



TOELICHTING

bestemmingsplan

“Ede, Hotel Laan der Verenigde Naties”

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Vigerend bestemmingsplan	5
1.3 Ligging locatie	5
1.4 Procedure	6
1.5 Leeswijzer	6
2. Beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.1.1 Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening	7
2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)	7
2.2 Provinciaal beleid	8
2.2.1 Algemeen	8
2.2.2 Streekplan Gelderland 2005	8
2.2.3 Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening	9
2.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	9
2.3 Regionaal beleid	10
2.4 Conclusie beleid	11
3. Onderzoek en randvoorwaarden	12
3.1 Ruimtelijk / planologisch	12
3.1.1 Stedenbouwkundige opzet	12
3.1.2 Bebouwing	12
3.1.3 Groen en inrichting	12
3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit	13
3.2 Marktverkenning	13
3.2.1 Inleiding	13
3.2.2 Situatie gemeente Ede	13
3.2.3 Conclusie marktverkenning 2010	13
3.2.4 Actualisatie marktverkenning	13
3.3 Verkeer en parkeren	14
3.3.1 Beleid/regelgeving	14
3.3.2 Bestaande en nieuwe situatie	15
3.3.3 Conclusie	16
3.4 Waterparagraaf	16
3.4.1 Algemeen	16
3.4.2 Beleid	16
3.5 Archeologie / cultuurhistorie	18
3.5.1 Ontwikkeling en beleid	18
3.5.2 Situatie	18
3.5.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	19
3.6 Natuurbeschermingswetgeving	19
3.6.1 Gebiedsbescherming	20
3.6.2 Soortbescherming	20
3.6.3 Beoordeling	20
3.6.4 Conclusie	20
3.7 Milieuzonering	20
3.7.1 Algemeen	20
3.7.2 Zonering	21
3.7.3 Conclusie	21
3.8 Bodem	21
3.9 Wet geluidhinder	22
3.10 Luchtkwaliteit	23
3.11 Externe Veiligheid	24
3.12 Brandweer	27
3.12.1 Beleidskader	27
3.12.2 Situatie plangebied	28
4. Juridische aspecten	30

4.1 Algemeen.....	30
4.2 Hoofdopzet	30
4.3 Planregels.....	30
4.4 Bestemmingen.....	30
5. Uitvoerbaarheid	31
5.1 Algemeen.....	31
5.2 Economische uitvoerbaarheid	31
5.2.1 Eigendom.....	31
5.2.2 Planschade	31
5.2.3 Overeenkomst.....	31
5.3 Overleg en inspraak	31
5.3.1 Overleg met omwonenden.....	31
5.3.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	31
5.3.3 Zienswijzen	33
6. Handhaving.....	34
6.1 Algemeen.....	34
6.2 Handhavingprocedure	34

Bijlagen

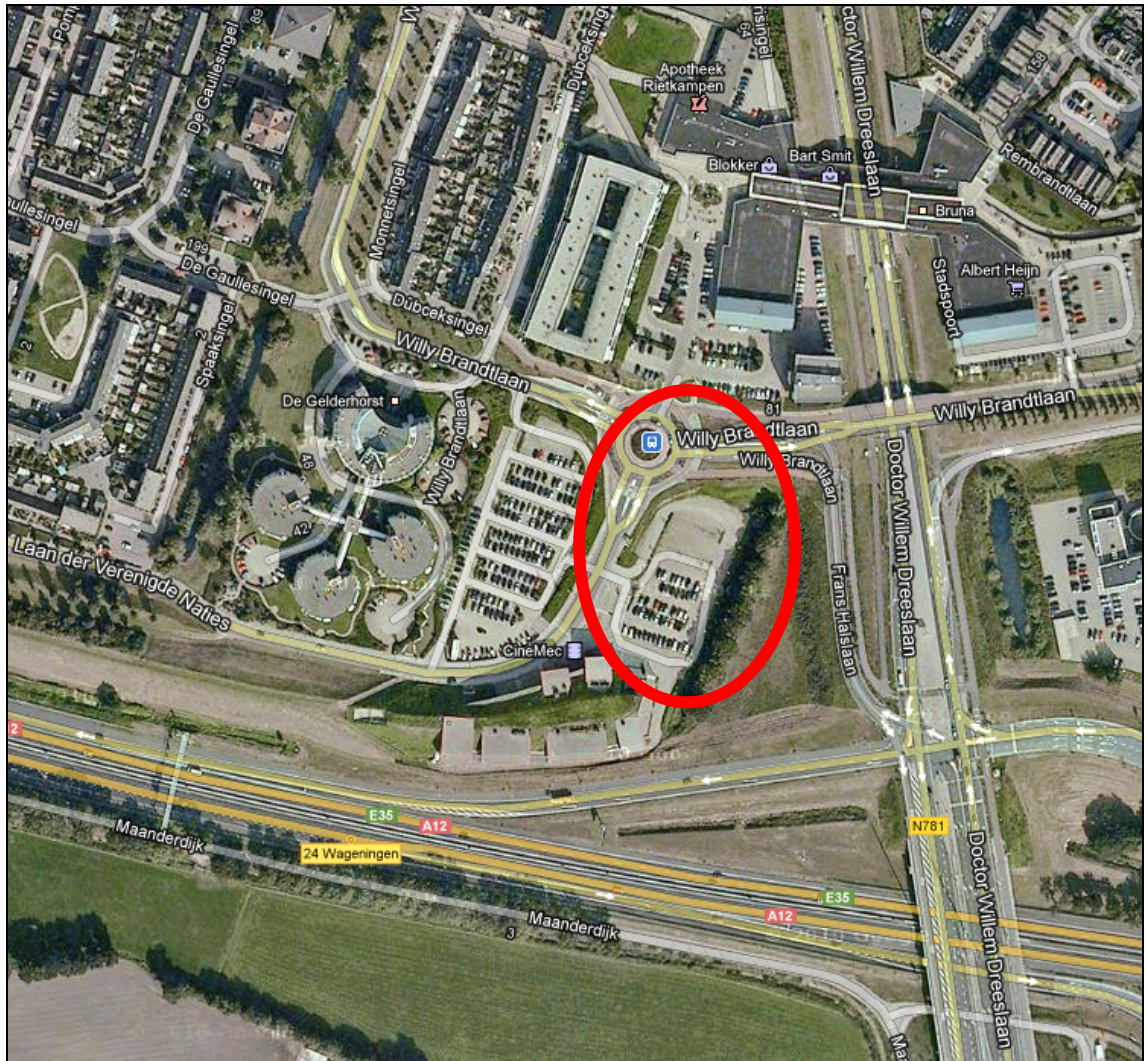
1. Marktstudie commercieel vastgoed Ede, eindrapportage 26 mei 2010, Bureau Stedelijke Planning, Projectnummer: 2009A.502
2. Actualisatie marktstudie hotels Ede, 27 januari 2014, Bureau Stedelijke Planning, Projectnummer: 2014.A.507
3. Bodemonderzoek ter plaatse van de Laan der Verenigde Naties / Willy Brandtlaan. (Syncera, kenmerk B06B0145 van 31 mei 2006)
4. Onderzoek externe veiligheid rijksweg A12 ten behoeve van bestemmingsplan hotel, Ede, kenmerk E13.003 van 17 april 2013
5. Ontwikkeling hotel Ede: parkeerbalans d.d. 13 augustus 2013, Goudappel Coffeng

