



Bestemmingsplan

Ede, Spoorzone-West

November 2013
Versie 0301

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	7
1.1.	<i>Aanleiding</i>	7
1.2.	<i>Nut en noodzaak project Spoorzone-West.....</i>	7
1.3.	<i>Ligging en begrenzing plangebied.....</i>	8
1.4.	<i>Procedure</i>	8
1.5.	<i>Geldende plannen</i>	9
1.6.	<i>Leeswijzer.....</i>	9
2.	PLANBESCHRIJVING	10
2.1.	<i>Functioneel Ontwerp Spoorzone-West.....</i>	10
2.2.	<i>Optimalisaties ten opzichte van het Functioneel Ontwerp Spoorzone-West</i>	11
2.3.	<i>Bestemmingsplan</i>	14
2.4.	<i>Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied.....</i>	14
2.4.1.	<i>SOMA-AZO terrein</i>	14
3.	BELEIDSKADER	15
3.1.	<i>Europees beleid</i>	15
3.1.1.	<i>Verdrag van Malta (1992).....</i>	15
3.2.	<i>Rijksbeleid</i>	15
3.2.1.	<i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.....</i>	15
3.2.2.	<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	15
3.2.3.	<i>Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)</i>	17
3.2.4.	<i>Water.....</i>	17
3.2.5.	<i>Ecologie/Natuur.....</i>	18
3.3.	<i>Provinciaal beleid.....</i>	18
3.3.1.	<i>Streekplan Gelderland 2005.....</i>	18
3.3.2.	<i>Uitwerking streekplan Gelderland 2005</i>	19
3.3.3.	<i>Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan.....</i>	19
3.3.4.	<i>Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening.....</i>	20
3.3.5.	<i>Regionale Structuurvisie WERV (2005)</i>	20
3.4.	<i>Gemeentelijk beleid</i>	20
3.4.1.	<i>Masterplan Ede-Oost.....</i>	20
3.4.2.	<i>Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan</i>	21
3.5.	<i>Conclusie beleid</i>	22
4.	ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN.....	23
4.1.	<i>Inleiding.....</i>	23

4.2.	Groen	23
4.3.	Ecologie/Natuur	23
4.4.	Water	26
4.5.	Bodem.....	28
4.6.	Archeologie	29
4.7.	Cultuurhistorie.....	30
4.8.	Verkeer	30
4.9.	Geluid.....	31
4.10.	Luchtkwaliteit.....	34
4.11.	Externe veiligheid.....	36
4.12.	Veiligheid.....	38
4.13.	Kabels en leidingen	39
5.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	40
6.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING.....	41
6.1.	Inleiding.....	41
6.2.	Bestemmingsplanregels	41
6.2.1.	Inleidende regels	41
6.2.2.	Bestemmingsregels	41
6.2.3.	Algemene regels.....	41
6.2.4.	Overgangs- en slotbepalingen	42
6.3.	Bestemmingen	42
7.	INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN.....	44
7.1.	Inpraak	44
7.2.	Vooroverleg	44
7.3.	Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro.....	44
8.	HANDHAVING	45
8.1.	Algemeen.....	45
8.2.	Handhavingsprocedure.....	45

BIJLAGEN

1. Nota Vooroverleg, gemeente Ede, september 2013
2. Nota van Zienswijzen, gemeente Ede, september 2013
3. Nota van Wijzigingen, gemeente Ede, oktober 2013
4. Quicksan Flora en Fauna Westelijke Spoorzone, Econsultancy, april 2013
5. Activiteitenplan Westelijke Spoorzone Ede, Econsultancy, november 2013
6. Besluit Hogere waarden Spoorzone-West, gemeente Ede, oktober 2013
7. Nota zienswijzen hogere waarden, gemeente Ede, oktober 2013
8. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, gemeente Ede, oktober 2013
9. Toelichting verkeersmodelberekeningen, gemeente Ede, mei 2013
10. Inventariserend veldonderzoek, verkennend booronderzoek uitbreiding plangebied Spoorzone in Ede, Synthegra Archeologie S130041, juli 2013
11. Onderzoek externe veiligheid Veluwe Poort Ede, Schoonderbeek en Partners Advies BV, januari 2011
12. Kwantitatieve risicoanalyse gastransportleiding N-568-10, KEMA DNV, september 2012

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het project Veluwe Poort in Ede bestaat uit een aantal deelprojecten, die voorkomen uit het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone, vastgesteld door de gemeenteraad in 2005. Het betreft onder andere het project Spoorzone Ede, een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de rijksweg A12 naar de N224 en de herontwikkeling van de voormalige kazerneterreinen en het ENKA-terrein aan de oostkant van Ede.

In het project Spoorzone Ede werken drie partijen intensief samen; Prorail, NS en de gemeente Ede onder aansturing van een Bestuurlijk Overleg waarin ook het ministerie van I&M en de provincie Gelderland zitting hebben.

Naast het aanpassen van het intercitystation Ede-Wageningen en de spoorzone ten oosten van het station, omvat het project ook werkzaamheden in de spoorzone ten westen van het station. Hierbij worden maatregelen getroffen om de barrièrewerking van het spoor tussen het zuiden en noorden van Ede te verminderen, om de veiligheid te vergroten en om de geluidsoverlast te beperken. Omdat er in de toekomst steeds meer treinen over het spoor rijden als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor zal de barrièrewerking en onveiligheid alleen nog maar verder toenemen. Een extra reden om de huidige gelijkvloerse spoorovergangen te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen; onderdoorgangen. In de westelijke spoorzone gaat het om de vervanging van de gelijkvloerse spoorovergangen ter hoogte van de Kerkweg en de Hakselseweg. Het voorliggende bestemmingsplan maakt realisatie van de ongelijkvloerse spoorkruisingen mogelijk.

1.2. Nut en noodzaak project Spoorzone-West

Sinds het opstellen van het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone in 2005 zijn verschillende varianten voor de Westelijke Spoorzone de revue gepasseerd. In de eerste instantie zou het spoor in Ede volledig verdiept aangelegd worden. De overgangen Hakselseweg en de Kerkweg zouden dan op dezelfde plek gehandhaafd kunnen blijven als ongelijkvloerse kruisingen.

Deze volledig verdiepte ligging bleek echter erg duur te zijn. Daarom heeft de gemeenteraad van Ede op 7 februari 2008 besloten het spoor ter hoogte van de Kerkweg en de Hakselseweg slechts gedeeltelijk te verdiepen en de huidige spoorovergangen te vervangen door één viaduct over het spoor voor voetgangers, fietsers en hulpdiensten. Met de vaststelling van de Nota Huidige Hoogteligging Spoorzone door de gemeenteraad van Ede op 11 november 2010 is ook de gedeeltelijke verdieping verlaten, omdat er ook andere manieren zijn om de barrièrewerking van het spoort te verminderen. De gemeenteraad heeft bij dit besluit aangegeven de mogelijkheden voor het toelaten van autoverkeer in één of meerdere tunnels in de westelijke Spoorzone te willen onderzoeken.

Met het vaststellen van de Keuzenota Spoorzone Ede heeft de gemeenteraad op 29 oktober 2012 ook het Functioneel Ontwerp voor de Westelijke Spoorzone vastgesteld. Dit functioneel ontwerp is tot stand gekomen na een lang participatieproces met bewoners, ondernemers en belangengroepen. Het functioneel Ontwerp Westelijke Spoorzone gaat uit van een onderdoorgang voor langzaam verkeer net ten westen van de Kerkweg en een onderdoorgang voor autoverkeer ter vervanging van de gelijkvloerse overgang Hakselseweg. Tevens is besloten om de huidige gelijkvloerse overgang Kerkweg open te houden tot uiterlijk 2020. Rond 2018 zal besloten worden of hiervoor in de plaats eventueel een autotunnel zal worden gerealiseerd.

In dit bestemmingsplan wordt de bouw van de onderdoorgangen mogelijk gemaakt, inclusief de mogelijkheid om een autotunnel bij de Kerkweg aan te leggen.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied



Afbeelding 1: Luchtfoto globale ligging plangebied in Ede (bron: Googlemaps)



Afbeelding 2: Luchtfoto globale ligging plangebied langs het spoor traject Utrecht-Arnhem/Nijmegen met het SOMA-terrein ten noorden van het spoor en het AZO/Turco-terrein ten zuiden van het spoor (bron: Geo-informatie gemeente Ede)

1.4. Procedure

Het vaststellen van een bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met het bijbehorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Tijdens het opstellen van een bestemmingsplan moet op grond van 3.1.1. van de Bro verplicht vooroverleg gevoerd worden met diverse overlegpartners.

Na de beantwoording van de inspraakreacties, is direct gestart met de formele bestemmingsplanprocedure door het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage te leggen. Dit is bekendgemaakt op de gemeentelijke infopagina in de Ede Stad, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op het plan in te dienen. Het college van B&W heeft beoordeeld of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Tenslotte stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.5. Geldende plannen

Het plangebied ligt grotendeels in het bestemmingsplan Kern Ede e.o. De gronden waar de onderdoorgangen en bijbehorende voorzieningen komen te liggen, liggen deels in de bestemmingen Bijzonder Bebouwing, Spoorwegdoeleinden en Openbare Wegen. Binnen deze bestemmingen is het niet mogelijk om de onderdoorgangen met bijbehorende gebouwen en bouwwerken en voorzieningen te realiseren. Vandaar dat voor de onderdoorgangen en bijbehorende voorzieningen een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. Hoofdstuk 2 legt de relatie tussen het Functioneel Ontwerp Spoorzone West en het bestemmingsplan en geeft inzicht in overige ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale-, regionale- en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Per onderdeel worden beleid en/of wetgeving weergegeven, waar vervolgens het plangebied aan wordt getoetst, gevolgd door de consequenties voor het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 geeft de juridische regeling en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van vooroverleg en zienswijzen opgenomen.

2. Planbeschrijving

2.1. Functioneel Ontwerp Spoorzone-West

Het Functioneel Ontwerp Westelijke Spoorzone is opgenomen in de Keuzenota Spoorzone Ede, die op 29 oktober 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. In het Functioneel Ontwerp (FO) is beschreven welke functies op welke plek geplaatst worden en welke aandachtspunten er zijn voor het vervolgon ontwerp. In het ontwerpproces voorafgaande aan het vaststellen van het functioneel ontwerp is gezamenlijk met participanten gezocht naar mogelijke tunnelvarianten.

De gekozen oplossing bestaat uit twee onderdoorgangen onder het spoor, één voor langzaam verkeer en één voor auto's.

De autotunnel Hakselseweg heeft volgens het functioneel ontwerp de volgende functionaliteit:

- tweerichtingen autoverkeer met een adviessnelheid 30 km/uur;
- de breedte van de rijbanen is 3,00 meter per strook;
- de breedte van de schrikstroken is 1,00 meter per strook;
- de doorrijhoogte van de tunnel is 4,20 meter om hulpdiensten te faciliteren;
- de tunnel is niet toegankelijk voor vrachtverkeer;
- de tunnel is niet toegankelijk voor langzaam verkeer.

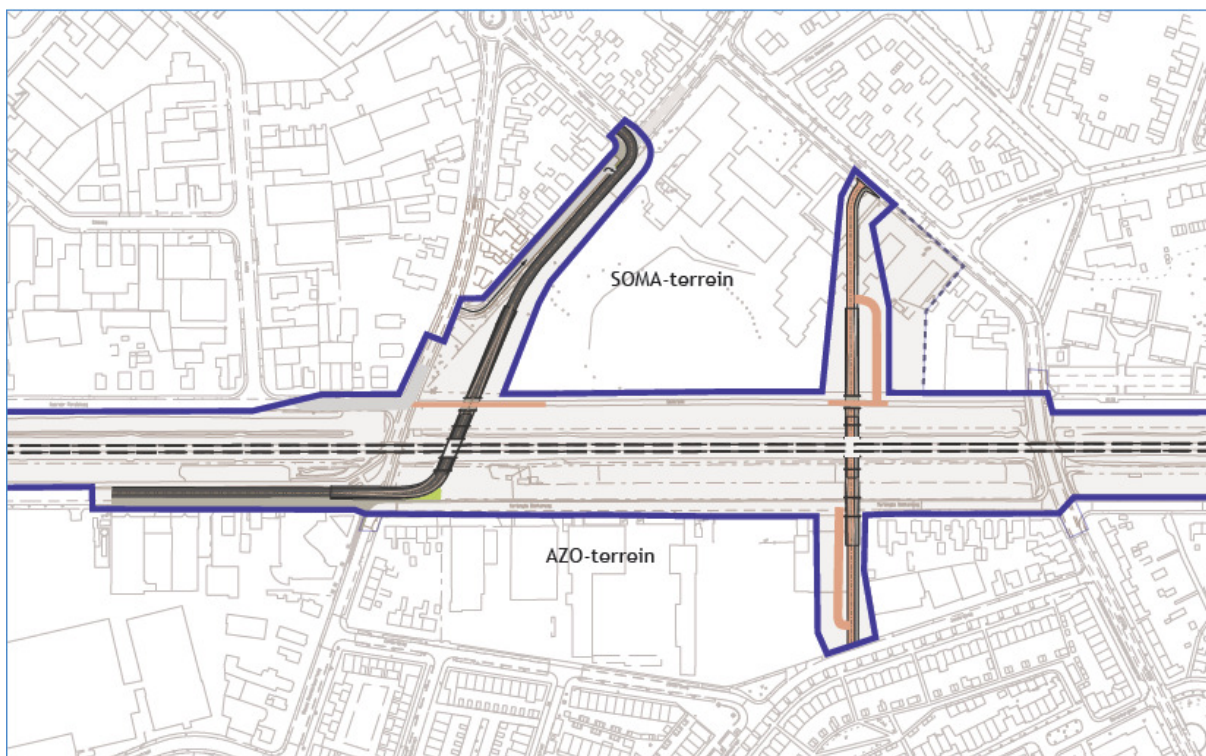
De langzaam verkeerstunnel Kerkweg-Zanderijweg heeft de volgende functionaliteit:

- tweerichtingen langzaam verkeer
- 2,25 meter fietsstrook (totaal 4,5 meter), 2 meter voetpad en 0,5 meter schrikstrook
- de breedte van het voetpad is één strook van 2,00 meter;
- de doorrijhoogte van de tunnel is 3,00 meter.

