen brengen, daar worden gerealiseerd waar de bereikbaarheid reeds goed is, alternatieve vervoersmogelijkheden aanwezig zijn en de afstand tot voorzieningencentra beperkt is. Op die manier kan de aanleg van nieuwe infrastructuur worden vermeden. Voor een aantal gebieden in de regio is onbereikbaarheid meer van belang dan bereikbaarheid. Voor deze gebieden wordt, in samenhang met overige aanwezige infrastructuur, bekeken in hoeverre het verminderen van de verkeersfunctie van deze wegen mogelijk is. Ook het aanpakken van auto-sluipverkeer is hiervan een aspect.

Voor de periode tot 2015 wordt met betrekking bereikbaarheid gesteld dat het oplossen van de belangrijkste vier regionale knelpunten voor WERV de hoogste prioriteit heeft. Dit zijn de volgende projecten:

- de ontsluiting van de WERV-regio in zuidelijke richting (de Rijnbrug bij Rhenen);
- de o.v.-verbinding tussen Wageningen en het intercity station Ede/Wageningen;
- de ontsluiting per auto van de spoorzone Ede op de (nationale) hoofdinfrastructuur;
- de hart-op-hart-verbinding per auto en openbaar vervoer tussen Veenendaal centrum en Ede centrum.

Een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer blijft eveneens een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. Maar ook het stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer is een centraal speerpunt.

Toets plan

Op onderhavige locatie wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van een goed bereikbaar ziekenhuis met een (boven)regionale functie. Het plangebied ligt reeds aan de hoofdontsluitingsstructuur van Ede. Door een toename van de capaciteit van de parkeergarage en een (duurzame) kwaliteitsinjectie levert deze ontwikkeling een positieve impuls aan de realisatie van een goede bereikbaarheid van het autoverkeer. Daarnaast zal de ontwikkeling de parkeerdruk en –overlast in omliggende woongebieden verminderen, waardoor de leefomgeving in de omgeving wordt verbeterd.

2.3 Ontwikkeling

2.3.1 Algemene uitgangspunten

Voorafgaand aan de ontwikkeling van de parkeergarage zijn er vanuit de Raad van Bestuur van het Ziekenhuis Gelderse Vallei enkele uitgangspunten opgesteld. De ontwikkeling moet daarbij leiden tot een uitbreiding van de parkeergarage met een derde parkeerlaag waarbij ruimte wordt geboden aan circa 1.350 parkeerplaatsen. Daarnaast blijkt onder andere dat de in- en uitstroom van de parkeergarage verbeterd dient te worden en dat de routing te wensen over laat. Ook wordt geconstateerd dat er een kwalitatieve verbetering gemaakt dient te worden, bijvoorbeeld om wateroverlast te verhelpen of de toplaat en de verlichting van het parkeerdek te verbeteren.

Naast de fysieke staat van de garage zijn ook de routing en bewegwijzering in en rondom de garage van onvoldoende kwaliteit. Zo ervaren veel bezoekers de ingang van de parkeerplaats als onduidelijk, laat de interne bewegwijzering te wensen over en is het ook niet voor iedereen duidelijk hoe men, als men de garage uitrijdt, weer op de Dr. Willem Dreeslaan komt.

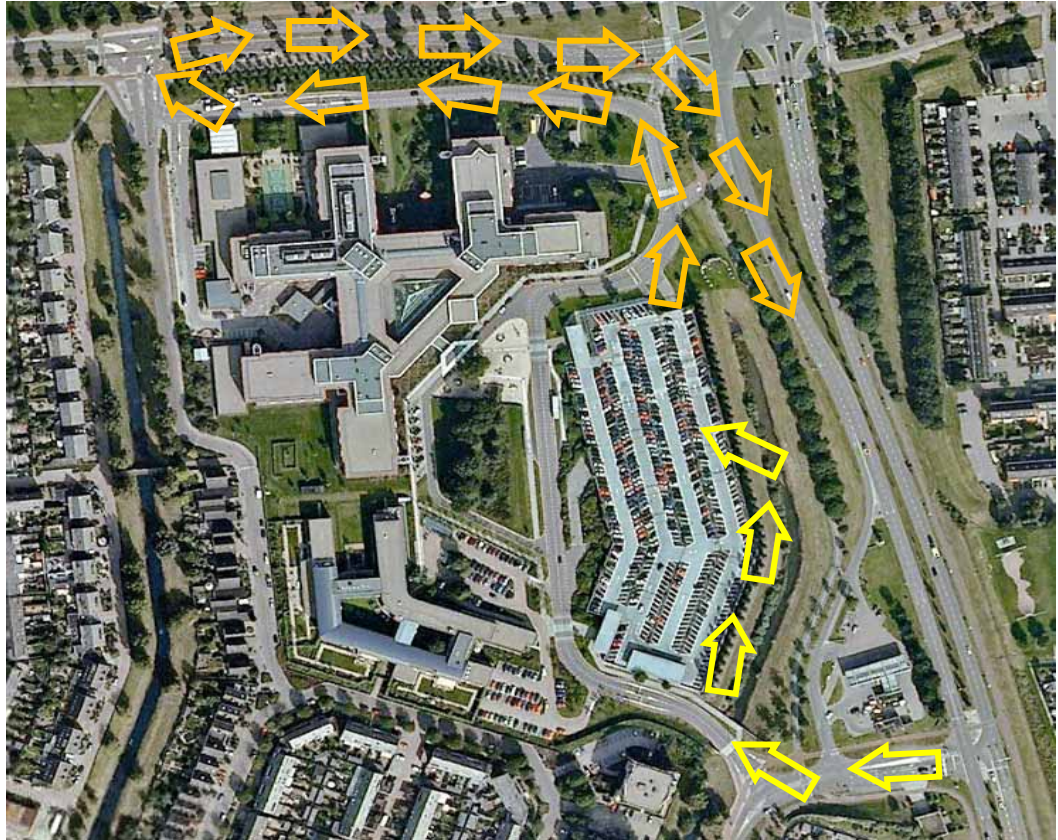
2.3.2 Toekomstige situatie

De toekomstige situatie heeft, zoals reeds genoemd, een tweeledig doel. Enerzijds vindt er een kwantitatieve uitbreiding van de parkeergarage plaats. Door middel van het realiseren van een derde laag zal het totaal aantal parkeerplaatsen van circa 950 naar circa 1.350 parkeerplaatsen worden uitgebreid. Deze derde laag wordt precies op de huidige laag gebouwd, zodat de realisatie van een derde laag op zich geen extra bebouwd oppervlak met zich meebrengt.