Toelichting

als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de bestemmingsplanherziening, het doel van het plan en de ligging van het plangebied aangegeven. Dit wordt geïllustreerd door middel van een luchtfoto (zie figuur 1), waaruit de ligging van het plangebied blijkt.



Figuur 1: Luchtfoto plangebied (Bron: Google Maps)

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor dit bestemmingsplan is de herontwikkeling van het gebied ten zuiden van de Willy Brandtlaan, ten oosten van de Laan der Verenigde Naties en ten westen van de Doctor Willem Dreeslaan in Ede. In het plangebied zal een hotel mogelijk gemaakt worden.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

In het op 30 september 2010 vastgestelde bestemmingsplan “Maandereng-Rietkampen” is het onderhavige plangebied als witte vlek opgenomen. Hierdoor blijft voor dit gebied het op 21 september 1989 vastgestelde bestemmingsplan “Rietkampen” het geldende plan.

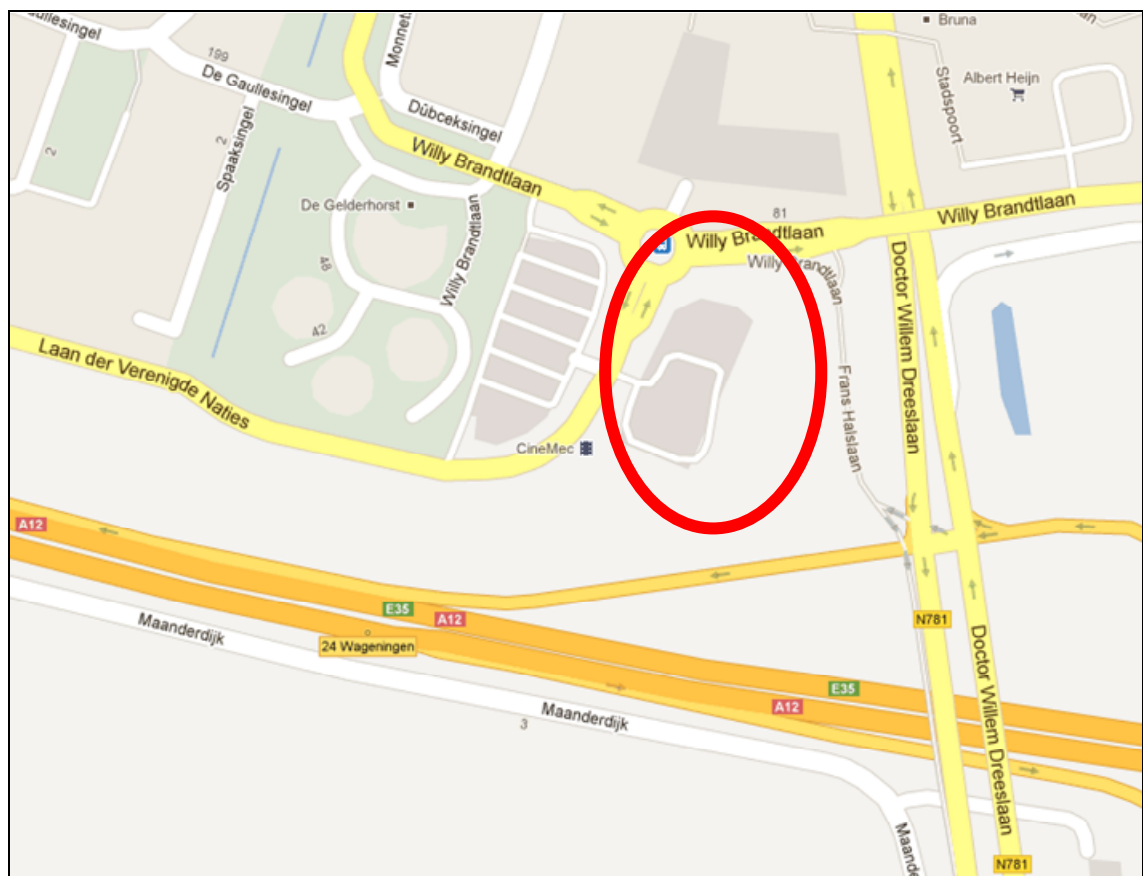
In dit bestemmingsplan heeft het onderhavige plangebied de bestemming ‘Woongebied Rietkampen / zône I’ met de aanduiding ‘kantorencomplex’. De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor:

- woondoeleinden;
- maatschappelijke doeleinden;
- buurtgebonden bedrijvigheid;
- verkeersdoeleinden;
- groen- en speelvoorzieningen;
- milieuhygiënische voorzieningen;
- overige voorzieningen ten behoeve van het woongebied.