De overweg Kerkweg blijft toegankelijk tot uiterlijk 2020, zodat wijk-wijk verkeer met de auto tot dat moment mogelijk blijft. De gemeenteraad zal in 2018, op basis van het gebruik en de effecten van de twee nieuwe tunnels, een afweging maken over nut en noodzaak van een extra wijk-wijk autotunnel direct naast de langzaam verkeertunnel Kerkweg.

In Keuzenota Spoorzone Ede is bij het Functioneel Ontwerp Westelijke Spoorzone een aantal aandachtspunten geformuleerd voor de volgende ontwerpsslag:

- het onderzoeken van de optimale tracering van de autotunnel om het ruimtebeslag op het SOMA-terrein te minimaliseren;
- het onderzoeken van voorgenomen verkeersmaatregelen op hoofdontsluitingswegen en omliggende wijken;
- het onderzoeken van de aansluiting van het fietspad op Zanderijweg en de Kerkweg;
- het optimaliseren van de sociale veiligheid in de langzaam verkeertunnel.



Afbeelding 3: Weergave Functioneel Ontwerp Spoorzone-West

2.2. Optimalisaties ten opzichte van het Functioneel Ontwerp Spoorzone-West

Ten opzichte van het functioneel ontwerp zijn als gevolg van de ontwerpslag die was aangekondigd in de Keuzenota Spoorzone Ede een aantal aanpassingen gedaan aan het ontwerp.

- De autotunnel is richting het westen verplaatst, zodat de tunnel nu rechtstreeks aansluit op de Hakselseweg, in plaats van op de Verlengde Maanderweg. De verplaatsing van de autotunnel wordt mogelijk gemaakt door een recente aankoop van het perceel op de hoek van Verlengde Maanderweg en Hakselseweg. Hierdoor is meer ruimte ontstaan om de tunnel hier in te passen. Deze optimalisatie levert ook een aanzienlijk verbetering op van de geluidssituatie van woningen aan de Verlengde Maanderweg, ten opzichte van de situatie in het functioneel ontwerp.
- Door een aansluiting te realiseren tussen de Hakselseweg en het zuidelijk deel van de Verlengde Maanderweg wordt een deel van het verkeer direct afgeleid, zodat de Hakselseweg niet al het autoverkeer hoeft te verwerken. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is de aansluiting zo ver mogelijk van het diepste punt van de tunnel gelegd om het doorzicht maximaal te maken. Om daarnaast verkeersonveilige wachtrijen en conflicten op en na de helling van de tunnel te voorkomen, wordt op de verbindingsweg tussen de Hakselseweg en het zuidelijk deel van de Verlengde Maanderweg eenrichtingsverkeer ingesteld, in oostelijke richting. Daarnaast wordt met behulp van een rijbaanscheiding onmogelijk gemaakt dat verkeer linksaf kan slaan vanuit de tunnel naar de Noorder Parallelweg en vanuit de Hakselseweg naar het zuidelijk deel van de Verlengde Maanderweg. De rijbaanscheiding voorkomt ook autobewegingen die in strijd zijn met het eenrichtingsregime.
- Aan de westkant van de tunneltoerit is een eenrichtingsverbinding gemaakt naar het zuidelijk deel van de Hakselseweg richting de Noorder Parallelweg, parallel aan de toerit van de tunnel. Deze is bedoeld voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Klaphek, de percelen aan het zuidelijk deel van de Hakselseweg en voor fietsers en voetgangers die ter plaatse richting Frankeneng/Verlengde Blokkenweg willen gaan (via het spoorpad).
- Om grond van het SOMA terrein te sparen is een acceptabele bocht in de langzaamverkeertunnel geïntroduceerd. Ook sluit de tunnel in het noorden nu beter aan op de Prins Bernardlaan. Op basis van de inspraak in het voorjaar van 2013 is deze bocht in de tunnel minder scherp gemaakt. Ook is het hoogte ontwerp aangepast, zodat de fietser pas na de bocht onder het maaiveld fietst. Deze optimalisatie heeft als resultaat, dat er een betere doorkijk in de tunnel ontstaat. Daarnaast zal bij de verdere uitwerking van de tunnel veel aandacht uitgaan naar de aankleding van de tunnel. Denk hierbij aan schuine wanden, een lichte kleurstelling en zoveel mogelijk daglichtintreding. Deze maatregelen zorgen voor een ruimtelijke beleving van de tunnel. Feitelijk is

er sprake van een open tunnelbak, waarbij (van noord naar zuid) drie viaducten zijn gelegd voor de kruising met het spoorpad (fietspad), het spoor zelf en de Verlengde Blokkenweg.

De optimalisatieslag biedt de volgende concrete voordelen:

- De tunnel in het functioneel ontwerp situatie zou een grote toename van het verkeer op (langs) de Verlengde Maanderweg betekenen. Aansluiting op de Hakselseweg geeft uiteraard een verhoging van de verkeersintensiteit ter plekke, maar de relatieve toename is aanzienlijk kleiner;
- De tunnel takt nu aan op een weg die onderdeel is van de hoofdwegenstructuur (zie het Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan) en beter dan het zuidelijk deel van de Klaphekweg in staat is veel verkeer te verwerken. Op de Klaphekweg blijft zo meer ruimte bestaan om al het verkeer (auto's en fietsers) verkeersveilig en zonder problemen af te wikkelen;
- De verbinding tussen de tunnel en de Verlengde Maanderweg is net als in de huidige situatie minder direct, zodat de Verlengde Maanderweg niet per se aantrekkelijker wordt voor interlokaal (doorgaand) verkeer;
- Het ontwerp is goedkoper, omdat er minder ruimte benodigd is, en komt qua wegenstructuur overeen met de bestaande situatie.

Bereikbaarheid percelen

De optimalisatieslag heeft consequenties voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Klaphek. Dit geldt alleen voor het vertrekkende verkeer. Verkeer richting Frankeneng moet gebruik maken van de Spinderweg. Daarnaast verandert de bereikbaarheid van enkele percelen. De Hakselseweg nummers 1 en 3 zijn bereikbaar vanuit noordelijke richting (in 1 richting) en via de Noorder Parallelweg (in 2 richtingen). De Hakselseweg nummers 5 t/m 9 zijn alleen bereikbaar vanuit noordelijke richting en kunnen alleen afrijden via de Noorder Parallelweg. Overige woningen aan de Hakselseweg zijn van beide kanten bereikbaar.

De Verlengde Maanderweg nummers 160 t/m 174 zijn bereikbaar vanuit de richting Frankeneng en via de Klaphekweg.

Beschrijving ontwerp

De fietstunnel komt te liggen tussen de Zanderijweg en de Kerkweg en heeft de volgende eigenschappen:

- De tunnel is alleen bedoeld voor fietsers en voetgangers. Bromfietsen en brommobielen zijn niet toegestaan. In geval van nood kunnen ook de hulpdiensten gebruik maken van de tunnel.
- De hellingen van de tunnel hebben een stijgingspercentage van slechts 4%. Dit voldoet ruim aan de normen die hiervoor gelden.
- De tunnel bestaat feitelijk uit drie onderdoorgangen; onder de Verlengde Blokkenweg, het spoor en het fietspad en heeft daardoor een open karakter.
- De tunnel is sociaal veilig door een open karakter, goede verlichting, een breed profiel, lange zichtlijnen en doordat er veel fietsverkeer in de tunnel wordt verwacht.
- Aan de zuidkant sluit de tunnel aan op de Zanderijweg en via een nieuwe verbindingsweg op de Verlengde Blokkenweg. De gemeente zal de situatie hier goed observeren en indien nodig aanvullende maatregelen treffen om fietsers veilig en zonder overlast door de wijk te leiden.

De autotunnel vervangt de gelijkvloerse overgang tussen de Hakselseweg en de Frankeneng en heeft de volgende eigenschappen:

- De autotunnel is alleen toegankelijk voor autoverkeer en hulpdiensten. Fietsers, voetgangers en vrachtauto's mogen niet door deze tunnel.
- Autoverkeer is straks toegestaan in twee richtingen. Omdat er nu eenrichtingsverkeer is, zal het verkeer toenemen.
- In het zuiden sluit de tunnel aan op de Frankeneng. Op de Frankeneng blijft uiteraard verkeer in twee richtingen mogelijk.
- In het noorden sluit de tunnel aan op de Hakselseweg, vergelijkbaar met de huidige situatie.



Afbeelding 4: Geoptimaliseerd Ontwerp oktober 2013

Relatie met de omgeving

De autotunnel Hakselseweg biedt een rechtstreekse autoverbinding tussen de A30 en de omgeving Klaphekweg/Verlengde Maanderweg. Doordat de tunnel in twee richtingen wordt uitgevoerd, neemt de bereikbaarheid van dit gebied in Ede toe. De tunnel fungeert als een soort bypass voor de route Kastelenlaan en zal de verkeersbelasting op deze route (met name in de avondspits) verlichten. De verkeersintensiteiten op de routes via de tunnel zullen toenemen en dit kan tot afwikkelings- en verkeersveiligheidsproblemen leiden. In principe moet het extra autoverkeer kunnen worden afgewikkeld. Voor november 2006 was ook sprake van tweerichtingenverkeer bij de overgang Hakselseweg en dit leidde toen niet tot duidelijke afwikkelingsproblemen. Wel is de verwachting dat het aantal verkeersveiligheidsconflicten met fietsers zal toenemen. Specifiek in het vizier zijn de kruising Veenderweg-Klaphekweg, de rotonde Hakselseweg, de kruising Klaphekweg-Verlengde Maanderweg en de kruising Frankeneng-Galvanistraat. De rotonde Hakselseweg wordt aangepast om deze verkeersveiliger te maken

Fietstunnel

De tunnel voor langzaam verkeer is onderdeel van de regionale hoofdfietsroute noord-zuid en bedient enkele belangrijke relaties, waaronder de relatie Veldhuizen-Zandlaan en Ede West-Zandlaan. Het tracé loopt in het noorden over de Proosdijerveldweg tot en met het Rozenplein. Het tracé loopt in het zuiden over de Kerkweg en de Bovenbuurtweg. Voor het gebied ertussen (inclusief het SOMA-terrein) moet het tracé nog worden vastgesteld. De meest logische fietsroute loopt vanaf het Rozenplein via de Hakselseweg en de Klaphekweg naar de nieuwe fietsroute door het SOMA-terrein, via de fietstunnel en vervolgens over de Zanderijweg en de Kerkweg.

De tunnel voor langzaam verkeer sluit bij voorkeur aan op een bajonetkruising met de Prins Bernhardlaan en op de kruising Klaphekweg-Verlengde Maanderweg. Eerstgenoemde aansluiting is in het ontwerp voorzien, de laatstgenoemde aansluiting moet worden meegenomen in de bestemmingsplanprocedure SOMA. Fietsers van en naar de Prins Bernhardlaan moeten extra gemotiveerd worden de tunnel te nemen in plaats van de spoorwegovergang die voorlopig nog behouden blijft. Gedacht wordt aan het instellen van een voorrangsoversteek op de Kerkweg. De consequentie van directe aansluiting op Zanderijweg is dat de fietsdrukke in Ede-Zuid zich gaat verleggen naar de Zanderijweg en de Huygensstraat. De situatie zal worden gemonitord en indien nodig zullen maatregelen worden getroffen.

Aan de zuidkant biedt de tunnel aansluiting op de Verlengde Blokkenweg via een nieuwe verbindingsweg. De Verlengde Blokkenweg is onderdeel van de hoofdfietsroute Ede-Veenendaal. Deze fietsroute verbindt de Verlengde Blokkenweg met het tweezijdig fietspad langs de Frankeneng op maaiveldniveau. Op deze wijze worden conflicten tussen autoverkeer Frankeneng en fietsverkeer voorkomen.

2.3. Bestemmingsplan

Op basis van het Functioneel Ontwerp Spoorzone-West en bovengenoemde optimalisaties is voorliggend bestemmingsplan gemaakt. Het bestemmingsplan is opgebouwd uit een toelichting, planregels en een bijbehorende verbeelding. De planregels beschrijven wat is toegestaan in het gebied. Op de verbeelding is af te lezen welke functie waar geografisch gesitueerd is. De planregels en de verbeelding zijn juridisch bindend, de toelichting is vooral verklarend voor de gemaakte keuzes in het plan.

2.4. Ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied

2.4.1. SOMA-AZO terrein

Het SOMA-terrein en het AZO-terrein zijn onderdeel van project Veluwe Poort. Naast de aanleg van de tunnels worden ook deze terreinen herontwikkeld. Het SOMA-terrein is in bezit van een particuliere eigenaar. Op het terrein staan een aantal gebouwen, welke worden verhuurd aan verenigingen, bedrijven en sociaal-maatschappelijke instellingen. De huidige bestemming is voornamelijk maatschappelijke doeleinden.

Op een deel van het AZO-terrein zijn plannen in voorbereiding om een moskee te bouwen. Het overige deel van het AZO-terrein is nog vrij voor herontwikkeling. Er zijn in de nabije toekomst nog geen concrete plannen voor dit terrein. De huidige bestemming van het AZO-terrein is kleine industrie. In geval van herontwikkeling van zowel het SOMA- en het AZO-terrein zal een bestemmingswijziging volgen.

3. Beleidskader

3.1. Europees beleid

3.1.1. Verdrag van Malta (1992)

Het Verdrag van Malta, ook wel genoemd de Conventie van Valetta, heeft als doel het archeologische erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. In 1992 heeft Nederland het Verdrag van Malta ondertekend. In het verdrag is de omgang met het Europees archeologisch erfgoed geregeld. Dit heeft zijn doorwerking gekregen in een wijziging van de Monumentenwet 1988, deze heet nu de Wet op de archeologische monumentenzorg.

Met deze wetwijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

De drie belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta zijn:

- het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming;
- het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en
- de introductie van het zogenaamde 'veroorzakerprincipe'. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of voor een behoorlijk onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden.

De uitgangspunten van Malta zijn overgenomen in de gemeentelijke nota 'Archeologie in evenwicht. Archeologienota gemeente Ede 2012 - 2015'. Op het aspect Archeologie wordt nader ingegaan in paragraaf 4.7.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten voortaan bij het vaststellen van bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen rekening houden met het Barro.