Echter, naast het toevoegen van een derde laag wordt ook de externe ontsluiting van de parkeergarage verbeterd. Dit gebeurt door de ingang van de parkeergarage te verplaatsen van de westzijde naar de oostzijde van de parkeergarage. Dit houdt in dat er vanuit de Willy Brandtlaan direct voor de parkeergarage langs, evenwijdig aan het water kan worden gereden en ongeveer halverwege aan de oostzijde, de parkeergarage in kan worden gereden. Door middel van een hellingbaan kan men de ingang van de garage bereiken, waarbij men ook verder omhoog kan rijden naar de tweede en derde parkeerlaag. Het gevolg hiervan is dat de inrijroute aanzienlijk wordt verkort. Door de nieuwe routing zal de verkeersveiligheid op het ziekenhuiscomplex verbeteren, aangezien de verkeersstroom van ingaand bezoekersverkeer het ziekenhuiscomplex niet meer betreedt. Ook wordt bij de realisatie van de nieuwe ingang aandacht besteed aan de gewenste veiligheid van fietsers, aangezien de automobilisten in de nieuwe situatie het fietspad zullen kruisen om van de nieuwe ingang gebruik te maken.

De huidige ingang van de parkeergarage blijft wel bestaan, zodat automobilisten die reeds op het ziekenhuiscomplex zijn gereden (bijvoorbeeld voor het afzetten van minder validen) via de oude ingang de parkeergarage kunnen inrijden.

Navolgende afbeelding laat de nieuwe routing rondom de parkeergarage globaal zien. Hierbij geven de gele pijlen het ingaand verkeer weer en de oranje pijlen het uitgaand verkeer.

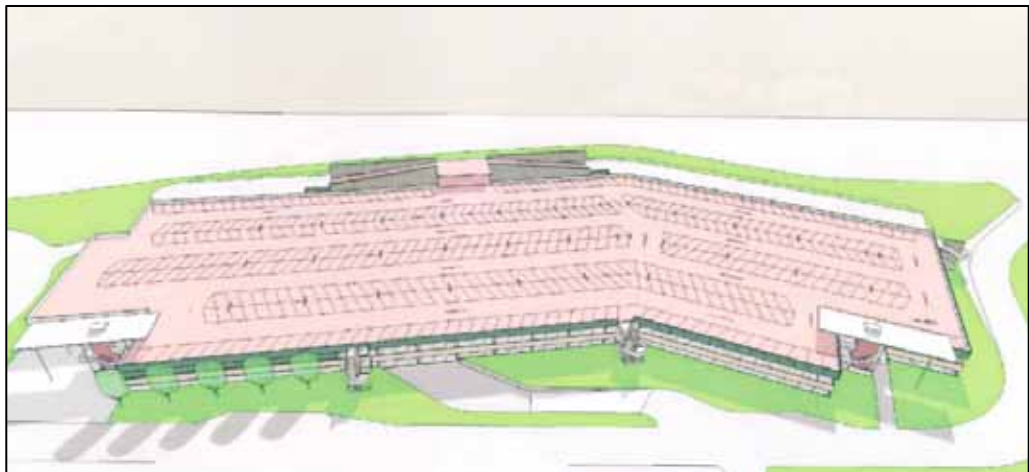
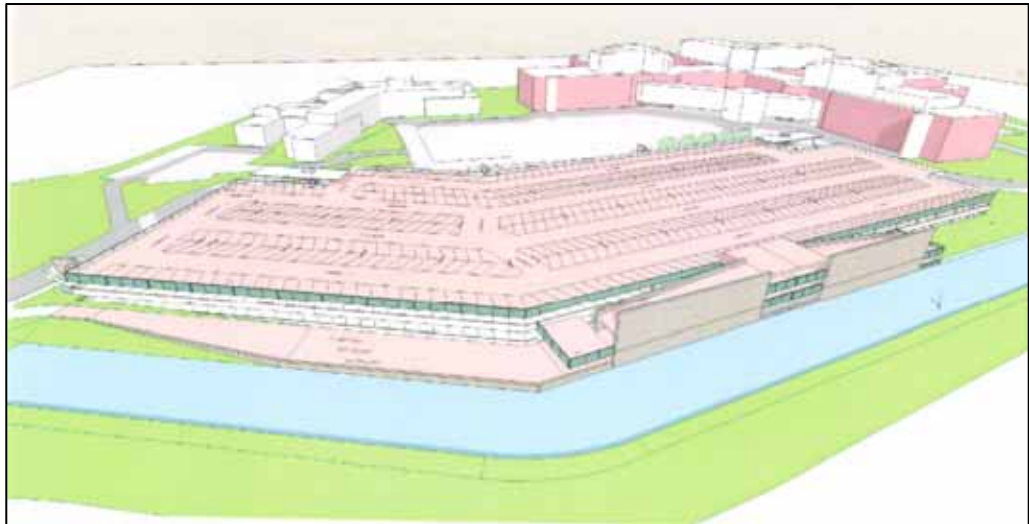