De ontwikkeling van een hotel past op verschillende punten niet in de bouwbepalingen van het geldende bestemmingsplan. Verder moet worden opgemerkt dat het voor dit gebied geldende bestemmingsplan verouderd is. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de ontwikkeling van een hotel mogelijk te maken.

1.3 Ligging locatie

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Willy Brandtlaan, aan de westzijde door de Laan der Verenigde Naties en aan de oostzijde door de Doctor Willem Dreeslaan in Ede.



Figuur 2: Ligging van het plangebied (Bron: Google Maps)



Figuur 3: Ligging plangebied in Ede (Bron: Google Maps)

1.4 Procedure

Het opstellen van een bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (verder Wro) met het bijbehorende Besluit ruimtelijke ordening (verder Bro). Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.1 van het Bro verplicht vooroverleg gevoerd te worden met diverse overlegpartners. Vervolgens wordt het ontwerp-bestemmingsplan gepubliceerd en ter inzage gelegd. Nu is een ieder in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen tegen het plan. Het college beoordeelt of eventuele zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Tenslotte stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.5 Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt een inleiding op het plan gegeven en wordt de gekozen planmethodiek beschreven. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van het relevante beleid opgenomen. In hoofdstuk 3 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. Hoofdstuk 4 geeft de juridische regeling en hoofdstuk 5 beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 5 worden tevens de uitkomsten van de inspraak en het vooroverleg opgenomen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 aandacht besteed aan het aspect handhaving van het bestemmingsplan.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Besluit algemene regeling 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 geen projecten beschreven die voor ontwikkeling van een hotel aan de Laan der Verenigde Naties van belang zijn.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

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 rijksregime in het natuurdomein.

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.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Algemeen

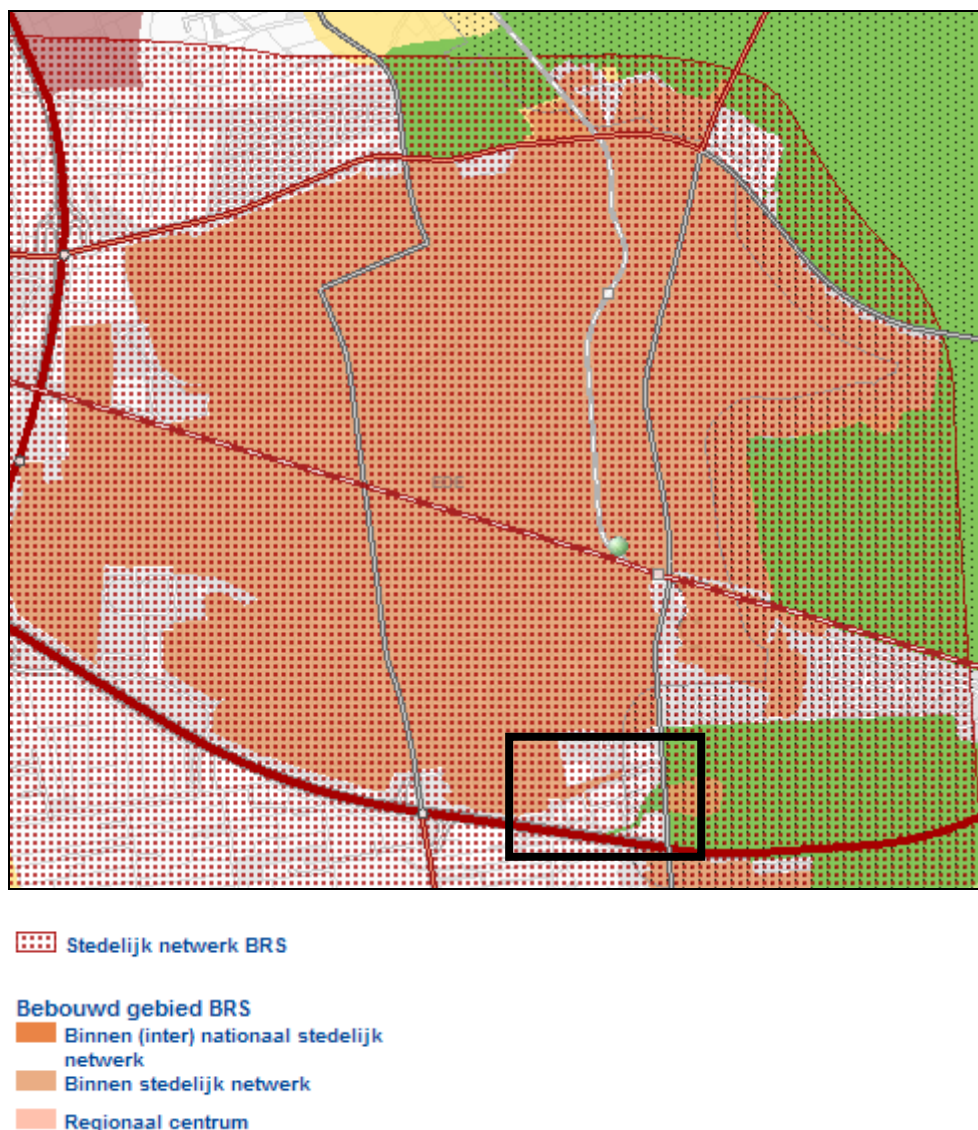
Het provinciaal beleid is neergelegd in het Streekplan Gelderland 2005, vastgesteld door Provinciale Staten op 29 juni 2005. Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden, de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Door inwerkingtreding van de Wro heeft het streekplan nu de status van een structuurvisie gekregen. Deze provinciale structuurvisie valt ondermeer uiteen in een beleidsdocument (visie) en een normatief stelsel (criteria, maatvoeringseisen etc.). De nieuwe wet verandert niets aan de inhoud van het Streekplan Gelderland 2005. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening. De wetwijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijk, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. De provincie ziet er op toe dat bestemmingsplannen ook inderdaad worden vastgesteld conform het provinciaal beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. In de Wro-agenda heeft de provincie verder nader uitgewerkt hoe dit bestaande beleid vertaald wordt en beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen.