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de rijksoverheid bij algemene maatregel van bestuur (AmvB) regels kan stellen over onder andere de inhoud van bestemmingsplannen. Met het Barro heeft de rijksoverheid van deze bevoegdheid gebruik gemaakt. Het doel van het Barro is dat een aantal projecten die de rijksoverheid van rijksbelang vindt, dwingend worden geborgd in bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. In het Barro zijn de projecten die van rijksbelang zijn met name genoemd en in de bijlagen met digitale kaartbestanden ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

In het Barro zijn de volgende projecten beschreven: Mainport Ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Voor het bestemmingsplan 'Sporzone-West' is het Barro niet van toepassing.

Voor een aantal projecten zijn inmiddels sinds 1 oktober 2012 regels opgesteld: (nieuwe) Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Electriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied. Voor het onderliggende bestemmingsplan wordt in ieder geval rekening gehouden met hoofdspoorwegen. Hierover wordt in paragraaf 3.2.3 verder ingegaan.

3.2.2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in het Staatsblad gepubliceerd. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit¹, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040. Het geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk wil de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk brengen bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan provincies en gemeenten (decentraal, tenzij) en komt 'de gebruiker centraal te staan'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Buiten deze 13 nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Daartoe schaft het Rijk het landschapsbeleid af en beperkt het rijks- regimes in het natuurdomein.

Voor een goed werkende woningmarkt blijft het Rijk de rijksdoelstellingen voor heel Nederland benoemen: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. De programmering van verstedelijking wordt overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. (Samenwerkende) Gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering, binnen de provinciale kaders, en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksbetrokkenheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. Provincies, gemeenten en waterschappen hebben voldoende instrumenten in handen om deze taken uit te voeren. De overgang naar de nieuwe rol- en taakverdeling zal het Rijk begeleiden.

De gemeente is de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen.

In de Structuurvisie zijn de volgende nationale belangen in relatie tot de Spoorzone-West benoemd: 'Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)'. Op het spoor kunnen reizigers vanaf 2020 spoorboekloos reizen tussen de belangrijkste bestemmingen. Op de drukste trajecten gaan 6 interciti's en 6 sprinters per uur rijden. De infrastructuur van het spoor wordt minder complex gemaakt. Daardoor neemt de betrouwbaarheid toe.

Maar ook van belang is 'het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)'.

Als laatste nationale belang is benoemd: 'Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13)'. Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen, aanleg en herstructurering moet in elk geval aandacht zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed. Het Rijk hanteert bij nationale infrastructurele en gebiedsontwikkelingsprojecten de werkwijze van Sneller en Beter, waarmee participatie en belangenbehartiging van burgers en bedrijven een nadrukkelijker plaats krijgt bij de besluitvorming.

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken wordt een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

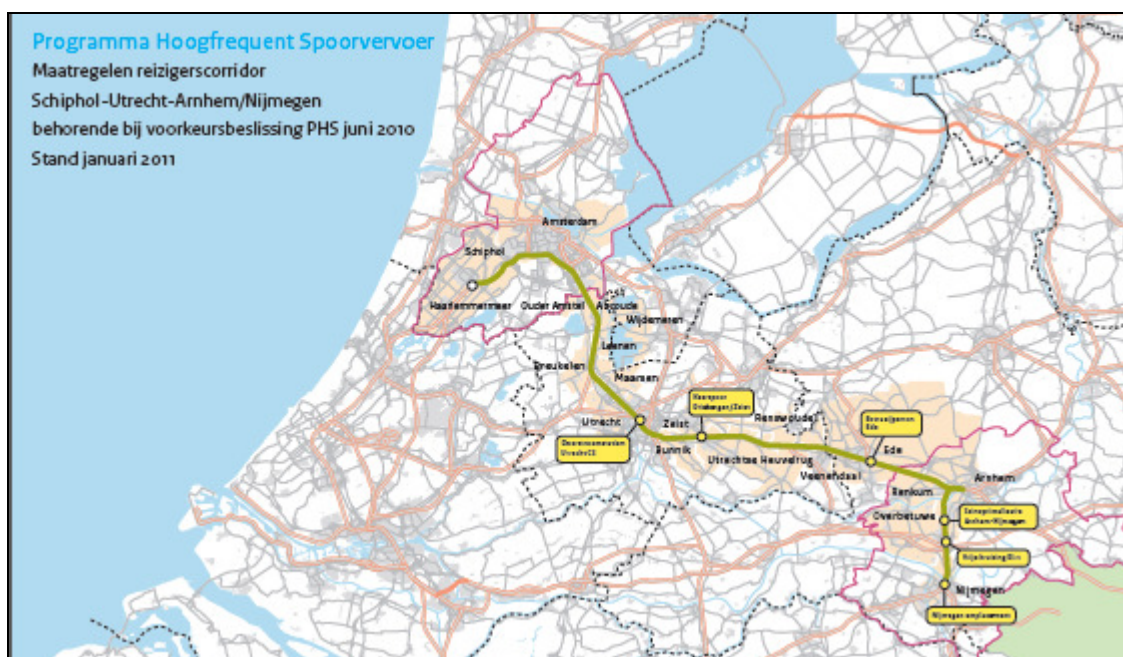
Ladder van duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking vraagt van overheden om in de motivering van ruimtelijke besluiten, die ontwikkelingen mogelijk maken, zich aan drie treden te houden. De beoordeling van de mogelijkheden binnen elk van de treden is aan deze overheid zelf. Het gaat allereerst om de regionale ruimtevrage voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. De realisatie van de auto- en fietstunnel valt hier niet onder. In zoverre is de ladder van duurzame verstedelijking voor het onderliggende bestemmingsplan niet relevant.

3.2.3. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Op 4 juni 2012 is de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) genomen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail werken de komende jaren aan de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer. Op de drukste trajecten moeten reizigers uiterlijk in 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Op deze trajecten moeten elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters gaan rijden. Dit vraagt aanpassingen aan sporen, seinen en wissels. Ook stations worden aangepast.

Op het traject Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen gaan 6 intercity's per uur rijden, waarvan er 4 doorgaan naar Nijmegen. Daarnaast gaan er drie sprinters per uur rijden tussen Utrecht en Ede-Wageningen v.v. Op dit traject rijdt ook de ICE (internationale trein) van Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland. Het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen loopt via station Ede-Wageningen. Vandaar dat zowel het spoor in Ede moet worden aangepast, evenals het station en de gelijkvloerse kruisingen.



Afbeelding 5: Overzicht traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen (bron: ProRail)

3.2.4. Water

Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw

De kern van het advies van de commissie Waterbeleid 21^e eeuw is het water meer ruimte geven voordat het die ruimte neemt. Dit betekent dat in het landschap en de stad meer ruimte beschikbaar moet komen voor het opslaan van water. De strategie van het waterbeleid valt uiteen in drie sporen: Anticiperen in plaats van reageren, Meer ruimte naast techniek en Vasthouden, bergen en afvoeren.

De Watertoets is een direct gevolg uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw. Het is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De waterparagraaf is verplicht en wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.5.

Nationaal Waterplan 2009 - 2015

Het Nationaal Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de Vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan bevat tevens de stroomgebiedbeheerplannen die op grond van de Kaderrichtlijn Water zijn opgesteld. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan heeft betrekking op het gehele watersysteem, zowel oppervlaktewater, grondwater als de bijbehorende waterkeringen, oevers en dergelijke.

Het waterbeleid voor het stedelijk gebied is erop gericht om opgaven voor wonen, werken, mobiliteit, recreëren, landschap en natuur, water en milieu in samenhang aan te pakken.

3.2.5. Ecologie/Natuur

De Nederlandse natuur wordt op verschillende wijzen beschermd: de soortenbescherming (Flora- en faunawet), de gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet 1998) en het beleid voor de EHS (Ecologische hoofdstructuur).

Natura 2000

De natuur binnen de Europese Unie is van grote biologische, esthetische en economische waarde. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden. Voor Nederland gaat het in totaal om 162 gebieden waaronder de Veluwe (gebiednr. 57) en (deels) het Binnenveld (gebiednr. 65) in de gemeente Ede.

Omdat de oude Natuurbeschermingswet uit 1967 niet meer voldeed aan de eisen die internationale verdragen en Europese verordeningen stellen aan natuurbescherming, is in 1998 een nieuwe Natuurbeschermingswet opgesteld die gericht is op de bescherming van gebieden. In deze wet zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt.

De volgende gebieden worden aangewezen en beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden)
- Beschermde Natuurmonumenten en
- Wetlands.

Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Hierdoor is een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij projecten die gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. Vergunningen worden door de Provincie verleend en soms door het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (ELI).

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt. Volgens de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde planten te verwijderen of te beschadigen, beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen of opzettelijk te verontrusten en voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen. De wetgeving vereist voldoende actuele en gedetailleerde kennis met betrekking tot het voorkomen van beschermde soorten en inzicht in de ingrepen die op deze soorten relevant zijn. Voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen moet worden onderzocht, welke natuurwaarden aanwezig zijn en of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zullen worden overtreden. Een natuurtoets heeft tot doel te voldoen aan deze wetgeving. In hoofdstuk 4.4 wordt verder ingegaan op het aspect Ecologie.

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1. Streekplan Gelderland 2005

Het provinciaal beleid is neergelegd in het Streekplan Gelderland 2005, vastgesteld door de Provinciale Staten op 29 juni 2005. Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden, de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Door inwerkingtreding van de Wro heeft het streekplan nu de status van een structuurvisie heeft gekregen.

Het streekplan voor de Provincie Gelderland vormt het provinciaal sociaalruimtelijk beleid wat leidend is voor het bestemmingsplan. De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken. In het provinciaal beleid voor stedelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt in bestaand bebouwd gebied en stedelijke uitbreiding. 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).

Het Streekplan typeert het plangebied op de Beleidskaart Ruimtelijke Structuur overwegend als bestaand bebouwd gebied met bestaande wegen, dat op sommige plaatsen grenst aan de Ecologische hoofdstructuur. Op de Beleidskaart Ruimtelijke Ontwikkeling is Ede aangeduid als Stedelijk Netwerk.

3.3.2. *Uitwerking streekplan Gelderland 2005*

Een aantal beleidsvoornemens uit het Streekplan Gelderland 2005 is concreter gemaakt in de vorm van de volgende uitwerkingsplannen;

- Groei en Krimp
- Kernkwaliteiten en omgevingscondities
- Kernkwaliteiten en omgevingscondities van de Gelderse ecologische hoofdstructuur
- Kernkwaliteiten waardevolle landschappen
- Nationale landschappen
- Waterberging
- Zoekzones voor stedelijke functies en landschappelijke versterking

Voor voorliggend bestemmingsplan zijn deze thema's niet relevant.

3.3.3. *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*

De wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden staat in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP). Daarin staat ook dat het op een veilige manier wordt uitgevoerd, met zo min mogelijk nadelige effecten voor de leefomgeving. Het door Provinciale Staten vastgestelde Tweede Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2) heeft een looptijd tot 2014. De provincie kiest voor een aanpak waarmee problemen op mobiliteitsgebied voorkomen worden door infrastructuur en economische ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen. Bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen worden beter benut. De provincie investeert daarom in fietsvoorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer (zoals Lightrail) en nieuwe stations. Daarbij hoort ook beter onderhoud en veiligheid. Hierin wordt zelfs een inhaalslag gemaakt. Verder bouwt de provincie aan de projecten uit het coalitieakkoord. De grootste knelpunten op het gebied van mobiliteit komen hierbij als eerste aan bod.

Binnen Regio De Vallei heeft de Provincie de volgende opgaven benoemd:

- Stedelijk Netwerk WERV
- Verbinding Vallei - Rivierenland (A15)
- De verbinding Ede - Amersfoort
- Afwikkeling verkeer uit gebied tussen A1 en A28
- Veluwe verkeersluw maken

3.3.4. Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening

Met een ruimtelijke verordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie richt zich hierbij op onderwerpen die van provinciaal belang zijn, zoals verstedelijking, natuur, nationale landschappen, water en glastuinbouw. Gemeenten krijgen op sommige terreinen meer beleidsvrijheid, terwijl ze op andere gebieden te maken krijgen met strikte provinciale richtlijnen. Provinciale Staten hebben de eerste herziening van de Ruimtelijke Verordening Gelderland vastgesteld in juni 2012. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan op deze regels afstemmen. In de provinciale verordening zijn geen thema's genoemd die relevant zijn voor het onderliggende bestemmingsplan.

3.3.5. Regionale Structuurvisie WERV (2005)

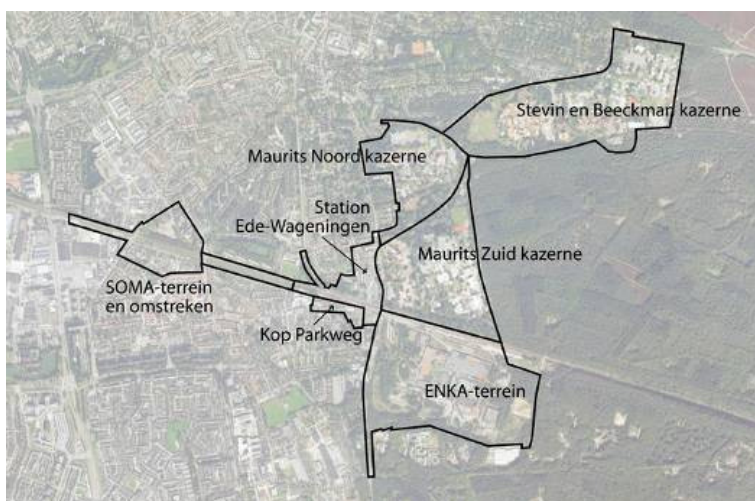
De samenwerkende gemeenten Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (WERV) hebben in maart 2005 de regionale structuurvisie vastgesteld. Dit plan beschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Eerst voor de periode tot 2015 en vervolgens tot 2030. Voor Ede is onder meer de ontwikkeling van de Spoorzone/Masterplan Ede-Oost genoemd. Het onderliggende bestemmingsplan is als zodanig al benoemd in de regionale structuurvisie.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Masterplan Ede-Oost

In het Masterplan Ede-oost/Spoorzone, kwaliteitsimpuls voor stad en regio (vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 26 mei 2005) staan de hoofdlijnen beschreven van de gewenste ontwikkeling van een deel van Ede voor de komende 20 jaar. In dit masterplan wordt een integrale ontwikkelingsstrategie geschetst voor een omvangrijk gebied aan de oostzijde van Ede. Het masterplan heeft een drieledig doel. Als eerste om een ruimtelijke en functionele samenhang aan te brengen in dit omvangrijke plangebied. Ten tweede dient het als een communicatiemiddel naar betrokken partijen en belanghebbenden. Ten slotte is het ook een middel om regie te kunnen houden over deze complexe gebiedsontwikkeling.