Routina rondom parkeervoorziening

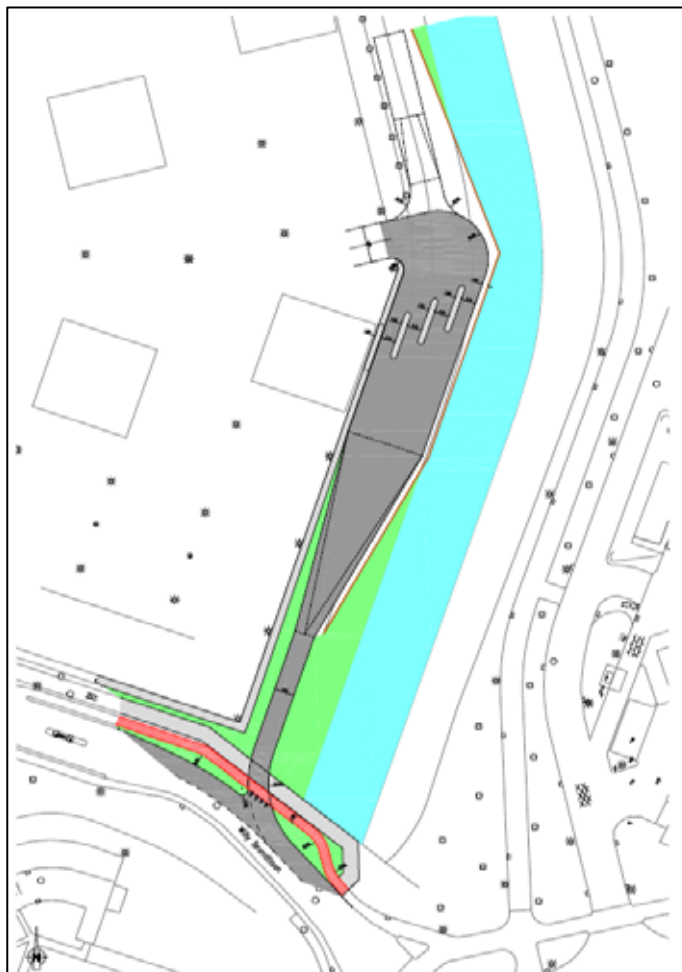
bron: Google Earth, 2010

Momenteel bedraagt de hoogte van de parkeergarage circa 3 meter. Dat komt doordat de onderste laag verdiept is gelegen, zoals ook op de voorgaand vertoonde foto's te zien was. Door de extra laag bovenop de bestaande constructie zal de garage circa 7 meter hoog worden. De interne ontsluiting sluit daarbij aan op de huidige. Tot slot worden ook kwalitatieve aspecten zoals het verhelpen van de wateroverlast, verbetering van de toplaag en de verbetering van de verlichting en algemene uitstraling verbeterd.

Navolgende afbeeldingen tonen een aantal sfeerimpressies van de vernieuwde parkeergarage en een mogelijke, toekomstige ontsluitingssituatie in meer detail.



Sfeerimpressies van de toekomstige situatie van de parkeergarage
Bron: Kuin Vastgoed, 2010



Verklaring

	Kant verharding rijbaan
	Kant verharding fietspad
	Hellingbaan
	Middengeleider t.b.v. slagboom
	Betonwand hellingbaan
	Haaiantandmarkering Type: 0,50x0,70
	Lengtemarkering Type: 1-1 Breedte: 100 mm
	Damwand/kerende constructie



Indicaties van mogelijke varianten van de toekomstige inrit
Bron: Copier Adviesbureau BV, 2010

3 Randvoorwaarden voor ontwikkelingen

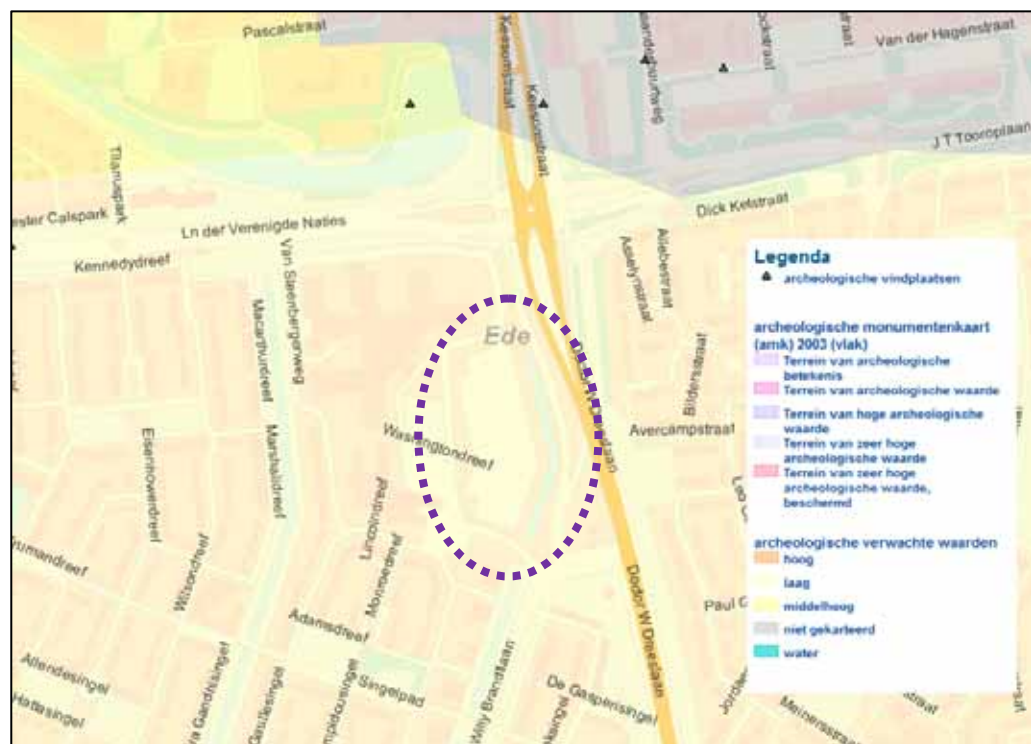
3.1 Archeologie

Algemeen

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet 1988 is geregeld hoe met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij het plan te betrekken.

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd.

Uit de archeologische kaart van de provincie Gelderland, blijkt dat het plangebied een lage trefkans op archeologische heeft (zie bijgevoegd kaartbeeld).



Provinciale archeologische verwachtingskaart

bron: provincie Gelderland, 2010

Onderzoek

De ontwikkellocatie is volgens de archeologische beleidskaart gelegen in een gebied met een lage verwachting. Dit betekent dat er geen archeologisch onderzoek verplicht wordt gesteld.

Daarnaast zijn bij de bouw van het ziekenhuis in het jaar 2000 de gronden van het plangebied reeds geroerd, zodat ook vanuit dit oogpunt de archeologische verwachtingswaarde laag is.

Conclusie

Voor het aspect archeologie wordt op grond van de lage verwachtingswaarde geen onderzoek uitgevoerd. De archeologische meldingsplicht blijft echter van kracht. Mochten er op de locatie alsnog archeologische sporen worden aangetroffen, dan dient dit onverwijld te worden gemeld bij het bevoegd gezag.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.2 Flora en fauna en ecologie

3.2.1 Algemeen

In het plangebied voor de uitbreiding van het parkeergarage zal de westelijke oever en een deel van de watergang verdwijnen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe ontsluiting van de garage. Voordat deze ingreep wordt uitgevoerd, dienen de gevolgen voor beschermde natuurwaarden en de consequenties in het kader van de geldende natuurwet- en regelgeving in beeld te zijn gebracht.