2.2.2 Streekplan Gelderland 2005

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).

Op de beleidskaart Ruimtelijke Structuur is het plangebied aangeduid als stedelijk netwerk en bebouwd gebied.



Figuur 4: Uitsnede digitale Beleidskaart ruimtelijke structuur (Bron: Datahotel Provincie Gelderland)

2.2.3 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 Ruimtelijke Verordening Gelderland zijn geen regels opgenomen die relevant zijn voor het onderliggende bestemmingsplan.

2.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Tevens is in de Structuurvisie de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Deze is bedoeld als bijdrage aan een zorgvuldige afweging van belangen en een transparante

besluitvorming. De ladder is per 1 oktober 2012 wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening.

Ondanks de bijzondere kwaliteiten van Ede en de regio als overnachtingplaats blijft het huidig hotelaanbod achter bij het landelijk gemiddelde. Het initiatief voor een 4-sterren hotel met 124 kamers in Ede voorziet in een actuele regionale behoefte. Het hotel richt zich vooral op de zakelijke markt, zijnde afgeleide bezoekers van CineMec, zakelijke bezoekers van Ede en regio (onder meer Wageningen Universiteit, Food Valley) en snelwegverkeer.

De beoogde locatie aan de Laan der Verenigde Naties te Ede is geschikt voor hotelontwikkelingen. Valley Center is het entreegebied en een visitekaartje van Ede vanaf de A12. Het gebied maakt onlosmakelijk onderdeel uit van het stedelijk gebied. Bioscoop en congrescentrum CineMec is een echte blikvanger. Bij betreding van het gebied stelt het echter wat teleur. Het gebied wint programmatisch, ruimtelijk-functioneel en stedenbouwkundig aan kracht met de toevoeging van een hotel met horecafaciliteiten. Het hotel-restaurant maakt de verbinding tussen CineMec, het winkelcentrum StadsPoort en de snelweg A12. Het sluit qua profiel en uitstraling aan op CineMec. Zo is de relatie tussen horeca een bioscoop groot: de helft van de bioscoopbezoekers doet vooraf en na een bioscoopbezoek een horecagelegenheid aan.

2.3 Regionaal beleid

De WERV regio (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) beschikt met de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug over een aantrekkelijke omgeving. De verblijfsaccommodatie in de WERV regio bestaat voornamelijk uit camping- en bungalowterreinen in het buitengebied en hotelaccommodatie in de grootste kernen.

De regio heeft zich als doelstelling gesteld, dat de werkgelegenheid en het regionaal inkomen uit recreatie en toerisme wordt vergroot. Dit wil men bereiken door het aantrekken van meer bezoekers en een toename van het aantal overnachtingen.

Om dit te realiseren, zijn in het 'Economisch actieplan WERV' onder meer de volgende acties voorgesteld:

- Aantrekken en faciliteren van (boven)regionale attracties als Valley Center (rond Cinemec), cultuurvoorzieningen (musea) en nieuwe leisureconcepten (geen pretparken), gebruik makend van de centrale ligging van WERV.
- Stimuleren en faciliteren van de opwaardering en uitbreiding van verblijfsaccommodaties. Onderdeel daarvan is het bevorderen van zakelijk toerisme in de regio door het aanbieden van gepaste accommodatie voor deze doelgroep.

Sinds 9 februari 2011 is de samenwerking van de WERV gemeenten uitgebreid met de gemeenten Barneveld, Nijkerk, Renswoude en Scherpenzeel. Deze samenwerking gebeurt onder de naam Regio Foodvalley.

De ambitie van Regio Foodvalley is om zich te ontwikkelen tot hét agrofoodcentrum van Europa, de internationale topregio voor kennis en innovaties op gebied van gezonde en duurzame voeding. Regio Foodvalley is bekend door haar kennis en toepassingen op het gebied van Food. De regio biedt een uitstekende infrastructuur voor werken, wonen en bezoeken. Er is voldoende werkgelegenheid, goed onderwijs en prima wonen in een mooi landschap van Vallei, Heuvelrug en Veluwe. Regio Foodvalley is een samenwerkingsverband van acht gemeenten met samen 330.000 inwoners.

Door de Regio FoodValley is de 'Gebiedsvisie Regio FoodValley' opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe gedacht wordt over de toekomst van regio FoodValley op het gebied van werken en wonen.