Het plangebied Ede-Oost (120 hectare netto) ligt tussen het huidige stedelijke gebied en de Veluwe in. Het bestaat uit vier kazerneterreinen, het voormalige ENKA-fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de spoorzone. Het gebied is rijk aan monumentaal cultureel erfgoed.



Afbeelding 6: Deelgebieden Ede-Oost en Spoorzone (bron: Masterplan Ede-Oost/Spoorzone)

Het spoor als breuklijn

In het Masterplan is het spoor omschreven als een breuklijn in Ede. In het gebied tussen het viaduct van de Keesomstraat en de Albertstunnel doorkruist het spoortracé de stedelijke structuur van Ede. Het spoor trekt een lange lijn door Ede die de stad in twee delen deelt. De zone aangrenzend aan het spoor wordt gevormd door een aantal woonbuurten en bedrijfsterreinen. De gebieden aan beide zijden van het spoor hebben nadrukkelijk een eigen sfeer en kwaliteit. Het spoor vormt hier dan ook niet zozeer een breuk in een stedenbouwkundig samenhangend stadsdeel maar vormt eerder de grens tussen twee qua woonmilieu verschillende stadsdelen. Twee lange lijnen in de wegenstructuur van Ede rijgen de woonbuurten en bedrijfsterreinen aan weerszijden van het spoor aaneen. Eén van deze lijnen is de Hakselseweg, een langgerekte straatweg met lintbebouwing. De andere lange lijn wordt gevormd door de Kerkweg. Deze twee lange lijnen kruisen het spoor gelijkvloers. Deze situatie is om redenen van verkeersveiligheid niet ideaal. In de gewenste situatie functioneren deze twee overgangen op het niveau van de woonwijken. Het is het streven om deze overgangen op termijn te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dit sluit aan bij het nationaal beleid waarin gestreefd wordt naar het verminderen van het aantal gelijkvloerse kruisingen.

Aanpak Spoorzone in het kader van Masterplan Ede-Oost

Op 7 februari 2008 heeft de gemeenteraad van Ede de nota Aanpak Spoorzone in het kader van Masterplan Ede-Oost vastgesteld. Deze nota beschrijft de werkzaamheden en resultaten van een nadere planuitwerking voor de Spoorzone en het station te Ede. Dit onderzoek is uitgevoerd als verdieping het Masterplan Ede-Oost. Er is ten tijde van de plannen voor de HSL-Oost in 2000 ingezet op de volledig verdiepte ligging van het spoor. In het Masterplan is deze verdieping opnieuw opgenomen als effectieve maatregel voor het opheffen van de barrière. Deze volledige spoorverdieping bleek echter zeer duur. De nota beschrijft een onderzoek naar een goedkope oplossing. Er zijn zeven varianten onderzocht, waarvan er toen ook nog steeds vier te duur waren. In februari 2008 stemde de gemeenteraad in met de nota en sprak zij haar voorkeur uit voor de 'partieel verdiepen-variant'. Dit was een beperkt verdiepte ligging van het spoor bij de SOMA- en AZO-terreinen en het ENKA-terrein. De sporenlay-out ter plaatse van het station werd in deze variant niet vernieuwd of gewijzigd.

In 2010 is het tripartiete projectteam, bestaande uit de gemeente Ede, Prorail en NS, gestart met het nader uitwerken van de plannen. Na studie bleek dat de partiële verdieping niet de enige oplossing hoefde te zijn om de barrièrewerking op te heffen. In de nota wordt de partieel verdiepen variant vergeleken met de huidige hoogte-variant waarbij de hoogte van het spoor ongewijzigd blijft. Op basis van een analyse en beoordeling is geconcludeerd dat door de huidige hoogte-variant de barrièrewerking gelijkwaardig wordt verminderd. Ook worden de worden hierdoor aanzienlijke financiële en planingsrisico's weggenomen. De nota is vastgesteld door de gemeenteraad van Ede op 11 november 2010. Daarnaast heeft de gemeenteraad de opdracht gegeven om de mogelijkheden te onderzoeken voor het toelaten van autoverkeer in één of meerdere autotunnels in de westelijke spoorzone.

Keuzenota Spoorzone

Op 29 oktober 2012 heeft de gemeenteraad de Keuzenota Spoorzone Ede vastgesteld. Aansluitend heeft op 5 december 2012 het Bestuurlijk Overleg Spoorzone Ede, met daarin vertegenwoordigers van Prorail, NS, het ministerie van I&M en de Provincie Gelderland ingestemd met de Keuzenota. In deze Keuzenota is ook het Functioneel Ontwerp Westelijke Spoorzone opgenomen, waarmee de gemeenteraad heeft gekozen voor de realisatie van meerdere ongelijkvloerse spoorkruisingen ter vervanging van de gelijkvloerse overgangen bij de Hakselseweg en de Kerkweg. Dit functioneel ontwerp is, na een optimalisatieslag, de basis geweest voor dit bestemmingsplan.

3.4.2. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 staan beschreven in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP), vastgesteld in 2005. Het GVVP sluit aan bij het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone. Echter uitwerking zal plaatsvinden binnen de betreffende stedenbouwkundige plannen.

3.5. Conclusie beleid

De voorgenomen ontwikkeling van Spoorzone-West past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Met de aanleg van de auto- en fietstunnel wordt invulling gegeven aan de behoefte van een veilige overgang voor verkeer aan beide kanten van het spoor. Daarnaast wordt het mogelijk gemaakt om uitvoering te geven aan het Programma Hoogfrequent Spoor.

4. Onderzoek en randvoorwaarden

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna, water, milieuaspecten en kabels en leidingen. Per onderdeel worden het beleid en/of wetgeving weergegeven, waar vervolgens het plangebied aan wordt getoetst, gevolgd door de consequenties voor het bestemmingsplan.

4.2. Groen

Beleid/regelgeving

Groen in de bebouwde omgeving heeft meerdere functies. De aanwezigheid ervan is belangrijk. Groen draagt namelijk bij aan de herkenbaarheid (esthetische waarde) van de stad en de leefbaarheid (economisch, sociaal pedagogisch waarde) van de buurt. Daarnaast herbergt groen ook een natuurfunctie, klimaatfunctie en milieufunctie. Om deze redenen vindt de gemeente Ede het wenselijk een duurzame groenstructuur na te streven, zorgvuldig met de groenstructuur om te gaan en steeds te zoeken naar de goede combinatie van functies. Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en de structurerende laanbeplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan (2003).

Beschouwing plangebied

De realisatie van de tunnels gebeurt in binnenstedelijk gebied. Er is geen sprake van substantiële aantasting van het groen. Ter hoogte van de kruising Hakselseweg/Verlengde Maanderweg worden groenvoorzieningen aangelegd. Om hier het belang van aan te geven, worden deze gronden bestemd als 'Groen'.

Conclusie

Het aspect Groen levert geen belemmeringen op voor de realisatie van de tunnels.

4.3. Ecologie/Natuur

Beleid/regelgeving

Voor ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen heeft men te maken met de natuurwetgeving. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Soorten en hun directe leefomgeving worden beschermd door de Flora- en faunawet. De Natuurbeschermingswet draagt zorg voor de gebiedsbescherming. Daarnaast is er het beschermingskader van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.

Flora- en faunawet

De Flora en Faunawet (april 2002) richt zich op de instandhouding van populaties van soorten die bescherming behoeven. Sinds de inwerkingtreding van de AMvB (2005) worden er drie categorieën beschermingsniveaus onderscheiden waarop het ontheffingsregime is gebaseerd. In geval van bestemmingsplanwijzigingen of activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, gaat het bij toetsing aan de Flora- en faunawet om de soorten uit tabel 2 en 3 van de AMvB artikel 75¹. Voor de algemene soorten uit tabel 1 van AMvB artikel 75 geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen.

Bij ruimtelijke en planologische ontwikkelingen zijn de volgende verboden van belang:

- Artikel 8: het is verboden beschermde planten te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
- Artikel 9: het is verboden beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen;
- Artikel 10: het is verboden beschermde dieren opzettelijk te verontrusten;

¹ Besluit van 10 september 2004, houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen.

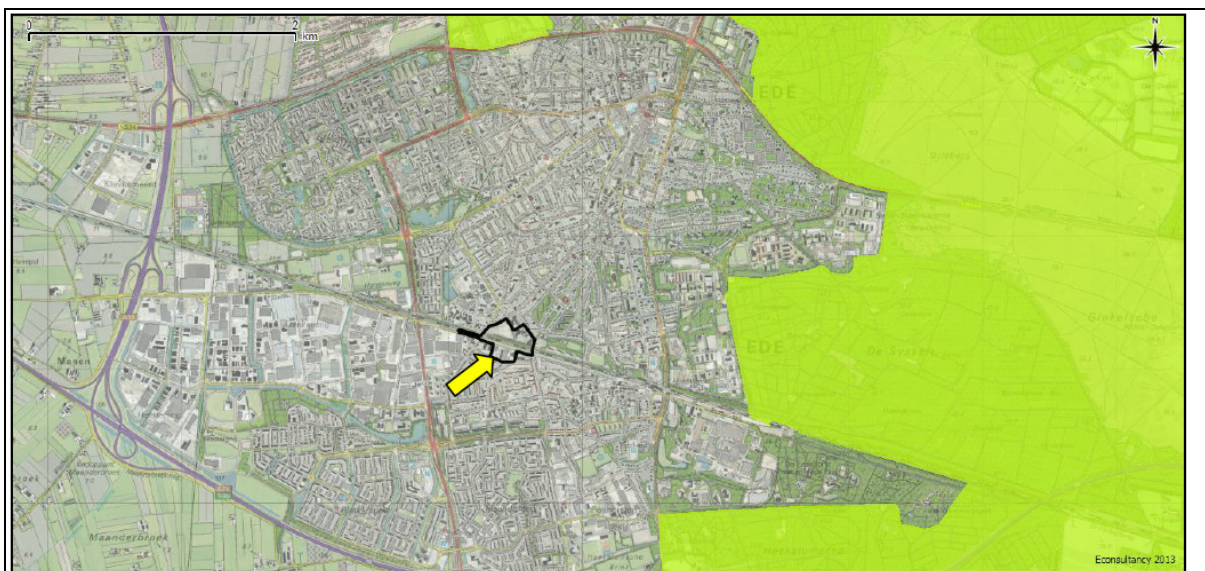
- Artikel 11: het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren;
- Artikel 12: het is verboden eieren van beschermde dieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren (zorgplicht, artikel 2, lid 1). De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, ongeacht beschermingsstatus, ontheffing of vrijstelling.

Natuurbeschermingswet 1998

In de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 (gewijzigd oktober 2005) zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn verwerkt. Bij toetsing aan de Natuurbeschermingswet gaat het om soorten en habitats waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijn, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingdoelstellingen zijn geformuleerd.

Het is van belang na te gaan of er een Natura 2000 gebied binnen de invloedsfeer van de planlocatie ligt, waardoor er mogelijk sprake is van (significant) negatieve effecten. Indien dit het geval is, dienen de mogelijke effecten van de voorgenomen ingrepen op de instandhoudingdoelstellingen bepaald te worden. Dit kan leiden tot een vergunningplicht op grond van de Natuurbeschermingswet, middels een verstorings- en verslechteringsstoets bij negatieve effecten en een passende beoordeling wanneer er significant negatieve effecten verwacht worden.



Afbeelding 7: Uitsnede Ligging beschermde Natura 2000-gebied Veluwe en EHS (groen) t.o.v. het plangebied (gele pijl)

In Ede worden twee gebieden aangemerkt als Natura 2000 gebied, te weten: de Veluwe en Het Binnenveld. Beschermde natuurmonumenten of wetlands zijn niet aanwezig in Ede.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Daarnaast kunnen gebieden ook onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Onderscheid wordt gemaakt tussen:

- EHS-natuur - bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden;
- EHS-verweving - gebieden met andere bestemming dan natuur, maar met hoge natuurwaarden;
- ecologische verbindingzones - verbindingen bewerkstelligen tussen EHS onderdelen.

Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid voor de EHS is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het ruimtelijke beleid, vastgelegd in de provinciale Streekplannen, is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen de begrensde EHS zijn niet toegestaan als deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied

significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Beschouwing plangebied en ligging ten opzichte van natuurgebieden

Op een afstand van circa 1,5 kilometer ten oosten van de onderzoekslocatie bevindt zich een gebied dat zowel is aangewezen als Natura 2000 als EHS. Het betreft de Veluwe.

Ecologisch onderzoek

In april 2013 is er door Econsultancy een quickscan ecologie uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten die mogelijk voor kunnen komen in het plangebied en of er effecten van de voorgenomen ingreep op beschermde soorten kunnen zijn. In het rapport 'Quickscan Flora en Fauna Westelijke Spoorzone, gemeente Ede' is de voorgenomen ingreep getoetst aan de Flora- en Faunawet, het beleidskader van de EHS en de Natuurbeschermingswet.

Uit de quickscan ecologie blijkt dat het plangebied op verschillende onderdelen geschikt is voor vleermuizen, met name gewone dwergvleermuis en laatvlieger (vliegrouwe, vaste rust- en verblijfplaats, en foerageergebied). Er is daarom nader onderzoek uitgevoerd voor deze soortgroep. De resultaten van dit onderzoek zijn:

- In de gebouwen ten zuiden van het spoor zijn geen vleermuizen waargenomen of andere beschermde soorten.
- In het gebouw aan de kerkweg (waar een radiostation inzit) zijn vier verblijfplaatsen van een gewone dwergvleermuis aangetroffen, het gaat daarbij zowel om een zomerverblijfplaats als om een paarverblijfplaats.
- De groene structuren ten noorden langs het spoor zijn een vliegrouwe voor vleermuizen.