SAB Arnhem B.V. heeft ten behoeve hiervan in juni 2010 een flora en fauna rapportage opgesteld¹. Het Natuurloket geeft in het kilometerhok waarbinnen het plangebied en haar invloedsgebied is gelegen (172 - 448), het voorkomen van strikt beschermde vaatplanten, zoogdieren en vogels weer. Binnen het kilometerhok zijn de meeste soortgroepen niet goed onderzocht. Omdat het plangebied maar een klein onderdeel uitmaakt van het betreffende kilometerhok en omdat de beschikbare Natuurloketgegevens in dit geval van lage kwaliteit zijn, is besloten geen aanvullende gegevens op te vragen maar het onderzoek vooral te baseren op de biotoopinschatting door SAB Arnhem B.V.

In juni 2010 heeft SAB Arnhem B.V. het plangebied en de directe omgeving verkend. Doel van deze veldverkenning was om een indruk te krijgen van de biotopen ter plaatse en de geschiktheid voor de verschillende soortengroepen te beoordelen. Omdat voorafgaand aan de quickscan reeds het vermoeden door de Gemeente Ede werd geuit dat mogelijkwerwijze beschermde plantensoorten, amfibieën en vissen in het plangebied voorkwamen, is meteen een uitgebreider onderzoek uitgevoerd in relatie tot deze soortgroepen.

3.2.1 Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Het plangebied te Ede ligt niet in of nabij

¹ SAB Arnhem B.V. (4 juni 2010) Flora- en fauna rapportage Ede, Ziekenhuis Gelderse Vallei, bestemmingsplan parkeerdek.

de EHS of een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied De Veluwe ligt op een afstand van 1600 meter (hemelsbreed gemeten). Het dichtstbijzijnde natuurgebied dat is aangewezen als onderdeel van de EHS ligt op een afstand van 1600 meter (hemelsbreed gemeten). Gezien de binnenstedelijke ligging, de afwezigheid van verbindingen tussen het plangebied en de genoemde natuurgebieden en de afwezigheid van overeenkomstig habitat zijn negatieve effecten op beschermde gebieden zijn niet te verwachten. Gebiedsbescherming is op deze locatie niet aan de orde.

3.2.2 Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dieren opzettelijk worden verontrust. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben. Invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig, tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

Algemene soorten

De meeste van deze soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Strikt beschermde soorten

Een aantal van de voorkomende soorten staat vermeld op tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet en is daarmee strikter beschermd. Voor deze soorten geldt dat bij een aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd. De strikt beschermde poelkikker (*R. lessonae*), Rietorchis (*Dactylorhiza majalis* subsp. *praetermis* var. *Praetermis*) en Veldsalie (*Salvia pratensis*) komen voor in het plangebied. Voor zowel Rietorchis als Veldsalie geldt dat de ontwikkelingen niet leiden tot aantasting van de groeiplaatsen. Voor de Poelkikker geldt dat deze dieren gebruik maken van de flauwe oostelijke oever als leefgebied. De steile westelijke oever is minder aantrekkelijk doordat er minder schuilmogelijkheden zijn. Bij omvorming van de westelijke oever is het niet waarschijnlijk dat vaste rust- of verblijfplaatsen van poelkikkers worden aangetast.

Bij de start van werkzaamheden in het broedseizoen, kunnen broedende vogels worden verstoord, of hun nesten worden aangetast. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren. Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen of tijdens het broedseizoen, als broedende vogels binnen en in de directe omgeving van het plangebied uitgesloten kunnen worden.

3.2.3 Nader onderzoek

Uit de quickscan blijkt dat met de ontwikkeling de vaste rust- of verblijfplaats van rietorchis niet wordt aangetast. Een nader onderzoek voor deze soort wordt niet noodzakelijk geacht.

In de watergang is poelkikker aangetroffen. Deze soort staat vermeld op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en valt dus onder de zwaarst beschermde categorie. Aantasting van het leefgebied is niet zondermeer toegestaan en het verkrijgen van een ontheffing is niet mogelijk. Het verlies aan leefgebied van poelkikker, door de inrichting van de toegangsweg van het parkeerdek, dient te worden gemitigeerd door de waterpartij waar mogelijk te vergroten met ondiepe delen. Daartoe wordt de oostelijke oever op enkele plaatsen afgevlakt waardoor een betere habitat ontstaat voor poelkikkers. Omdat op de oostelijke oever rietorchis is aangetroffen, is het afgraven van deze oever niet zomaar mogelijk. Om overtreding van de Flora- en faunawet voor beide soorten te voorkomen, worden mitigerende maatregelen opgesteld in een mitigatieplan. Het mitigatieplan geeft een beschrijving van de uit te voeren werkzaamheden en bevat dwarsdoorsneden van aan te leggen/wijzigen waterpartijen.

Door het uitvoeren van het mitigatieplan zal overtreding van de Flora- en faunawet worden voorkomen.

3.2.4 Aanbevelingen

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet is ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied, zoals:

- De beschoeiing van de nieuwe weg zou kunnen worden uitgevoerd in schanskorven. Deze vorm van beschoeiing heeft een hogere waarde voor macrofauna in het water en biedt ook schuilplaatsen aan jonge vissen.
- Een andere optie voor de beschoeiing van de weg is om deze geschikt te maken voor oeverwaluizen. Het is niet bekend of dit al eerder is uitgevoerd en of het technisch haalbaar is.
- Het planten van bomen en struiken voor vogels en vleermuizen verdient aanbeveling. Het beste zijn, ecologisch gezien, inheems bes- en bloemdragende struiken en planten.

3.2.5 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.3 Water

3.3.1 Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het projectgebied ligt in het gebied 'Hoog Nederland'. Dit gebied omvat grofweg de zandgronden van Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord- Brabant en Limburg. Hoog Nederland is grotendeels vrij afwaterend, dat wil zeggen dat het water onder vrij verval naar de rivieren en de zee stroomt. Het gebied bevat enkele scheepvaartkanalen die door het rijk worden beheerd en daarnaast vooral regionale wateren in beheer bij de waterschappen. Kenmerkend voor dit deelgebied is de directe samenhang tussen het grond- en oppervlaktewatersysteem en de van nature meanderende beken met aangrenzende beekdalgronden die incidenteel in tijden van extreem natte perioden op natuurlijke wijze kunnen overstromen.