In de Ontwerp Regionale Gebiedsvisie 2013 wordt gesteld dat de regio kan dienen als podium voor kennisuitwisseling en dat hiervoor goede congres- en hotelaccommodatie nodig is op de juiste schaal.

2.4 Conclusie beleid

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het bovengenoemde rijks-, provinciaal- en regionaal beleid.

3. Onderzoek en randvoorwaarden

3.1 Ruimtelijk / planologisch

3.1.1 Stedenbouwkundige opzet

Met de bouw van het hotelcomplex wordt een tweetal stedenbouwkundige doelstellingen gerealiseerd. Allereerst wordt de stadsentree van Ede Zuid verder afgerond. Langs de hoofd-invalsweg, de Dr. Willem Dreeslaan wordt de laatste ontbrekende bebouwing toegevoegd die samen met de bebouwing aan de overzijde (kantorenpark Edese Manen) een stedelijke stadspoort gaat vormen. De hoofdmassa van het gebouw (de hoteltoeren) wordt daartoe loodrecht op de Dreeslaan gepositioneerd.

Hiermee worden de poortwerking en het zicht op het gebouw komend vanaf de brug over de A12, de Poortwachter, optimaal.

Een tweede doelstelling is een goede vormgeving van het plein voor het Cinemec complex. In de stedenbouwkundige plannen voor het gebied ten zuiden van het winkelcentrum Stadspoort is het altijd de bedoeling geweest dat er een besloten uitgaansplein voor Cinemec zou komen. Door de plint (de begane grond) van het hotelcomplex te verbreden en in te vullen met horeca kan de ruimte voor Cinemec een extra wand krijgen en wordt daarmee intiemer. Ook worden de benodigde functies toegevoegd die er voor kunnen zorgen dat er meer levendigheid komt en een aanvulling op het bioscoopcentrum.

Bij de stedenbouwkundige opzet is de positie van de hoofdmassa van het hotel zodanig gekozen dat er voldoende afstand is tot Cinemec. Er mag geen sprake zijn van concurrerende massa's die elkaar visueel benadelen.

3.1.2 Bebouwing

Door de prominente ligging aan de stadsentree dient de bebouwing voldoende hoogte te krijgen. Het gebouw moet goed zichtbaar zijn zowel vanaf de Dr. W. Dreeslaan en vanaf de A12. De bouwhoogte dient anderzijds ook niet teveel af te wijken van de omringende bebouwing. Het moet onderdeel uitmaken van de bouwkundige structuur van het gebied Stadspoort Zuid-Edese Manen. Daarom is de bouwhoogte bepaald op maximaal 32 meter, dit komt overeen met negen bouwlagen inclusief een dakopbouw.

In het complex is een parkeergarage opgenomen. Dat wil zeggen dat een groot deel van de begane grond bestaat uit een overdekte parkeergarage. Slechts een smalle strook aan het plein wordt benut voor horecafuncties. Daarnaast zal op het dak van het lagere deel van het complex eveneens geparkeerd worden. Dit zal geen overdekt parkeren zijn. De parkeervoorziening op het dak zal worden bereikt via een gebouwde oprit aan de zijkant van het hotel langs de Laan der Verenigde Naties.

3.1.3 Groen en inrichting

In het gebied Stadspoort Zuid zijn zowel bebouwing als groen belangrijke ruimtelijke componenten. Ruime groene taluds langs de Dr. W. Dreeslaan en de groene geluidswallen (deels ook opgenomen in het complex Cinemec) bepalen het beeld. Deze groene entree is kenmerkend voor Ede. Dit beeld dient verder te worden versterkt.

Groen is daarom ook een belangrijk thema, zowel bij de uitstraling van het hotelcomplex als de inrichting van de openbare ruimte.

Op het nieuwe uitgaansplein komen bomen en plantsoentjes die de stenen ruimte aangenaam maken als verblijfsplek. Een hoogwaardige inrichting zal uitgangspunt zijn bij de keuze van materialen. Extra aandacht zal er zijn voor de routing van de bevoorradingswagens van het hotel en Cinemec, alsmede een aantal invalide parkeerplaatsen op maaiveld.

3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit

De exclusieve ligging van het complex vereist een bebouwing met voldoende expressie en een hoge kwaliteit bij de materiaalkeuze. In het ontwerp van het hotel worden de gevels met grillige overstekken ontworpen en krijgt het dak een uitbundige vormgeving. Het gebouw krijgt daarmee een eigenzinnige uitstraling en zal een herkenbaar element vormen aan de stadsentree. Op de begane grond zullen de gevels van de horecavoorzieningen een open karakter krijgen. Op het plein zullen terrassen worden gerealiseerd in directe aansluiting op de horecavoorzieningen.

Voor de naamgeving en reclame geldt dat deze onderdeel dient te zijn van de bebouwing en afgestemd dient te zijn op de architectuur.

3.2 Marktverkenning

3.2.1 Inleiding

In 2009/2010 is in opdracht van de gemeente Ede door Bureau Stedelijke Planning bv de Marktstudie commercieel vastgoed Ede (projectnummer: 2009A.502) uitgevoerd. In deze studie is onder meer gekeken naar de uitbreidingsmogelijkheden in het aantal hotelkamers in de gemeente Ede.

3.2.2 Situatie gemeente Ede

In totaal telt de gemeente ruim 34.000 slaapplekken en jaarlijks vinden er ruim 2 miljoen overnachtingen plaats. De gemeente Ede herbergt ruim een derde van alle overnachtingscapaciteit op de Veluwe en Veluwerand. Het aandeel hotel/pensions is slechts 3% en blijft daarmee ver achter bij het Nederlands- (17%) en het Veluws gemiddelde (11%). Circa de helft van de verblijfsrecreatieve logiesvormen bestaat uit vaste (stand)plaatsen.