Voor de gedetailleerde onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het uitgevoerde vervolgonderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd

Indien het gebouw aan de Kerkweg ten behoeve van realisatie van de onderdoorgang moet worden gesloopt, dan zal er een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk zijn. Dit geldt tevens als voor de onderdoorgang van het spoor bomen moeten worden gekapt. Hiervoor zal een activiteitenplan moeten worden opgesteld waarmee de ontheffingsaanvraag gedaan zal worden.

Soortbescherming

Vogels

De bebouwing op de onderzoekslocatie biedt geen geschikte broedgelegenheid voor jaarrond beschermde soorten broedvogels als huismus of gierzwaluw. Nesten van broedvogels waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd, worden op de onderzoekslocatie niet verwacht.

De broedvogels die onder de beschermingscategorie 5 vallen zijn voornamelijk hollenbroeders. De bomen op de onderzoekslocatie zijn gecontroleerd op aanwezigheid van holtes. Deze zijn niet aangetroffen. In de hoge populieren en in de bomen langs het Spoorpad zijn twee nesten van ekster aangetroffen. Ook in de bomen langs de Verlengde Maanderweg, is een nest van een ekster aangetroffen. In principe zijn er voor ekster voldoende bomen in de omgeving om nesten te maken. Een geschikt gebied daarvoor vormt het gebied tussen de Emst Casimirlaan en de Margrietlaan ten oosten van de onderzoekslocatie.

Door de aanwezigheid van struiken en bomen zijn er langs op de onderzoekslocatie geschikte nestlocaties aanwezig voor algemene vogels. Voor algemene broedvogels geldt dat, indien het groen op de onderzoekslocatie, buiten het broedseizoen wordt verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels. In de Flora- en faunawet wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

Overige strikt beschermde soorten worden niet verwacht.

Algemene Zorgplicht

Het plangebied lijkt geschikt voor een aantal licht beschermde soorten zoals: mol, egel, konijn, bruine kikker, groene kikker, kleine water salamander, gewone pad.

Voor de te verwachten soorten geldt een algehele vrijstelling van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen. De algemene zorgplicht blijft echter wel van kracht. Deze houdt in dat een ieder die redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen nadelige gevolgen voor de fauna kunnen ontstaan, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten of maatregelen te nemen om nadelige gevolgen te voorkomen.

Gebiedsbescherming

Omdat de onderzoekslocatie niet is gelegen in het Natura 2000-gebied Veluwe of de EHS is alleen gekeken naar de externe effecten die de voorgenomen ingreep kunnen hebben op het Natura 2000-gebied Veluwe. Voor een dergelijk onderzoek kan in eerste instantie worden volstaan met een zogenaamde "oriënterende fase". Uit het onderzoek zal moeten blijken welke van de onderstaande situaties aan de orde zijn:

1. Er is zeker geen negatief effect. Dit betekent dat er geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig is.
2. Er is wel een mogelijk negatief effect, maar dit is zeker geen significant negatief effect. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat het effect zeker niet significant is, volstaat daarvoor de zogenoemde verslechterings- en verstoringstoets.
3. Er is een kans op een significant negatief effect. Dit betekent dat vergunningverlening aan de orde is. Omdat er een kans op een significant negatief effect bestaat, is een passende beoordeling vereist.

Aangezien de onderzoekslocatie niet is gelegen in of grenst aan een onderdeel dat behoort tot de EHS, is aantasting niet aan de orde. Externe werking op overige beschermde natuurgebieden, zoals het Natura 2000-gebied de Veluwe is, gelet op afstand tot de onderzoekslocatie en de aard van de ingreep niet aan de orde.

Conclusie

Gebiedsbescherming

De EHS zal niet worden aangetast door de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie. Externe werking op overige beschermde natuurgebieden (Natura 2000) is niet aan de orde.

Soortbescherming

Uit het vervolgonderzoek is gebleken dat een ontheffingsaanvraag voor de vleermuizen noodzakelijk is. De verwachting is dat deze met het op te stellen activiteitenplan kan worden verkregen. In dit geval levert het aspect Ecologie/natuur vooralsnog geen belemmeringen op voor de realisatie van de tunnels.

4.4. Water

Beleid/regelgeving

(Integrale) Waterwet (Ww)

Op grond van de artikelen 3.5 en 3.6 van de Waterwet dragen de gemeenteraad en het college van B&W zorg voor:

1. De inzameling van het afvloeiende hemelwater (art. 3.5 lid 1).
2. Verwerking van het ingezamelde hemelwater (art. 3.5 lid 2).
3. Het treffen van maatregelen voor het openbaar gemeentelijk gebied ter voorkoming van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand (art. 3.6 lid 1).

Alle voorzieningen die direct of indirect samenhangen met de gemeentelijke stelsels voor afvalwater, hemelwater en grondwater uit de verbrede rioolheffing kunnen worden bekostigd. De wettelijke

verplichtingen die thans gelden voor gemeentelijke rioleringsplannen worden tevens van toepassing op gemeentelijke voorzieningen voor regenwaterinzameling en aanpak van grondwaterproblemen.

Waterplan

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede, Waterschap Vallei & Veluwe, Provincie Gelderland en Waterleidingbedrijf Vitens. De belangrijkste uitgangspunten voor de omgang met water, die in het Waterplan worden beschreven zijn:

- De trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater';
- Scheiden van vuil en schoon water;
- Vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving.

Hemelwaterbeleid

Schoon hemelwater dient waar mogelijk in de bodem geïnfiltreerd te worden conform het hemelwaterbeleid. In het hemelwaterbeleid "*In de weer met neerslag*" zijn de doelstellingen ten aanzien van hemelwater uit het waterplan operationeel uitgewerkt. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie en wel om de volgende reden:

- Foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling);
- Bewustwording burger;
- Verbeteren kwaliteit leefomgeving.

Grondwatervisie

De grondwatervisie is ook een operationele uitwerking van het waterplan van Ede. De grondwaterstand kan van nature langs de Veluweflank enorm fluctueren. Bovendien verwacht de provincie Gelderland in deze zogenaamde 'grondwaterfluctuatietoneel' in de toekomst ten gevolge van klimaatverandering een extra stijging van de grondwaterstand met 15 tot 20 cm.

Met de grondwatervisie streeft de gemeente Ede naar balans in haar stedelijke grondwatersystemen, waarbij enerzijds grondwateroverlast wordt voorkomen en anderzijds wordt gezorgd dat zo min mogelijk grondwater van hoge kwaliteit wordt afgevoerd.

Beschouwing plangebied

Hoogteverloop gebied

Het plangebied kan worden verdeeld in een noordelijk deel (SOMA) en een zuidelijke deel (AZO). Het noordelijke gebied varieert qua hoogte van 17.50m+nap (Kerkweg nabij spoorovergang) naar 16.50m+nap (kruising Kerkweg/Verlengde Maanderweg) tot 15.40m+nap (Hakselseweg/Verlengde Maanderweg). Het zuidelijke gebied varieert qua hoogte van 17.50m+nap (Kerkweg nabij spoorovergang) naar 16.50m+nap (Verlengde Blokkenweg 4) naar 15.90m+nap (Koepelschool) aan de zuidkant (Zanderijweg) ligt het maaiveld op 15.60m+nap. Er zitten grote hoogteverschillen in het plangebied die soms op relatief kleine afstand worden overbrugd met elkaar.

Ontwatering

De grondwaterstand van het plangebied fluctueert tussen een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van NAP +14.40 m en een gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) van NAP +11.50m. In mei 2013 zijn er op 4 locaties 5,5m diepe peilbuizen aangelegd om de grondwaterstand goed te kunnen monitoren op de locaties van de onderdoorgangen. De meetdata grondwaterfluctuaties kan nog invloed hebben op de afgegeven waakhogte grondwater (0.50m boven GHG). Bij het plaatsen van de peilbuizen zijn ook boorstaten gemaakt die meer informatie geven over de bodemopbouw ter plaatse van onderdoorgangen. De uitkomsten hiervan worden in de verdere uitwerking meegenomen. Er zijn summier gegevens over de bodemopbouw (milieukundig onderzoeken), de bodem bestaat in het gebied uit zandgrond. Meer geotechnische onderzoeken worden momenteel uitgevoerd, de uitkomsten hiervan in de verdere uitwerking worden meegenomen.

Riolering

De straten rondom het plangebied zijn in de huidige situatie grotendeels gemengd gerioleerd. Aan de zuidkant van het plangebied (Zanderijweg e.o.) ligt sinds 2001 een gescheiden systeem waarbij het hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem d.m.v. lekkende rioolbuizen (Permeobuizen). Het aanlegjaar van de riolering varieert nogal Kerkweg (1962), Verlengde Maanderweg (1935), Hakselseweg (1950),

Verlengde Blokkenweg (1950), Frankeneng (1968) en Noorder Parallelweg (1975). De rioolpersingen onder het spoor door (zuid naar noord) zijn vernieuwd in 1982. Het riool in de gemeente Ede wordt gezien de overwegende stabiele zandgrond over 70 levensjaar afgeschreven, maar als dan na 70 jaar de kwaliteit nog goed is, kan een riool nog meerdere jaren in stand blijven. Het komt ook voor dat riolen gelegd in de jaren 40 en 50 vorige eeuw van slechte materialen zijn gemaakt en dus eerder vervangen moeten worden.

Bij de aanleg van de tunnels zal de staat van het riool worden bekeken, dit wordt meegenomen in de afweging tot vervanging of aanpassing naast de mogelijk hydraulische aanpassingen die noodzakelijk zijn en natuurlijk als een riool eruit moet vanwege nieuwe onderdoorgangen of nieuwe wegstructuur. Door het plangebied heen liggen meerdere belangrijke stamriolen, deze stamriolen vervoeren het gemengde water van grote bovenstroomse wijken (Reehorsterbuurt, Oud Ede Zuid, Stationsomgeving, Kazerneterreinen, Beatrixpark). De eerder genoemde rioolpersingen onder het spoor door zijn noodzakelijk om het rioolwater ten zuiden van spoorlijn naar het noorden te transporteren. In deze stamriolen zitten aantal stuwputten die er voor zorgen dat bij bepaalde neerslag en vuilwater (aantal kuubs rioolwater) de afvoerrichting kan veranderen zodat het rioolwater via meerdere routes door Ede heen naar de RWZI toestromen. Een van de stamriolen zal moeten wijken voor de nieuwe onderdoorgangen en hiervoor zal een hydraulische modellering worden uitgevoerd voordat er een rioolontwerp gemaakt kan worden omdat de rioolwater gebieden via de verschillende routes wel gewaarborgd moeten blijven.

Als binnen het plangebied “normale” riolering worden gesloopt, dan zal deze worden vervangen door een gescheiden rioolsysteem en het hemelwater zal worden geïnfiltreerd door middel van lekke rioolbuizen. Het stamrioel (Spoorpad) wat moet worden verlegd of omgeleid is afhankelijk van hydraulische modellering en ontwerp.

De spooronderdoorgangen zullen ook van riolering moeten worden voorzien, omdat er hemelwater valt op de hellingbanen van deze ondergangen, dat naar beneden stroomt richting laagste punt. De normbui waar mee gerekend moet worden is een T=100 voor alle onderdoorgangen in het plangebied. Deze norm is ook toegepast bij al bestaande onderdoorgangen onder het spoor door en daarnaast is deze norm acceptabel voor de nooddiensten die gebruik gaan maken van de onderdoorgangen. Op laagste punten onderdoorgangen zal middels gootconstructie het hemelwater moeten worden opvangen en afstromen naar hemelwaterberging die voldoet aan de T=100, de klimaatsverandering zal moeten worden meegenomen. De berging zal vervolgens d.m.v. constructie of gemaal weer leeggepompt moeten worden. Het verpompte water kan via een “groene vijver” of “wadi” worden geïnfiltreerd in de bodem.

Infiltratie van hemelwater

De volgende uitgangspunten gelden voor dit plangebied:

- Er geldt een eis van 40mm berging voor het gehele plangebied.
- Er vindt geen afvoer van hemelwater plaats uit het plangebied.
- Nieuwe gebouwen of woningen binnen plangebied moeten voldoen aan infiltratie eisen hemelwaterbeleid van de gemeente Ede.

Uitlogende materialen

Aangezien het hemelwater in de bodem wordt geïnfiltreerd is het van belang dat het verontreiniging van het hemelwater wordt voorkomen. Bij de inrichting wordt daarom bij voorkeur geen uitlogende materialen gebruikt (bv. zinken dakgoten).

Conclusie

Het is van belang dat bovengenoemde uitgangspunten worden meegenomen in de planontwikkeling. Het aspect Water vormt geen belemmering voor de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.5. Bodem

Beleid/regelgeving

De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. Middels een bodemkwaliteitskaart wordt de chemische bodemkwaliteit weergegeven binnen de zone van 0 tot 2 meter beneden maaiveld. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 31 mei

2012. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van Ede in het algemeen van een goede milieuhygiënische kwaliteit is.

Daarnaast kent de gemeente Ede een vrijstellingsregeling. Dit houdt in dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van de bodemonderzoekplicht bij een omgevingsvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging, omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals een bodemkwaliteitskaart in combinatie met een bodembeheersplan. Voorwaarde hierbij is wel dat uit historisch onderzoek is gebleken dat het terrein niet verdacht is van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten of calamiteiten.

Beschouwing plangebied

Het plangebied is niet onverdacht van bodemvervuiling.

Normaal gesproken dient ieder bestemmingsplan dan vergezeld te gaan van een bodemonderzoek (rigide uitgangspunt). Uitzondering hierop zijn planwijzigingen waarbij sprake is van een ongevoelig gebruik. Hier is namelijk geen bodemonderzoek noodzakelijk. De tunnels worden gezien als een ongevoelig gebruik waardoor bodemonderzoek niet verplicht is.

Daarnaast is uit reeds uitgevoerde bodemonderzoeken gebleken dat binnen het plangebied een sterke vervuiling aanwezig is. Gezien het feit dat voor de aanleg van de tunnels grond ontgraven moet worden, zal voorafgaand aan de realisering van de tunnels wel een saneringsplan opgesteld moeten worden en ter goedkeuring aan de provincie moeten worden aangeboden.