De belangrijkste wateropgaven voor hoog Nederland zijn watertekort, grondwater, wateroverlast en waterkwaliteit.

3.3.2 Provinciaal beleid

Waterplan Gelderland 2010-2015

Het Waterplan bevat het waterbeleid van de provincie en is de opvolger van het derde Waterhuishoudingsplan (WHP3). Het beleid uit WHP3 wordt grotendeels voortgezet. Het Waterplan is tegelijk opgesteld met de ontwerp water(beheer)-plannen van het Rijk en de waterschappen. In onderlinge samenwerking zijn de plannen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Het Waterplan Gelderland 2010-2015 is op 1 januari 2010 in werking getreden.

In het plan staan de doelen voor het waterbeheer, de maatregelen die daarvoor nodig zijn en wie ze gaat uitvoeren. Voor oppervlaktewaterkwaliteit, hoogwaterbescherming, regionale wateroverlast, watertekort en waterbodems gelden provinciebrede doelen. Voor een aantal functies, zoals landbouw, natte natuur, waterbergingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, zijn specifieke doelen geformuleerd.

Het projectgebied heeft op grond van het Waterplan de basisfunctie 'stedelijk gebied'. Zowel in nieuw als in bestaand stedelijk gebied streeft de provincie naar een duurzaam watersysteem. Nadelige effecten op de waterhuishouding moeten in beginsel voorkomen worden. Hierbij wordt het water in de stad met het omringende watersysteem als één geheel beschouwd. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn in stedelijk gebied gericht op:

- het voorkomen of zo veel mogelijk beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van de riolering van (diepe) drainage en instromend grond- en oppervlaktewater;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten en hemelwateruitlaten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling;
- het realiseren van de basiskwaliteit voor oppervlaktewater.

3.3.3 *Beleid Waterschap Vallei & Eem*

Waterbeheersplan 2010-2015

Het Waterbeheersplan 2010 - 2015 is op 17 september 2009 door het Algemeen Bestuur vastgesteld en op 17 december 2009 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland en Utrecht het Waterbeheersplan 2010 - 2015 goedgekeurd.

Dit plan behandelt de taken van het waterschap op het gebied van de zorg voor voldoende en schoon water en de zuivering van afvalwater. In de komende periode wordt voortgebouwd op de in de vorige planperiode behaalde resultaten en ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen. In het waterbeheersplan staat wat het waterschap doet om te zorgen voor veilige dijken, optimale waterpeilen en schoon water in sloten, beken, kanalen en plassen. Centraal staan de waterschapstaken: waterbeheer, waterkering en waterketen.

3.3.4 *Gemeentelijk beleid*

Waterplan 2008 - 2012

Dit waterplan is opgesteld door de gemeente Ede in nauwe samenwerking met het waterschap Vallei & Eem en kent een doorlooptijd van vijf jaar en loopt van 2008 tot en met 2012.

De gemeente Ede, het Waterschap Vallei & Eem en overige betrokken waterpartners streven naar een gezond, veerkrachtig, kwalitatief goed, aantrekkelijk en op de toekomst berekend watersysteem en waterketen. Voor een belangrijk deel hebben de betrokkenen dit al gerealiseerd en is de aandacht dus gericht op het in stand houden van dit systeem. In enkele gevallen blijft de kwaliteit van het systeem of de keten nog achter. In deze gevallen moeten nog maatregelen worden genomen om het systeem en de keten op orde te brengen. De ontwikkelingen staan echter niet stil. De omgeving verandert, het beleid verandert en - heel belangrijk - het klimaat verandert. Om hierop goed te kunnen inspelen en om er voor te zorgen dat het watersysteem en de waterketen tot in lengte van jaren voldoen is in het huidige waterplan een lijn (visie) uitgezet die tegemoet komt aan al deze zaken.

Voor het waterplan Ede leidt dit tot een visie op een viertal deelaspecten. Dit zijn de pilaren of pijlers onder het gemeentelijke waterplan Ede:

- op orde. Het wegnemen van knelpunten en het blijven voorbereiden van systeem en keten op toekomstige ontwikkelingen staat centraal. Het streven is naar een stabiele situatie die volledig voldoet aan normen, eisen en wensen;
- doelmatig beheer. Dat wat 'is' moet goed beheerd worden zodat het zijn functie optimaal tegen zo gering mogelijke kosten kan vervullen. Feitelijk moeten we systeem en keten op orde houden;
- duurzaam ontwikkelen. Ontwikkelen vindt plaats vanuit de optiek op orde brengen en op een zodanig wijze dat doelmatig beheer gegarandeerd is. Door nú duurzaam te ontwikkelen scheppen we de juiste randvoorwaarden voor een doelmatig beheer straks;
- waterbetrokkenheid. Water maakt een essentieel onderdeel uit van onze leefomgeving. Water roept zowel positieve als negatieve emotie op. Instanties en burgers die werkzaam zijn in de ruimtelijke ontwikkeling moeten zich bewust zijn van water; weten dat water een verantwoordelijkheid is die ons allen aangaat.

3.3.5 *Situatie plangebied*

Dit bestemmingsplan maakt een extra parkeerdek mogelijk, bovenop de bestaande parkeervoorziening. Daarnaast wordt er aan de oostzijde van de parkeervoorziening een nieuwe ingang gerealiseerd, waardoor het verhard oppervlak door deze ontwikkeling toeneemt. Het verhard oppervlak zal daardoor met circa 1.200 m² toenemen. Daarnaast zorgt de nieuwe toegangsweg naar de ingang voor een toename van het verharde oppervlak van circa 800 m².

De afvoer van het zowel hemel- als afvalwater zal worden aangesloten op het bestaande watersysteem van de parkeergarage.

In de huidige situatie is geen sprake van wateroverlast. Een toename van circa 2.000 m² verhard oppervlak is met oog op de reeds bestaande verharding van het ziekenhuiscomplex zeer gering, waardoor in de toekomst ook geen wateroverlast wordt verwacht. Dit te meer omdat er extra waterbergend vermogen in de bestaande watergang wordt gecreëerd.