Nederland telt op dit moment bijna 3.000 hotels met 100.000 kamers. Dit komt neer op 600 kamers per 100.000 inwoners. Het is opmerkelijk dat op de Veluwe, de op één na populairste vakantiebestemming, het aantal hotelkamers 20% achter blijft bij het landelijk gemiddelde. Dit valt ten dele te verklaren door de sterke vertegenwoordiging van verblijfsrecreatieve logiesvormen (kampeerterreinen, bungalows, groepsaccommodaties). Ook speelt mee dat de Veluwe betrekkelijk weinig zakelijke overnachtingen heeft, meerdaagse congressen uitgezonderd. Er is een tendens dat steeds meer kampeerterreinen uitbreiden met of omgebouwd worden naar bungalow- en tweede woningenparken al dan niet met een hotel of pension.

Ede neemt in regionaal perspectief (binnen de Veluwe) een middenpositie in.

3.2.3 Conclusie marktverkenning 2010

In de marktstudie wordt geconcludeerd dat de hotelmarkt groeiende is en er daardoor uitbreidingspotentieel aanwezig is. Voor Ede wordt dit uitbreidingspotentieel ingeschat op 50 tot 150 kamers (een plus van 10-30% ten opzichte van de huidige situatie). Mede afhankelijk van de toevoeging van congresfaciliteiten en/of vrijetijdsvoorzieningen met een overnachtingsmogelijkheid kan dit aantal nog iets oplopen.

De aan dit plan ten grondslag liggende aanvraag voor een hotel met 124 kamers past binnen genoemd uitbreidingspotentieel.

3.2.4 Actualisatie marktverkenning

In januari 2014 is door Bureau Stedelijke Planning, Projectnummer: 2014.A.507, de 'Actualisatie marktstudie hotels Ede' uitgevoerd.

Deze actualisatie toont aan dat het beeld niet wezenlijk is gewijzigd ten opzichte van 2010. De landelijke hotelmarkt ontwikkelde zich tegen de trend in positief tussen 2010 en nu. Ook voor de komende jaren zijn de voorzichten voorzichtig positief. De lokale en regionale aanbodverhoudingen zijn nog min of meer hetzelfde. Daarom is er nog steeds sprake van

ondervertegenwoordiging van hotelkamers in de regio Ede in vergelijking met het nationaal gemiddelde.

In de actualisatie wordt geconcludeerd dat door de realisatie van het Van der Valk hotel in Veenendaal plus het hotel aan de Laan der Verenigde Naties in Ede de hotelmarkt min of meer in evenwicht is. Van een mogelijk overaanbod aan hotelkamers is geen sprake gelet op de positieve vooruitzichten van de hotelmarkt en de bijzondere positie van Ede en de regio (Veluwe, Food Valley, Wageningen University, congres, centrale ligging, ligging aan de drukke verkeersader A12).

3.3 Verkeer en parkeren

3.3.1 Beleid/regelgeving

Provinciaal beleid

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.

GVVP

Het gemeentelijke beleidskader voor verkeer is het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP), vastgesteld door de Gemeenteraad op 3 februari 2005. In het GVVP worden de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede tot 2015 geformuleerd. Het GVVP dient primair om het sectorale beleid op de verschillende aandachtsvelden van verkeer en vervoer te integreren tot een coherent beleid en daarbij prioriteiten aan te geven. Het dient als toetsingskader voor toekomstige beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer binnen de gemeente.

In het GVVP is onder meer de wegcategorisering vastgelegd. In deze categorisering worden gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden.

Fietsbeleid

Een uitwerking van het GVVP is de nota "Voorrang voor de fiets: actieprogramma fiets 2008-2011". Het actieprogramma heeft utilitaire en recreatieve fietsroutes aangewezen. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang. De Willy Brandtlaan en Dr. W. Dreeslaan maken onderdeel uit van het Hoofd Fietsnetwerk.

Parkeerbeleid

In december 2007 is het nieuwe parkeerbeleidsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Hierin wordt aangegeven dat één van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is bij nieuw- en verbouwprojecten de eis gesteld dat de hoeveelheid parkeerplaatsen die extra nodig is voor het betreffende project op eigen terrein wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de vastgestelde Nota parkeernormering gemeente Ede (raadsbesluit 31 maart 2011). Dit is uitgewerkt in de memo Ontwikkeling hotel Ede: parkeerbalans d.d. 13 augustus 2013 (Goudappel Coffeng).

In dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

De berekende parkeervraag voor de ontwikkeling van het hotel is berekend met behulp van de gemeentelijke parkeernormen en aanwezigheidspercentages. Op basis van deze uitgangspunten bedraagt de parkeervraag op het maatgevende moment (koopavond) 158 parkeerplaatsen. Dit zijn 8 parkeerplaatsen meer dan het geplande parkeeraanbod van 150 parkeerplaatsen. Dit verschil valt binnen de drempelwaarde van 5% die de gemeente Ede hanteert bij het beoordelen van een bouwplan. Bij de ontwikkeling zijn dus voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

3.3.2 Bestaande en nieuwe situatie

Auto

De ligging van het plangebied, nabij een afrit van de A12 en de entree van Ede, zorgt voor een goede bereikbaarheid. De A12 is een stroomweg welke de steden Arnhem en Utrecht met elkaar verbindt.

Het plangebied wordt ontsloten door de Laan der Verenigde Naties en wordt verder begrensd door de Willy Brandtlaan en de Dr. W. Dreeslaan. Deze straten zijn zogenaamde gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom en maken deel uit van de hoofdwegenstructuur (HWS) van de gemeente Ede.