Conclusie

Voor de planwijziging is geen bodemonderzoek noodzakelijk. Voorafgaand aan de realisering moet er wel een (door de provincie goedgekeurd) saneringsplan zijn. De te ontgraven grond moet naar een erkend verwerker afgevoerd worden. Het aspect Bodem vormt verder geen belemmering voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.6. Archeologie

Beleid/regelgeving

In 2012 is de nota 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch onderzoek opgenomen en is een verruiming (versoepeling) van de in de wet vastgelegde ondergrenzen doorgevoerd. De nota vormt de basis voor de archeologische regeling in dit bestemmingsplan.

Beschouwing plangebied

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige plangebied is gebruik gemaakt van in en in de omgeving van het plangebied uitgevoerd archeologisch vooronderzoek en de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede.²

Tijdens het archeologische vooronderzoek is met behulp van boringen en een proefsleuf bepaald of er zich archeologische resten in de ondergrond kunnen bevinden. De proefsleuf die op het perceel tussen de Verlengde Maanderweg en Hakselseweg door archeologen werd gegraven, leverde alleen diepe bodemverstoringen op.³ Het booronderzoek toonde aan dat in de oostelijke delen van het plangebied nog wel archeologische resten te verwachten zijn, vanaf een diepte vanaf 50 cm beneden

² RAAP-rapport 2500 (januari 2013). Zie www.ede.nl.

³ Zie voor overige informatie: ADC Rapport 1036 (augustus 2007).

maaiveld. Meer specifiek in de zones aan weerszijden van het spoor, ter hoogte van de ondertunneling 'Kerkweg'.⁴

Conclusie

Delen van het plangebied Spoorzone West worden op basis van bij de gemeente bekende informatie archeologisch waardevol geacht, totdat het tegendeel met behulp van waarderend archeologisch onderzoek is aangetoond. Vanwege praktische belemmeringen (verharding, spoorlijn, bebouwing) is besloten in het kader van de bestemmingsplanprocedure van verder archeologisch onderzoek af te zien. Het is niet uitgesloten dat de uitvoering van de bestemming leidt tot aantasting van archeologische waarden. De inschatting van de gemeente is echter dat dit niet evenredig zal zijn, danwel dat archeologische waarden tijdig – eventueel tijdens de uitvoering – door middel van definitief archeologisch onderzoek kunnen worden gedocumenteerd en veiliggesteld.

Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Delen van het plangebied, waar archeologische waarden kunnen worden verwacht, zijn in dit plan planologisch beschermd met een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. Aan de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' is een vergunningstelsel gekoppeld, waarmee onevenredige aantasting van archeologische (verwachtings)waarden wordt voorkomen. Bouw- en aanlegwerkzaamheden groter dan 250 m² en dieper dan 50 cm kunnen op basis van het vergunningstelsel alleen doorgang vinden onder de voorwaarde van aanvullend archeologisch onderzoek.

Archeologisch onderzoek dat in Ede wordt uitgevoerd, moet voldoen aan de richtlijnen in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en aan door burgemeester en wethouders van de gemeente Ede gestelde voorwaarden (zie Erfgoedverordening Gemeente Ede 2012, artikel 17 en 18). Dit onderzoek is in gronden met een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' niet noodzakelijk als naar het oordeel van een archeologische deskundige namens de gemeente is aangetoond dat archeologische (verwachtings)waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer aantoonbare technische maatregelen worden getroffen waardoor archeologische (verwachtings)waarden in de bodem kunnen worden behouden.

4.7. Cultuurhistorie

Beleid/regelgeving

Het ruimtelijk kader voor de doorwerking van cultuurhistorie in gemeentelijke ruimtelijke plannen wordt bepaald door wetgeving en beleid op verschillende niveaus. In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een bestemmingsplan een beschrijving moet worden gegeven waarop rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezig of te verwachten monumenten.

Beschouwing plangebied en conclusie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Het aspect Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.8. Verkeer

Beleid/regelgeving

De provincie Gelderland streeft in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-2) een duurzame mobiliteit na. Daarbij ondersteunt het verkeers- en vervoerssysteem een sterke economie en welvaart, terwijl het de sociale integratie stimuleert. Dit wil de provincie bereiken door een aanpak die bestaat uit vier sporen: voorkomen, beter benutten, bouwen en beprijzen. Voorkomen door ruimtelijke economische ontwikkelingen veel beter af te stemmen op de aanwezige infrastructuur en ze zoveel mogelijk te concentreren en te bundelen. Beter benutten van de bestaande wegen, fietspaden en openbaar vervoerverbindingen. Bouwen van de projecten uit het Statenakkoord en door het onderhoud van infrastructuur te combineren met het duurzaam veilig maken ervan. Hierbij start de provincie met het aanpakken van de grootste knelpunten. Beprijzen wordt op termijn ook als een mogelijkheid gezien om bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

⁴ Zie voor overige informatie: Synthegra Rapport S090424 (november 2010); Synthegra Rapport S130041 (juli 2013).

Het gemeentelijk beleidskader wordt gevormd door het Gemeentelijk verkeer en vervoersplan (GVVP 2005). In het GVVP van de gemeente Ede worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 geformuleerd.

Binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Ede wordt gestreefd naar bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Alle drie doelen zijn van gelijk groot belang, een absolute keuze voor één van de doelen ten koste van de andere doelen is ongewenst. Er dient gestreefd te worden naar een optimaal resultaat op de drie geformuleerde beleidsdoelen samen.

Binnen het GVVP is de zogenaamde wegencategorisering voor de wegen in beheer en onderhoud bij de gemeente Ede vastgesteld. In het plan wordt een tweetal wegen onderscheiden: 1.

Gebiedsontsluitingswegen die onderdeel zijn van de hoofdwegenstructuur en doorstroming/verkeersafwikkeling tot doel hebben en 2. Erftoegangswegen, waar verblijven voorop staat. Binnen de bebouwde kom zijn de bijbehorende snelheden respectievelijk 50 en 30 km/uur.

Gebiedsontsluitingswegen hebben voorrang op erftoegangswegen. De route Klaphekweg-Hakselseweg-Frankeneng bestaat uit gebiedsontsluitingswegen. Hogere snelheden (50 km/uur) en hogere verkeersintensiteiten zijn daar toegestaan. Het zuidelijk deel van de Klaphekweg, de Verlengde Maanderweg, de Kerkweg en andere wegen net ten zuiden van het spoor zijn erftoegangswegen. Het is hier niet de bedoeling dat buurtvreemd verkeer van deze wegen gebruik maakt. De maximum snelheid is 30 km/uur en fietsers worden standaard niet gescheiden van autoverkeer.

Beschouwing plangebied

De aanpassing van het ontwerp van de tunnel Hakselseweg door aansluiting op de Hakselseweg in plaats van de Verlengde Maanderweg/Klaphekweg past geheel binnen de wegencategorisering die in het GVVP is vastgelegd. De tunnel is onderdeel van een route met gebiedsontsluitingswegen, zoals ook thans met de spoorwegovergang Hakselseweg het geval is. Aansluiting van het tunnelverkeer op een erftoegangsweg wordt op deze wijze voorkomen.

4.9. Geluid

Wettelijk kader

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs verkeers- en spoorwegen en rond gezoneerde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen met een wettelijke rijsnelheid van 30 km/uur. Dit houdt in dat in en om het bestemmingsplangebied de meeste wegen niet onder het toetsingskader van de Wet geluidhinder vallen. Alleen op de route Klaphekweg – Frankeneng is op dit moment de maximaal toegestane snelheid 50 km/uur en dit zal in de nieuwe situatie niet veranderen. Omdat de aanleg van de onderdoorgang ook invloed kan hebben op de 30 km/uur wegen in de omgeving is het vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' wel wenselijk dit akoestische effect inzichtelijk te hebben. Om een oordeel te kunnen geven over het akoestische effect, ligt beoordeling conform de Wet geluidhinder voor de hand. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd en gerapporteerd in rapport E 12.020 van 16 oktober 2013.

De realisatie van de onderdoorgang Hakselseweg moet in het kader van de Wet geluidhinder worden beoordeeld als een reconstructie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (art. 99 Wgh) als er een toename van meer dan 2 decibel (dB) optreedt bij geluidsgevoelige bestemmingen. Daarvoor wordt de bestaande situatie (2012) vergeleken met de situatie (tenminste) 10 jaar na wegaanpassing (2025). De toename mag niet meer dan 5 dB bedragen.

Als in de toekomst gebruik gemaakt wordt van de wijzigingsbevoegdheid en middels een wijzigingsprocedure een auto-onderdoorgang bij de Kerkweg gerealiseerd wordt, moet dit beoordeeld worden als een nieuwe weg. Voor een nieuwe weg geldt ter plaatse van woningen een voorkeurswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Beschouwing plangebied

Binnen het project Veluwe Poort – Spoorzone worden plannen ontwikkeld op verschillende locaties langs het gehele spoortraject. In het westelijk deel (west van het station Ede - Wageningen) gaat het om het vervangen van gelijkvloerse spoor kruisingen en het treffen van geluidreducerende maatregelen (sanering railverkeerslawaaï).

Het akoestisch onderzoek (rapport E12.020 van 16 oktober 2013) behoort bij het bestemmingsplan. In dit onderzoek wordt ingegaan op het akoestische effect van de wijziging in de verkeersstructuur door de aanleg van de onderdoorgangen in plaats van de gelijkvloerse spoorwegovergangen. Daarbij wordt, daar waar van toepassing, getoetst aan de Wet geluidhinder.

Conclusie akoestisch effect onderdoorgang Hakselseweg

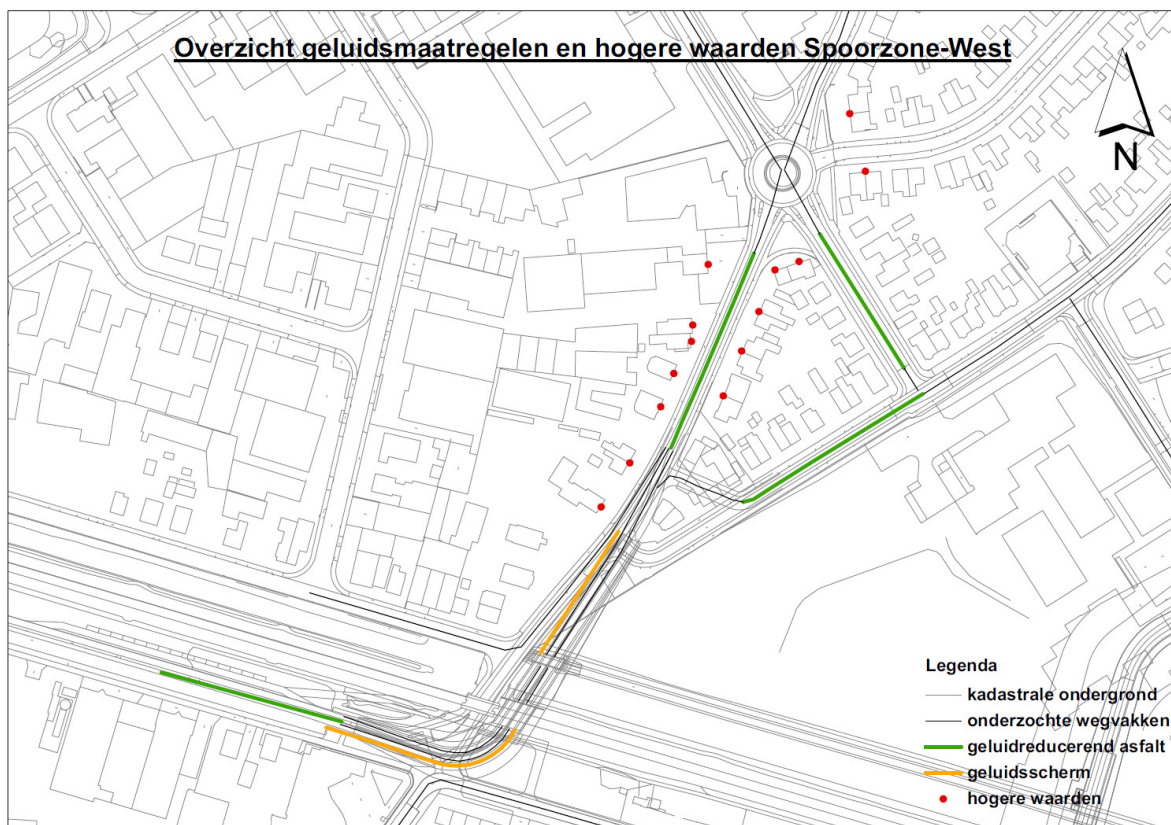
De huidige situatie (2012) is vergeleken met de toekomstige situatie (2025) na ingebruikname van de onderdoorgang Hakselseweg. De geluidsbelastingen op de woningen zijn bepaald en met elkaar vergeleken. Daaruit blijkt dat langs het traject Hakselseweg-Frankeneng een geluidstoename optreedt variërend van 2 tot 5 dB. Dit houdt in dat er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Er wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB.

Geluidmaatregelen onderdoorgang Hakselseweg

Aangezien er ten gevolge van de aanpassingen aan de Hakselseweg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om het geluidsniveau terug te dringen en de reconstructie op te heffen. Daaruit is gebleken dat de volgende maatregelen effectief zijn (zie ook onderstaande afbeelding 8):

1. Toepassen van stil asfalt, dunne deklaag type B, op de volgende wegen:
 - Hakselseweg (tussen rotonde en aansluiting met Verlengde Maanderweg)
 - de Klaphekweg (tussen rotonde en Verlengde Maanderweg)
 - de Verlengde Maanderweg (vanaf de Hakselseweg tot de Klaphekweg)
 - Frankeneng (ter hoogte van de woningen)
2. Massief en gesloten uitvoeren van de het scherm (valbeveiliging) op de zuidelijkste betonnen wand van de onderdoorgang vanaf spoor tot aan Koepelschool tot 1,2 meter boven maaiveld, zodat het een geluidswerende functie krijgt;
3. Aansluitend aan het gesloten scherm van de onderdoorgang een scherm plaatsen ter hoogte van de Koepelschool van 1,2 meter hoogte;
4. Massief en gesloten uitvoeren van de het scherm (valbeveiliging) op de noordwestelijke betonnen wand van de onderdoorgang vanaf spoor tot aan de Hakselseweg 5 tot 1,2 meter boven maaiveld, zodat het een geluidswerende functie krijgt.