3.3.6 *Conclusie*

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.4 Geluid

Algemeen

Wanneer met een project nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, zoals woningen, scholen en ziekenhuizen worden gerealiseerd stelt de Wet geluidhinder (Wgh) de verplichting akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluidbelasting op deze geluidsgevoelige bebouwing voor de omliggende wegen.

Onderzoek

Het onderhavige plan maakt de uitbreiding van de parkeergarage bij Ziekenhuis Gelderse Vallei in Ede mogelijk. Daarnaast wordt de routing aangepast. De nieuwbouw is noodzakelijk omdat de bestaande parkeergarage van slechte kwaliteit is. De capaciteit van de nieuwe parkeergarage zal groeien van 950 naar 1.350 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt bereikt door een derde parkeerlaag te realiseren. Met de nieuwe parkeergarage hoopt het ziekenhuis de parkeeroverlast in de aangrenzende woonbuurten en verkeersoverlast door 'zoekend verkeer' te beperken.

Aangezien het ziekenhuis zelf niet uitgebreid wordt, zullen er per saldo een gering aantal verkeersbewegingen extra naar het ziekenhuis plaatsvinden. Wat echter wel verandert is de plaats waar de bezoekers van het ziekenhuis parkeren.

In de huidige situatie parkeert men veelvuldig in de nabijgelegen woonwijk. Dit heeft tot gevolg dat er een aanzienlijk aantal verkeersbewegingen de woonwijk ingaan, in plaats het ziekenhuisterrein op te rijden. De afstand tussen de woningen en de plaats waar de auto's worden geparkeerd zal in de toekomst toenemen, aangezien bezoekers in de huidige situatie soms in de woonwijk parkeren en in de toekomstige situatie vaker in de parkeervoorziening op het ziekenhuisterrein. Hierdoor neemt de te verwachten geluidshinder ten gevolge van het wegverkeer af.

Op basis hiervan zal voor de woningen in de omliggende woonwijk het geluidsaspect verbeteren.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.5 Bodem

Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is, in principe, het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodemonderzoek noodzakelijk.

Onderzoek

Doordat een parkeergarage geen 'gevoelige' functie is waar mensen gedurende langere tijd verblijven, is een verkennend milieukundig bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.6 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht worden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten op-

zichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan aan de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Onderzoek

Het onderhavige plan maakt de uitbreiding van de parkeergarage bij Ziekenhuis Gelderse Vallei in Ede mogelijk. Daarnaast wordt de routing aangepast. De nieuwbouw is noodzakelijk omdat de bestaande parkeergarage van slechte kwaliteit is. De capaciteit van de nieuwe parkeergarage zal groeien van 950 naar 1.350 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen wordt bereikt door een derde parkeerlaag te realiseren. Met de nieuwe parkeergarage hoopt het ziekenhuis de parkeeroverlast in de aangrenzende woonbuurten en verkeersoverlast door 'zoekend verkeer' te beperken.

De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor een parkeergarage. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtverontreiniging ten gevolge van het plan wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van en naar het ziekenhuis.

De stelling dat een vergroting van de parkeercapaciteit met 50% leidt tot 50% extra verkeer gaat niet op. Er wordt immers geparkeerd ten behoeve van bezoek aan het ziekenhuis. Omdat de capaciteit van het ziekenhuis (in bedden, (poliklinische) bezoeken of - behandelingen) niet toeneemt, zal het extra aantal bezoekers dat met de auto naar het ziekenhuis komt gering zijn.

Als de doelstelling wordt behaald om de parkeeroverlast in de omgeving te minderen door de ruimere parkeercapaciteit in de parkeergarage, zullen er weliswaar meer auto's in en uit de garage rijden, maar zal dit eveneens leiden tot een vergelijkbare afname van het aantal autobewegingen in de omliggende woonbuurten. De ontsluiting van het ziekenhuis en van de bedoelde woonbuurten vindt plaats via de Willy Brandtlaan. Per saldo zal hier het aantal auto's ten behoeve van het ziekenhuis niet veel stijgen.

De stijging die op kan treden wordt veroorzaakt door gebruikers die vanwege de grotere parkeercapaciteit met de auto naar het ziekenhuis komen, in plaats van met alternatieve vervoersmiddelen als de fiets of de bus. Dit aantal is beperkt en betreft dagelijks naar schatting maximaal 2 voertuigbewegingen per toegevoegde parkeerplek. Dit leidt tot een verkeerstoename van maximaal 900 voertuigbewegingen per etmaal.

Met behulp van de NIBM rekentool (versie augustus 2009) is bepaald dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Deze gaat uit van een worst-case situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. Toetsing aan de grenswaarden is op grond van de Wm niet noodzakelijk.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		900
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,95
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,26
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is er onder andere bij een woning, sportveld of school sportveld sprake van een significante blootsteldingsduur. Bezoekers van een parkeergarage worden niet gedurende een significante tijdsduur blootgesteld aan verontreiniging in de buitenlucht. De blootstelling is hierdoor beperkt.

Conclusie

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening (Wro) vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhouds initiatief.

3.7 Externe veiligheid

Algemeen

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van de risico's bij de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid of het nieuw vestigen van dergelijke activiteiten kunnen beperkingen opleggen aan de omgeving, doordat veiligheidsafstanden tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen nodig zijn. Aan de andere kant is het rijksbeleid er op gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed op elkaar worden afgestemd.

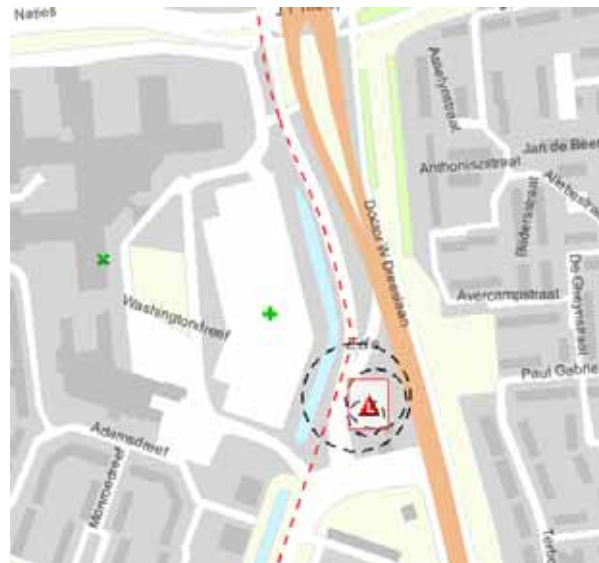
De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en sportterreinen.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10⁻⁶). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ als grenswaarde.