Toename autoverkeer

Op basis van de cijfers van het CROW ten aanzien van verkeersgeneratie (publicatie 317) is de verwachte toename van het verkeer ten behoeve van het bouwplan circa 315 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen kan prima worden opgevangen op de gebiedsontsluitingswegen Laan der Verenigde Naties, Willy Brandtlaan en Dr. W. Dreeslaan. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke verkeersfunctie en zijn gericht op het bereikbaar maken en verbinden van wijken. Dit soort wegen zijn ingericht om belangrijke verkeersstromen te verwerken. De Dr. W. Dreeslaan verwerkt op dit moment circa 32.000 motorvoertuigen per werkdagemaal (telling januari 2012) en een zeer geringe toename van maximaal 315 motorvoertuigen per etmaal leidt naar verwachting niet tot een terugslag op de rijksweg A12. Daarbij is de verwachting dat niet alle motorvoertuigen via de rijksweg A12 het bouwplan benaderen, maar ook vanuit noordelijke richting. In de praktijk is het aantal motorvoertuigen die rijksweg A12 gebruiken om het bouwplan te bereiken dus nog lager dan 315 motorvoertuigen. Daarbij heeft de Dr. W. Dreeslaan en de aansluiting met de A12 onze continue aandacht en zal met de aanwezige verkeersregelinstantie(s) het (toekomstige) verkeer zo goed mogelijk worden gefaciliteerd om onder andere terugslag te voorkomen.

Fiets

De Willy Brandtlaan en de Dr. W. Dreeslaan maken deel uit van het fietsnetwerk Ede-Bennekom. De Willy Brandtlaan en de Dr. W. Dreeslaan zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Het wegprofiel van de Laan der Verenigde Naties ten noorden van Cinemec bestaat uit een rijstrook met aan beide zijden een fietssuggestiestrook. Na het verkeersplateau aan de voorzijde van Cinemec versmalt de weg en ontbreken deze stroken.

Parkeren

De ontwikkeling in het plangebied dient te voorzien in eigen parkeerbehoefte. Hierin wordt voorzien door de realisatie van een parkeergarage. Deze garage is voor motorvoertuigen te bereiken via het nieuwe openbare plein. De inrichting van dit openbare plein vindt zodanig plaats dat de verkeersverwerking verkeersveilig kan plaatsvinden. Met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers is dit een vereiste.

Busroutes

De Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan maken deel uit van het openbaarvervoernetwerk, inclusief bijbehorende voorzieningen zoals haltes. De inrichting van deze wegen is afgestemd op de mogelijkheid dat er lijndiensten rijden met groot materieel. Het plangebied wordt door 2 openbaar vervoerverbindingen ontsloten, namelijk de lokale buslijn 2 en de regionale buslijn 88, oftewel de Valleilaan. Lijn 2 loopt over de Laan der Verenigde Naties en verbindt de woonwijk Rietkampen en ziekenhuis Gelderse Vallei met het station Ede-Wageningen. Lijn 88 loopt over de Dr. Dreeslaan en verbindt dit station in Ede met

Wageningen. Lijn 88 maakt deel uit van het hoogwaardig openbaarvervoertraject (HOV) tussen Ede en Wageningen.

Bevoorradersroutes

De Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan worden als bevoorradersroute gebruikt naar het winkelcentrum Stadspoort en Cinemec. De bevoorrading van het plangebied vindt plaats over het nieuwe openbare plein. De inrichting van dit openbare plein vindt zodanig plaats dat de bevoorrading verkeersveilig, in combinatie met het verkeer richting de parkeergarage, kan plaatsvinden. Met name voor de kwetsbare verkeerdeelnemers is dit een vereiste.

Routes nood- en hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten beschikken de gemeente Ede over een netwerk van aanrijroutes. Nood- en hulpdiensten maken bij het uitrukken gebruik van deze routes om zo snel mogelijk ter plaatse van een calamiteit te kunnen zijn. De weginrichting van deze routes moet zodanig zijn vormgegeven, dat de doorstroming van nood- en hulpdiensten en daarmee de maximale aanrijtijden blijven gewaarborgd. De Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan zijn aangewezen als aanrijroute voor nood- en hulpdiensten.

Verkeersveiligheid

De verkeerssituatie op de wegen rondom het plangebied is zowel objectief (op basis van verkeersongevallencijfers) als subjectief (op basis van percepties van de verkeersveiligheid) verkeersveilig.

3.3.3 Conclusie

Het plan geeft geen aanleiding tot herziening van de hierboven omschreven verkeersstructuur en -functies in het gebied. De volgende beleidsregels zijn onverminderd van kracht: de in het GVVP vastgestelde wegcategorisering, de vastgestelde fietsroutes uit het actieprogramma fiets 2008-2011 en de Nota Parkeernormering gemeente Ede. Gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen dienen in afzonderlijke bestemmingsplannen hun beslag te krijgen.

3.4 Waterparagraaf

3.4.1 Algemeen

In het kader van de Watertoets heeft overleg met de waterbeheerder plaatsgevonden. In 2006 is advies gevraagd van het Waterschap Vallei en Veluwe voor de waterparagraaf in het ontwerp bestemmingsplan Valley Center. Dit advies is overgenomen in deze waterparagraaf.

3.4.2 Beleid

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei & Eem. 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

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceelseigenaar de eerste verantwoordelijkheid heeft voor de opvang van hemelwater. De gemeente heeft hier eisen aan gesteld in 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 redenen:

- 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.

Advies waterschap

In principe prefereert het waterschap het niet aankoppelen van verhard oppervlak op het nu aanwezige gemengde rioolstelsel in de stadsrandzone. Behalve als vooraf al duidelijk is dat er een zeer duidelijke kans op verontreiniging bestaat.