Door het toepassen van deze maatregelen is er bij de meeste woningen geen sprake meer van een toename in geluid ten opzichte van de huidige situatie of is de toename beperkt tot minder dan 1 dB, waardoor er geen sprake meer is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.



Afbeelding 8: Overzicht geluidsmaatregelen en hogere waarden Spoorzone-West

Hogere waarde procedure voor 20 woningen in verband met onderdoorgang Hakselseweg

Voor 20 woningen ten noorden van het spoor kan de geluidstoename ondanks de geluidsmaatregelen niet volledig weggenomen worden en is nog wel sprake van een reconstructie. De geluidstoename bij deze woningen bedraagt 2 tot 4 dB.

Burgemeester en wethouders maken gezien het bovenstaande gebruik van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï.

Tabel 1 geeft een overzicht van de vast te stellen hogere waarden voor in totaal 20 woningen. In afbeelding 8 is de ligging van de betreffende woningen weergegeven.

Tabel 1 Vast te stellen hogere waarden

woning	Aantal woningen	vast te stellen HGW [dB]	geluidsbron	toegepaste aftrek conform art. 110g Wgh [dB]
Hakselseweg 5	1	58	Hakselseweg	5
Hakselseweg 7 en 9	2	59	Hakselseweg	5
Hakselseweg 13	1	57	Hakselseweg	5
Hakselseweg 15, 15A en 17	3	56	Hakselseweg	5
Hakselseweg 6, 8, 12, 14, 16, 18	6	56	Hakselseweg	5
Hakselseweg 19	1	55	Hakselseweg	5
Hakselseweg 20	1	57	Hakselseweg	5
Hakselseweg 22	1	55	Hakselseweg	5
Hakselseweg 24 en 26 ¹⁾	2	52	Hakselseweg	5
Oortveldlaan 2 en 4 ¹⁾	2	49	Hakselseweg	5

¹⁾ Tijdens het zienswijzen overleg op 2 juli 2013 bleek dat in tabel 1 van het akoestisch onderzoek en de tabel uit het ontwerp besluit hogere waarden en de plantoelichting per abuis twee getallen met elkaar zijn verwisseld. De vast te stellen hogere waarden van de Hakselseweg 24 en 26 zijn verwisseld met de vast te stellen hogere waarden van de Oortveldlaan 2 en 4. Deze typefout is in bovenstaande tabel en in de overige stukken aangepast.

De hogere waarde procedure zal parallel aan de procedure voor het bestemmingsplan worden gevoerd. Bouwtechnisch en akoestisch onderzoek bij deze 20 woningen om te bezien of het binnenniveau acceptabel is, en indien nodig het treffen van isolatievoorzieningen, zijn wettelijk verplicht.

Conclusie akoestisch effect wijzigingsgebied auto-onderdoorgang Kerkweg

Dit bestemmingsplan maakt het tevens mogelijk om in een later stadium, via een wijzigingsplan, de onderdoorgang voor langzaam verkeer bij de Kerkweg uit te breiden naar/met een onderdoorgang geschikt voor auto's. In het kader van dit bestemmingsplan is het echter wel gewenst om een indicatie te krijgen van het akoestische effect van een mogelijke auto-onderdoorgang. Daarom is indicatief onderzoek verricht.

Uit de indicatieve berekeningen volgt dat deze auto-ontsluiting met name akoestische gevolgen heeft voor de bestaande woningen aan de Verlengde Blokkenweg (nummers 1 tot en met 9), waar een geluidstoename van circa 5 dB zal optreden. De geluidsbelasting ten gevolge van de extra weg (teneinde de onderdoorgang te ontsluiten) zal bij deze woningen aan de Verlengde Blokkenweg niet voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij overige bestaande woningen in de omgeving (waaronder aan de Kerkweg), treedt geen tot nauwelijks akoestisch effect op en wordt wel voldaan aan de voorkeurswaarde.

Op basis van de indicatieve berekening is het voor de 10 woningen aan de Verlengde Blokkenweg noodzakelijk hogere waarden vast te stellen van circa 53 dB (inclusief 5 dB aftrek ex art. 110g Wgh) vanwege de nieuwe weg (ter ontsluiting van de onderdoorgang). Wettelijk gezien is dit mogelijk. Indien effectieve geluidsreducerende maatregelen mogelijk blijken, dan zal de te verlenen hogere waarde dalen. Voor een deel van de woningen zal een hogere waarde echter noodzakelijk blijven.

Nader onderzoek en procedures zullen worden gevoerd in het kader van de wijzigingsprocedure, waarmee de auto-onderdoorgang mogelijk kan worden gemaakt.

Eindconclusie

De akoestische gevolgen van dit bestemmingsplan zijn in kaart gebracht. Middels geluidsreducerende bron- en overdrachtsmaatregelen is het akoestische effect van de onderdoorgang Hakselseweg zoveel als mogelijk beperkt. Bij 20 woningen is nog sprake van een geluidstoename en voor die woningen is een hogere waarde noodzakelijk. Bij deze woningen zal bouwtechnisch en akoestisch onderzoek plaatsvinden, teneinde de binnenwaarde te garanderen.

Voor het wijzigingsgebied auto-onderdoorgang Kerkweg is het akoestische effect indicatief in kaart gebracht. Aangehouden is dat deze auto-ondergang juridisch haalbaar is. Wel dient in het kader van de wijzigingsprocedure nader akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd teneinde de geluidsreducerende maatregelen te dimensioneren en de eventueel benodigde hogere waarden vast te stellen.

Het aspect verkeerslawaaï vormt geen onoverkomelijke belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Parallel aan de bestemmingsplanprocedure wordt de hogere waarde procedure gevoerd.

4.10. Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel (IBM) of niet (NIBM) in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM-grens 3% van de grenswaarde. In

de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Ruimtelijke ontwikkelingen die wel in belangrijke mate de luchtkwaliteit beïnvloeden (IBM-projecten) zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma heeft tot doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden en omvat enerzijds alle IBM-projecten en anderzijds maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Middels de jaarlijkse monitoring wordt de luchtkwaliteit in heel Nederland op leefniveau getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig wordt middels maatregelen bijgestuurd om tijdig aan de normen te voldoen.

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). De concentratie van de overige vervuulende stoffen, waaronder benzeen, lood, zwaveldioxide en koolstofoxide, bevindt zich in Nederland ruim onder de grenswaarden.

Beschouwing plangebied

De onderdoorgangen onder het spoor die dit bestemmingsplan mogelijk maken, zijn onderdeel van het project Veluwe Poort. De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort en dus ook Spoorzone-West zijn opgenomen als een zogenaamd 'in betekenende mate' (IBM) project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL zijn nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die de effecten op de luchtkwaliteit van de ontwikkelingen compenseren. Daarnaast worden in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd.

Dit wil echter niet zeggen dat er lokaal geen effecten zullen zijn. De luchtkwaliteit in Ede is echter goed en voldoet aan de normstelling. In Ede worden alleen langs zeer drukke verkeersaders in de nabijheid van de snelwegen de grenswaarden benaderd. Binnen het plangebied zijn er in de huidige situatie geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit. Er wordt voldaan aan de grenswaarden voor de concentraties NO_2 en PM_{10} (grenswaarde bedraagt $40 \mu g/m^3$) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM_{10} (maximaal 35 dagen overschrijdingen van de grenswaarde toegestaan). De lokale toename in verkeer ten gevolge van de nieuwe onderdoorgang(en) zal een effect op de luchtkwaliteit hebben, maar er zullen ook in de toekomstige situatie geen luchtkwaliteitsnormen worden overschreden.

Effect onderdoorgang

Dit bestemmingsplan maakt onderdoorgangen mogelijk en geen wegtunnels. Bij binnenstedelijke wegtunnels is bekend dat met name bij de tunnelmond de luchtkwaliteit verslechtert. Er is echter pas sprake van een wegtunnel als het gesloten gedeelte ten minste een lengte van 100 meter heeft (zie CROW publicatie 218u). De overkappingen bij de onderdoorgangen in dit bestemmingsplan zijn beduidend korter, waardoor geen sprake is van een tunnel. Doordat er slechts korte overkappingen aanwezig zullen zijn, zullen er ten gevolge van de onderdoorgang geen verhoogde concentraties van luchtverontreinigende stoffen optreden (er treedt geen cumulatie op, omdat er voldoende natuurlijke doorstroming van lucht kan optreden).

Conclusie

Het project Veluwe Poort is als een IBM-project opgenomen in het NSL. In het NSL worden compenserende maatregelen genomen. Doordat het project in het NSL is opgenomen kan een luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan achterwege blijven. Op dit moment zijn er geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit in het plangebied. De lokale effecten op de luchtkwaliteit ten gevolge van de toename van verkeer als gevolg van de nieuwe onderdoorgang(en) zorgen niet voor overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Aangezien de nieuwe onderdoorgangen worden uitgevoerd met overkappingen van geringe lengte, is er geen sprake van een wegtunnel en treedt er geen verhoging van luchtverontreinigende stoffen op ten gevolge van de onderdoorgangen. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan Ede, Spoorzone-West.

4.11. Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid gaat over het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor mens en milieu bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom invloedsgebieden ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR) en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- bedrijven;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Wettelijk kader

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf.

Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

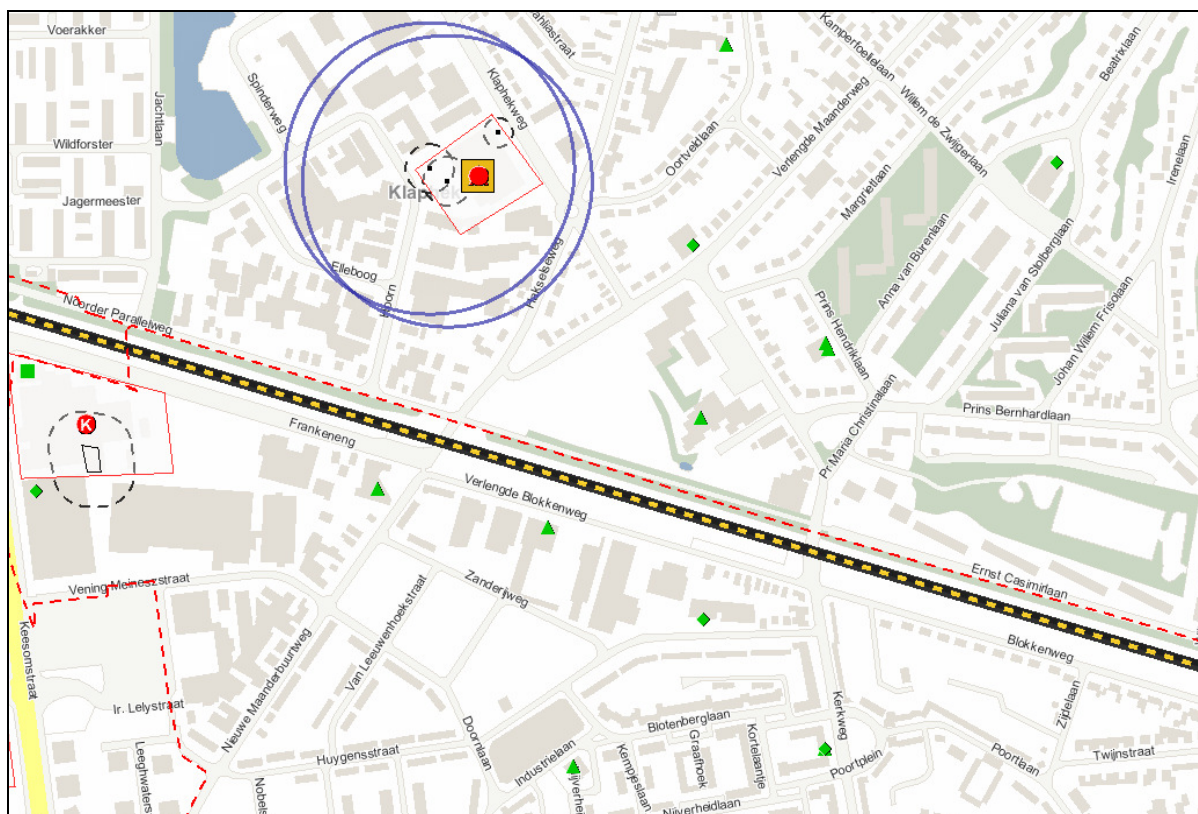
De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen. Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is het Basisnet in ontwikkeling. Het Basisnet bevat een netwerk van alle relevante routes van gevaarlijke stoffen, zowel via het spoor als over de weg en het water. In het basisnet worden de maximale toelaatbare risico's langs die gevaarlijke routes in zones en tabellen vastgelegd. De resultaten van het basisnet zijn reeds verwerkt in de bestaande Circulaire. De circulaire wordt in de toekomst vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev).

Op 9 juli 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ede de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de gemeente Ede om wil gaan met het aspect externe veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico.

Beschouwing plangebied

Bij de inventarisatie van risicobronnen binnen en in de omgeving van het plangebied, is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Gelderland. Rondom de bestemmingsplanlocatie zijn de volgende risicobronnen aanwezig:

- de spoorlijn Utrecht-Arnhem waarover incidenteel gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- de hoge druk aardgas transportleiding die ter hoogte van het plangebied ten noorden van en parallel aan het spoor ligt;
- het LPG-tankstation Firezone gelegen langs de Klaphekweg;
- het bedrijf FrieslandCampina (het bedrijf valt niet meer onder het Bevi);



Afbeelding 9: Uitsnede risicokaart mei 2013

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe (kwetsbare) objecten mogelijk en maakt het niet mogelijk om nieuwe risicobronnen toe te voegen. Het bestemmingsplan heeft daarmee geen invloed op de reeds aanwezige risicobronnen danwel het bestaande groepsrisico. Een nadere verantwoording is niet aan de orde. Wel is per risicobron verder in kaart gebracht wat de huidige stand van zaken is en of er knelpunten aanwezig zijn.