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi (stb. 250, 2004) wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Onderzoek

Dit bestemmingsplan maakt het initiatief mogelijk om de parkeergarage van Ziekenhuis Gelderse Vallei in Ede uit te breiden en kwalitatief te verbeteren. Een parkeergarage is niet aangemerkt als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, omdat een parkeergarage geen verblijfsfunctie heeft. Op basis van de uitspraak van de Raad op 28 februari 2007 in Heumen (200601450/1 Heumen) blijkt dat op grond van artikel 2.4.2 van het Bevi een parkeerterrein bij een beperkt kwetsbaar object niet om die reden ook een beperkt kwetsbaar object is. Daarnaast is het ook niet aannemelijk dat het parkeerterrein als beperkt kwetsbaar object op grond van artikel 1, sub h van het Bevi kan worden aangewezen, omdat een parkeerterrein geen verblijfsfunctie heeft. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.



Ligging van het LPG tankstation en de gasbuisleiding ten opzichte van het plangebied

bron: risicokaart.nl, 2010

Circa 50 meter ten zuidoosten van het plangebied is een LPG tankstation gelegen. Hiermee bevindt het plangebied zich in het invloedsgebied. Daarnaast is in het zuidelijkste gedeelte van het plangebied een gastransportleiding van de Gasunie gelegen, met het kenmerk N-568-12-KR-003. Ten aanzien van het groepsrisico ligt de

1% letaliteitgrens van deze leiding op 70 meter van de planontwikkeling, zodat de ontwikkeling binnen de invloedssfeer van deze leiding valt. De 100% letaliteitgrens ligt op 50 meter van de leiding. Binnen dit gebied is geen of een geringe toename van het groepsrisico, omdat de voorgenomen ontwikkeling niet voorziet in een (beperkt) kwetsbaar object. Een nadere verantwoording van het groepsrisico kan derhalve achterwege blijven.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico ligt de 10^{-6} contour van het LPG station op 45 meter van het vulpunt. De 10^{-6} contour van de buisleiding is gelegen op de buisleiding. Binnen deze afstand wordt geen (beperkt) kwetsbaar object gerealiseerd.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

3.8 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

Onderzoek

Het plan voorziet in de uitbreiding van een parkeergarage. Een dergelijke functie is niet aangemerkt als gevoelige functie. De uitbreiding van de parkeergarage zal dan ook geen invloed hebben op omliggende bedrijven of vice versa.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

3.9 Verkeer en parkeren

3.9.1 Verkeer

Als de doelstelling wordt behaald om de parkeeroverlast in de omgeving te minderen door de ruimere parkeercapaciteit in de parkeergarage, zullen er weliswaar meer auto's in en uit de garage rijden, maar zal dit eveneens leiden tot een vergelijkbare afname van het aantal autobewegingen in de omliggende woonbuurten. De ontsluiting van het ziekenhuis en van de bedoelde woonbuurten vindt plaats via de Willem Dreeslaan en de Willy Brandtlaan. Per saldo zal het aantal auto's ten behoeve van het ziekenhuis op deze wegen niet veel stijgen.

De stijging die op kan treden wordt veroorzaakt door gebruikers die vanwege de grotere parkeercapaciteit met de auto naar het ziekenhuis komen, in plaats van met alternatieve vervoersmiddelen als de fiets of de bus. Dit aantal is beperkt en betreft da-

gelijks naar schatting maximaal 2 voertuigbewegingen per toegevoegde parkeerplek. Dit leidt tot een verkeerstoename van maximaal 900 voertuigbewegingen per etmaal.

Deze toename kan naar verwachting zonder problemen in het heersende verkeersbeeld van de Willem Dreeslaan/ Willy Brandtlaan worden opgenomen, aangezien er op een gemiddelde weekdag reeds circa 17.000 voertuigen over de Willem Dreeslaan rijden. Een toename van maximaal 900 voertuigbewegingen zal probleemloos in het verkeersbeeld worden opgenomen.

Randvoorwaarde hierbij is dat het verkeer naar de parkeergarage via de bestaande particuliere weg, die het volledige terrein van het ZGV ontsluit, wordt afgewikkeld. Een nieuwe ontsluiting vanaf de openbare weg is niet gewenst. De verkeerssituatie op de openbare wegen in de directe omgeving van de parkeergarage is namelijk complex, met gescheiden rijbanen, meerdere rijstroken, in- en uitvoegstroken, opstelstroken, verkeersregelininstallaties en een benzinestation. De verkeersintensiteit op de Willem Dreeslaan is hoog, alsmede de relatieve snelheid ten opzichte van omliggende straten. Doorstroming, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zijn daarom gebaat bij een entree vanaf de bestaande particuliere weg. Dit is tevens het beste inpasbaar in de huidige stedenbouwkundige en landschappelijke structuur. Bovendien is het gewenst om het aantal ingangen naar het ziekenhuisterrein tot een minimum te beperken en de routes naar de verschillende bestemmingen pas op het terrein zelf uit te splitsen. Dit is prettig voor de oriëntatie van bezoekers en voor de presentatie van het ziekenhuisterrein als één geheel.

3.9.2 Parkeren

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de aard en omvang van de activiteit waarin het plan voorziet. De huidige parkeervoorziening is bepaald in 1995 op basis van een maximale parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per bed.

Om de actuele parkeerbehoefte te bepalen, is gebruik gemaakt van de actuele kengetallen van het CROW². Op basis van de publicatie van het CROW betreft de locatie een parkeergarage van een ziekenhuis, waarbij een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per bed gehanteerd dient te worden. Bij 560 bedden zijn dit 952 parkeerplaatsen.

De kengetallen van het CROW bieden goede handvaten voor het bepalen van de omvang van een parkeervoorziening. Echter, zijn dit (starre) normen die niet voor elke situatie passend zijn. Dit is ook het geval voor het Ziekenhuis Gelderse Vallei, aangezien men momenteel met een parkeervoorziening van circa 950 parkeerplaatsen in de aangrenzende wijken reeds ernstige parkeeroverlast ervaart.

Door de toevoeging van een extra parkeerdek en een kwaliteitsimpuls van de garage zal er weer voldoende ruimte zijn om in de parkeergarage van het ziekenhuis te parkeren. Door de kwaliteitsinjectie wordt het daarnaast ook aantrekkelijk hier te parkeren, in plaats van in de omliggende woonwijk.

² CROW, 'publicatie 182, Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering', 2007.

3.9.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4 Juridische aspecten

4.1 Algemeen

4.1.1 *Wat is een bestemmingsplan*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- 1 de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- 2 de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (het overgangsrecht is hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken' (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid.

4.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in het bijhorende regel worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regel van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

4.1.3 Hoofdstukindeling van de regels

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen.
Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen.
Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een anti-dubbeltelbepaling, algemene afwijkings- en wijzigingsregels en algemene procedureregels (deze laatste bepaling hangt samen met de nadere eisen in het bestemmingsplan).
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hierin ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

4.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook de thans in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen vergunningen en ontheffingen vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'bouwvergunning', 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning' en 'ontheffing' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

4.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

In dit bestemmingsplan zijn de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer – Verblijfsgebied', 'Water' en 'Leiding – Gas' opgenomen.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- bermen en beplantingen;
- speelvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- geluidwerende voorzieningen;
- voorzieningen voor langzaam verkeer.

Verkeer - Verblijfsgebied

De voor 'Verkeer – Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- speelvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer en -afvoer, zoals watergangen, waterlopen en waterpartijen;
- groenvoorzieningen;
- voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- bruggen en duikers.

Leiding – Gas

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse gastransportleiding ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding – gas'.

4.2.2 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

5 Economische uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan moet een exploitatieplan worden vastgesteld, waarmee de gemeente de door haar te maken kosten kan verhalen op de initiatiefnemer. Een exploitatieplan hoeft niet vastgesteld te worden indien er een exploitatieovereenkomst afgesloten wordt tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

Omdat de initiatiefnemer en de gemeente een exploitatieovereenkomst hebben gesloten, vervalt derhalve de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan.

De exploitatieovereenkomst gaat onder andere in op de kosten voor het opstellen van het bestemmingplan en de haalbaarheidsonderzoeken. De ontwikkeling van voorliggend plan betreft een particulier initiatief dat grotendeels op particulier grondeigendom plaatsvindt. Voor de ontsluiting van de parkeergarage zal door het ziekenhuis grond verworven moeten worden van de gemeente.

Ook alle kosten, die verband houden met de realisatie van het plan, maar die betrekking hebben op werkzaamheden in het aanpalende gebied komen voor rekening van de initiatiefnemer. Hiermee is in de exploitatieovereenkomst rekening gehouden.

Gezien het voorgaande is de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond.

6 Handhaving

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de naleving van het bestemmingsplanbeleid. Daarom dienen de voorschriften van het nieuwe bestemmingsplan consistent te worden gehandhaafd.

Handhaving bestaat uit 3 fasen:

- handhaving start bij het bieden van de noodzakelijke informatie. Immers: onbekend maakt onbemind;
- bij concrete overtredingen zal primair in overleg worden getracht om tot een oplossing te komen;
- als het minnelijk overleg niet tot het gewenste doel leidt, zal feitelijk optreden onontkoombaar zijn. De gemeente zal dan een keuze maken uit het opleggen van een dwangsom of het uitvoeren van bestuursdwang.

Handhavingsprocedure

Handhaving vindt plaats aan de hand van controles. Deze vinden op verschillende manieren en momenten plaats:

nadat een bouwaanvraag bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;

via controle achteraf op verleende bouwvergunningen;

via controles vanaf de openbare weg, luchtfoto's en aan de hand van klachten/meldingen van burgers.

Zodra een overtreding is geconstateerd, zal worden nagegaan of een oplossing (legalisatie) mogelijk is. Kan geen vergunning worden verleend (bijvoorbeeld de overtreding is in strijd met het bestemmingsplan of de welstandseisen) dan vindt een gesprek plaats tussen de overtreder en de gemeente. De bedoeling van dit gesprek is om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Zonodig treedt de gemeente op en kan er een dwangsom of bestuursdwang worden toegepast.

7 Inspraak en Overleg

7.1 Inspraak

Op 27 mei 2010 is vanuit het Ziekenhuis Gelderse Vallei een informele inloop/informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond konden omwonenden de plannen inzien, opmerkingen plaatsen en vragen stellen. Van de schriftelijke opmerkingen is verslag gemaakt.

Mede gezien het verloop van de inloop/informatieavond is afgezien van de niet wettelijk voorgeschreven inspraak procedure.

7.2 Vooroverleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1, lid 1 Bro is het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan relevante instanties. Conform bestaand beleid heeft er géén overleg plaatsgevonden met de provincie Gelderland en de Inspectie RO-Oost, omdat het een binnenstedelijke ontwikkeling betreft.

Wel is het plan in het kader van het vooroverleg toegezonden aan het Waterschap Vallei & Eem en Hulpverlening Gelderland Midden.

Waterschap Vallei & Eem

Het Waterschap Vallei & Eem geeft aan dat zolang de waterberging in de watergang ten oosten van het plangebied gelijk blijft en dus de demping gecompenseerd wordt, het Waterschap Vallei & Eem geen probleem met de voorgenomen plannen heeft.

Dit bestemmingsplan voorziet hier in.

Hulpverlening Gelderland Midden

Hulpverlening Gelderland Midden (HGM) merkt in het kader van het vooroverleg op dat een parkeergarage geen (beperkt) kwetsbaar object is, zoals bedoeld in het Bevi. Hierdoor is juridisch gezien geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk en heeft HGM geen wettelijke adviestaak.

Desondanks adviseert HGM om in overleg met de initiatiefnemer de gevel van de parkeergarage aan de risicobronzijde verhoogd brandwerend uit te voeren en de vluchtroute(s) aan de veilige zijde (kant van het ziekenhuis) te plaatsen.

Over dit aspect zal nader advies worden gevraagd bij de brandweer Ede, dit in goed overleg met de initiatiefnemer.