Vervoer over spoor

Om inzicht te krijgen in het reeds bestaande groepsrisico ten gevolge van de spoorlijn is onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek staan beschreven in rapport 'Veluwe Poort Ede – Onderzoek externe veiligheid' met kenmerk 10585.R02 van 20 januari 2011, opgesteld door Schoonderbeek en Partners Advies BV.

Uit het onderzoek blijkt dat vanwege het huidige en incidentele transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Utrecht-Arnhem geen $PR 10^{-6}$ contour kan worden berekend. Het groepsrisico ligt net onder de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. Met de vaststelling van het Basisnet spoor (verwachting is 2013) zal het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn komen te vervallen.

Buisleidingen

Ten noorden van het spoor is een hoge druk aardgastransportleiding gelegen. De buisleiding die parallel ligt aan het spoor (N-568-10) is recent verlegd in het kader van het project Spoorzone. De leiding is volledig parallel aan het spoor gelegd en (deels) dieper onder de grond gelegd. De nieuwe situatie is onderzocht. De onderzoeksresultaten staan beschreven in rapport 'Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10' met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability.

Voor de buisleiding geldt dat ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico. De belemmeringsstrook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding is opgenomen op de verbeelding bij het bestemmingsplan. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde.

LPG-tankstation

Op 26 maart 2012 is een nieuwe, de gehele inrichting omvattende omgevingsvergunning verleend. De $PR 10^{-6}$ contouren van het tankstation overlappen geen kwetsbare objecten. Het groepsrisico ligt

onder de oriëntatiewaarde. Het plangebied van dit bestemmingsplan is buiten het invloedgebied (150 m) van het tankstation gelegen.

Toelevering LPG tankstation

Over geen van de in en nabij het plangebied gelegen wegen worden relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het vervoer van gevaarlijke stoffen op de binnen het plangebied gelegen wegen betreft in hoofdzaak het vervoer van LPG naar het nabijgelegen LPG-tankstation. Dit zijn maximaal 20 halfvolle tankwagens (ongeveer 1 per twee weken) per jaar. Deze hoeveelheden zijn dermate laag dat de PR 10^{-6} contour niet berekend kan worden. Aangezien vrachtwagens geen gebruik mogen maken van de nieuwe onderdoorgang(en), zal er binnen het plangebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Het tankstation wordt bevoorradat vanaf de Veenderweg. De woningdichtheid langs het traject is dermate laag dat het groepsrisico minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedraagt.

Friesland Campina

Dit betreft de ammoniakkoelinstallatie van het bedrijf. Het bedrijf valt niet onder het BEVI. De PR 10-6 is gelegen op 35 m van de installatie en daarmee ruim buiten het plangebied gelegen.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten of nieuwe risicobronnen mogelijk. Ten gevolge van de aanwezige risicobronnen in en om het plangebied zijn er geen knelpunten. Het groepsrisico van de risicobronnen is in alle gevallen onder de oriëntatiewaarde gelegen.

Dit bestemmingsplan heeft geen invloed op de situatie bij de bestaande risicobronnen en heeft geen invloed op het groepsrisico van een risicobron. Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan Ede, Spoorzone-West en een nadere verantwoording is niet aan de orde.

4.12. Veiligheid

Beleid/regelgeving

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden zijn er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden.

Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In de "Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" een uitgave van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding worden deze eisen gesteld.

In het Gemeentelijke verkeer en vervoersplan (GVVP 2005) van de gemeente Ede worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 geformuleerd. In het GVVP zijn ook de hoofd- en subaanrijdroutes voor de hulpverleningsdiensten vastgesteld.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is.

De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Beschouwing plangebied

Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan de Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, het Besluit veiligheidsregio's en het GVVP. Dit zal gebeuren bij de bouwplannen en inrichtingsplannen van de openbare ruimte. De uitwerking van de realisatie van de tunnels zal worden voorgelegd aan de brandweer.

Conclusie

Het aspect Veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van de auto- en fietstunnel.

4.13. Kabels en leidingen

Beschouwing plangebied

Er bevindt zich een hogedrukgasleiding in het plangebied. Deze is al ten behoeve van de aanleg van de tunnels verlegd en op een diepte van 17 meter in de grond gelegd. De leiding heeft een belemmerende strook van 4 meter aan weersijden van de leiding.

Conclusie

Om de leiding te beschermen is de dubbelbestemming Leiding - Gas in het bestemmingsplan opgenomen.

5. Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieplan

Sinds 1 juli 2008 is het op basis van artikel 6.12 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om bij een bestemmingsplan ook een exploitatieplan vast te stellen, indien er op grond van het bestemmingsplan een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro kan worden gerealiseerd. Een exploitatieplan is voor de Spoorzone-West niet verplicht, omdat er geen bouwplannen mogelijk worden gemaakt en kostenverhaal anderszins verzekerd is. Van de mogelijkheid om via een exploitatieplan eisen te stellen aan de inrichting en/of fasering maakt de gemeente geen gebruik.

Eigendomssituatie

De gemeente heeft nog niet alle gronden in eigendom. De gemeente streeft ernaar om met deze grondeigenaren tot overeenstemming te komen over verkoop en de gronden dus minnelijk te verwerven (privaatrechtelijk). Mocht dit niet tot het gewenste resultaat leiden, dan zal de gemeente een onteigeningsprocedure starten.

Planschade

Door een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van het project zal eventuele schade en hinder als gevolg van de nieuwe planologische situatie zoveel mogelijk worden voorkomen. Er van uit gaande dat de kans van optreden gering is, is in het budget een beperkte voorziening opgenomen voor mogelijke planschade.

Kosten- en opbrengstenraming

De realisatie van de onderdoorgangen in de Westelijke Spoorzone en de aansluitende infrastructuur maakt onderdeel uit van het Project Spoorzone Ede. Dit is een project dat de gemeente Ede samen met ProRail en de Nederlandse Spoorwegen uitvoert. Naast de gemeente Ede dragen ook de Provincie Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu financieel bij aan de realisatie van het project de Spoorzone.

Het totale project Spoorzone is geraamd op € 110 miljoen (prijspeil 2008) en wordt als volgt gefinancierd:

- € 40 miljoen ministerie I&M
- € 30 miljoen provincie Gelderland
- € 40 miljoen gemeente Ede

Het project Spoorzone wordt gefaseerd uitgevoerd. Er wordt gestart met de realisatie van de onderdoorgangen in de Westelijke Spoorzone.

Het voorgaande overziende is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Spoorzone-West geborgd.

6. Juridische planbeschrijving

6.1. Inleiding

Voor het bestemmingsplan Ede, Spoorzone-West is gebruik gemaakt van in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2008 (SVBP 2008). De kern van de voorgestelde regeling volgt uit twee uitgangspunten: zoveel mogelijk informatie op de verbeelding en zo eenvoudig mogelijke planregels. Zoals algemeen bekend bij werken met een standaard is maatwerk noodzakelijk vandaar dat de standaard op bepaalde punten is aangepast.

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk III regelt de algemene regels waaronder een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van afwijkingsregels. Ten slotte regelt Hoofdstuk IV de overgangs- en slotregels. In de volgende paragraaf worden alle bestemmingen uitgebreid behandeld.

6.2. Bestemmingsplanregels

Hieronder worden de planregels toegelicht waarvoor een nadere toelichting noodzakelijk is.

6.2.1. Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat alle regels die nodig zijn om de overige planregels goed te kunnen hanteren.

Begripsomschrijvingen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Alleen de begrippen die in aanvulling op het dagelijkse spraakgebruik nadere toelichting behoeven zijn opgenomen. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe de hoogtematen die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, bepaald moeten worden. Hieronder valt tevens de wijze van peilbepaling.

6.2.2. Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk van de planregels komen de verschillende bestemmingen aan de orde. Per bestemming is, met uitzondering van enkele speciale regelingen, het volgende stramen gehanteerd:

Bestemmingsomschrijving

Een omschrijving van de functies die bij de bestemming mogelijk zijn.

Bouwregels

Planregels die aangeven waar, wat en hoe hoog gebouwd mag worden. Daarnaast komen in sommige bestemmingsregels ook nog de volgende onderdelen voor: de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels, wijzigingsbepalingen.

Gebruiksregels

Planregels waarin is aangegeven welk gebruik specifiek is toegestaan binnen de bestemming, dan wel welk gebruik hierin niet is toegestaan.

6.2.3. Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

Deze bepaling wordt in elk bestemmingsplan opgenomen om te voorkomen dat in feite meer kan worden gebouwd dan in het bestemmingsplan bedoeld is. Dit kan zich voordoen bij woningbouw wanneer (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaar wisselen. In een dergelijk geval worden de nieuw verworven gronden niet meegeteld bij de berekening van de bouwmogelijkheden als dat al voor een in het verleden verleende bouwvergunning/omgevingsvergunning voor de bouw gebeurd is.

Algemene bouwregels

Hierin zijn de algemene bouwregels opgenomen zoals de verplichting tot het bouwen binnen het bouwvlak en de uitleg van het bebouwingspercentage.

Algemene afwijking van de bouwregels

In dit bestemmingsplan is een algemene afwijkingsregeling opgenomen die ziet in algemeen voorkomende bouwwerken en afwijkingen van het bestemmingsplan.

Algemene gebruiksbepalingen

Een algemene bepaling met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, die alle gebruik van gronden en opstallen verbiedt, dat strijdig is met de aan de gronden gegeven bestemming.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de mogelijkheden om af te wijken van de planregels beschreven. Deze afwijkingen voor het hele plangebied. De afwijkingsmogelijkheid die uitsluitend geldt voor een bepaalde bestemming is in het betreffende artikel van die bestemming opgenomen.

Algemene procedureregeling

Dit artikel geeft regels voor de toepassing van de in de planregels opgenomen afwijkingsmogelijkheden.

6.2.4. Overgangs- en slotbepalingen

Overgangsbepalingen

Bepalingen, die betrekking hebben op het overgangsrecht: bouwwerken die op het moment van tervisielegging van het plan bestaan, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de in het nieuwe plan gegeven bebouwingsregels. Het gebruik van de gronden en opstallen, dat afwijkt van de planregels in het nieuwe plan.

Slotbepaling

Deze bepaling geeft de exacte naam van het bestemmingsplan aan: Ede, Spoorzone-West.

6.3. Bestemmingen

Groen

Ter hoogte van de kruising Hakselseweg/Verlengde Maanderweg worden groenvoorzieningen aangelegd. Om hier het belang van aan te geven, worden deze gronden bestemd als 'Groen'.

Maatschappelijk

Op de gronden met deze bestemming wordt wellicht op de termijn een autotunnel gerealiseerd. Omdat dit nog niet zeker is, is een wijzigingsbevoegdheid op deze gronden gelegd zodat burgemeester en wethouders deze bestemming kunnen wijzigen in de bestemming 'Verkeer'. Op gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' mogen geen gebouwen worden gebouwd.

Verkeer

De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor wegen, bermen, taluds, hellingbanen, tunnels en tevens voet- en fietspaden. De oostelijke onderdoorgang is alleen bedoeld voor fietsers en voetgangers. Dit is op de verbeelding aangeduid met 'onderdoorgang'. Gronden met deze aanduiding zijn dus alleen bedoeld voor langzaam verkeer. Autoverkeer is hier niet mogelijk. Met verkeersborden moet de toegankelijkheid van de tunnels worden gereguleerd.

Verkeer - Railverkeer

De gronden die in eigendom zijn van NS Vastgoed hebben de bestemming Verkeer – Railverkeer gekregen. Deze bestemming is bedoeld voor spoorweginfrastructuur zoals het spoor en voorzieningen die spoor gerelateerd zijn, zoals tunnels, onderdoorgangen, keerwanden, geluidsschermen en dergelijke.

Leiding - Gas

De bestaande hogedrukgasleidingen in het plangebied zijn beschermd met de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Hierin is geregeld dat de regionale leiding inclusief een beschermingszone van 4 meter aan weerszijden van de leiding primair bedoeld zijn voor de gasleiding.

Waarde – Archeologie

Delen van het plangebied worden op basis van bij de gemeente bekende informatie archeologisch waardevol geacht, totdat het tegendeel met behulp van archeologisch onderzoek is aangetoond. De gronden met wellicht waardevol archeologische vindplaatsen worden beschermd met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.

7. Inspraak, vooroverleg en zienswijzen

7.1. Inspraak

Op 1 maart 2012 is de Keuzenota Spoorzone gepresenteerd. Het was voor een ieder mogelijk om hierop een inspraakreactie in te dienen.

Op dinsdag 23 april 2013 is een informatiebijeenkomst georganiseerd over het gewijzigde Functioneel Ontwerp (wegontwerp) van de tunnels. Een ieder was daarna in de gelegenheid om tot met 10 mei 2013 een inspraakreactie in te dienen. Tijdens deze inspraakperiode zijn 28 inspraakreacties ontvangen. Deze reacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. De Nota Inspraak is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Gezien de uitgebreide inspraak over het Functioneel Ontwerp Spoorzone-West heeft de gemeente besloten om direct te starten met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

7.2. Vooroverleg

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is in mei 2013 toegezonden aan de verschillende instanties voor formeel overleg, conform artikel 3.1.1. Bro. Hierop is een tweetal reacties ontvangen van de Gasunie en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden. Deze reacties en de beantwoording hierop zijn vermeld in de Nota Vooroverleg, die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

7.3. Zienswijzen ex artikel 3.8 Wro

Het ontwerpbestemmingsplan Ede, Spoorzone-West heeft van donderdag 20 juni tot en woensdag 31 juli 2013 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is het voor een ieder mogelijk geweest om een zienswijze in te dienen. Er zijn 10 zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Zienswijzen. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De ambtshalve wijzigingen op het bestemmingsplan zijn verwerkt in de Nota van Wijzigingen. Ook deze nota wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

8. Handhaving

8.1. Algemeen

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

Handhaving bestaat uit drie fasen:

1. Handhaving start bij het bieden van de noodzakelijke informatie;
2. Bij concrete overtredingen zal primair in overleg worden getracht om tot een oplossing te komen;
3. 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.

8.2. Handhavingprocedure

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

- Nadat een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
- Via controle achteraf op verleende omgevingsvergunningen;
- 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 of de overtreding in is 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 worden opgelegd of bestuursdwang worden toegepast.