In het geval van onderhavig plangebied schat het waterschap in dat het mogelijk is om de daken, terreinverharding en extensief gebruikte parkeerplaatsen niet aan te koppelen op de gemengde riolering. Het afstromend neerslagwater van deze oppervlakten veroorzaakt geen vervuiling van het grond- en oppervlaktewater. Intensief bezochte parkeerplaatsen kunnen het beste worden afgekoppeld via een zuiverende constructie.

Om wateroverlast te voorkomen moet de toename van verharding gecompenseerd worden door of ruimte te maken in de vorm van bijvoorbeeld een vijver, dan wel het water te infiltreren. Op basis van een geotechnisch bodemonderzoek moet een afweging worden gemaakt om water te infiltreren via een oppervlakkig infiltratiesysteem (wadi, open verharding e.d.) dan wel te bergen in open water.

Het is niet wenselijk om regenwater af te voeren op de bestaande watergang langs de A12 of op de riolering in de Laan der Verenigde Naties. Bij eventuele aanleg van open water moet rekening worden gehouden met de optredende waterkwaliteit. Stagnant open water moet in contact staan met het hoofdwatersysteem om te kunnen circuleren, anders vermindert de waterkwaliteit.

Tevens dient er kruipruimteloos of met waterbestendige kruipruimtes/kelders te worden gebouwd. Als dit niet mogelijk is, kan het terrein bijvoorbeeld worden opgehoogd.

Huidige situatie

De hoogten in het plangebied variëren van oost naar west van NAP +16,70 m bij de busbaan (talud) en NAP +13,70 m bij de Laan der Verenigde Naties. Van noord naar zuid geldt voor de Willy Brandtlaan een hoogte van 13,70 m +NAP tot 14,80 m en ter hoogte van het zuidelijk deel 13,39 +NAP.

Van oorsprong bestaat het gebied voornamelijk uit Beekeerdgronden bestaande uit lemig fijn zand. De grondwaterstanden in het gebied veranderen omdat enkele jaren geleden gestopt is met het onttrekken van grondwater bij de zogenaamde ENKA fabriek in Ede. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) kan in de lage delen ondieper dan 0.40 m zijn en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) is 0.80 - 1.20 m onder voormalig maaiveld. In de wijken in de directe omgeving, Maandereng en Rietkampen, ligt een drainagesysteem om grondwater te kunnen afvoeren indien deze te hoog komen (voorkomen van grondwateroverlast).

Bij uitbreiding van de bebouwing zal een geotechnisch bodemonderzoek moeten plaatsvinden om de exacte gegevens te bepalen.

Het is bekend dat als gevolg van hoogteverschillen in het terrein maatregelen noodzakelijk zijn ter voorkoming van wateroverlast in de gebouwen (meest oppervlakkig afstromend water).

Regenwater

In onderhavig plangebied moet 40 mm berging worden aangelegd op eigen terrein. De verwachting is dat door de bodemgesteldheid en de diepte van de grondwaterstand infiltreren van regenwater niet overal mogelijk is. Alleen op de hogere delen is infiltratie van regenwater mogelijk. Hoe de waterberging in te passen in het plan moet nader onderzocht worden in overleg met de gemeente. Hierbij moet ook gekeken worden naar:

- Afvoermogelijkheden en onmogelijkheden voor hemelwater (het hemelwater kan niet rechtstreeks worden afgevoerd op sloten van Rijkswaterstaat; eventueel berging binnen plangebied met overstort op RWS sloten in overleg met waterschap).
- Onderzoek naar gevolgen nieuwbouw op werking bestaande drainage/grondwaterstanden in omgeving. De situatie mag niet veranderen.
- Invloed van kelders en ondergrondse bouw op de bodem en grondwaterstroming.

Bij het infiltreren van regenwater mag geen gebruik worden gemaakt van uitloogbare bouwmaterialen. Ook moet rekening worden gehouden met aanvullende maatregelen zoals, zandvangputjes, bladscheiders in kolken en regenpijpen, etc.

Vuilwater

Vuilwaterafvoer voor nieuwe bebouwing moet worden aangesloten op de gemeentelijke riolering in de Laan der Verenigde Naties.

Bij de ontwikkeling van het plangebied dient afdoende rekening gehouden te worden met de bestaande rioleringsstelsels. Belangrijkste aandachtspunt zijn de twee bestaande rioolleidingen langs de noordzijde van het plangebied. Hier liggen twee versterkte riolen op grote diepte die ten allen tijde bereikbaar dienen te blijven voor beheer en onderhoudswerkzaamheden. Huidige bestemmingsplan voorziet in bebouwing op korte afstand. Dit betekent dat aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden om de bestaande riolering bereikbaar te houden voor beheer en onderhoudswerkzaamheden. De te treffen maatregelen dienen afgestemd te worden met de gemeente Ede.

Hoogten

Om inzicht te krijgen in de af- en ontwatering van het gebied en de aansluitingen op de belendende percelen zal een hoogteontwerp moeten worden gemaakt. Hiervoor moet inzicht zijn in de omringende bestaande hoogten. Het hoogteontwerp van de toekomstige situatie is van belang om de toegankelijkheid van de gebouwen te waarborgen en wateroverlast bij hevige regenval te voorkomen.

De toekomstige vloerpeilen van de gebouwen moeten hoger liggen dan de kruin van de weg. Als richtlijn hierbij wordt 25 cm boven kruin weg aangehouden. Het bepalen van de vloerpeilen van de gebouwen zal in overleg met de gemeente moeten plaatsvinden.

Het is aan te raden om bouwwerken (kelders) tot het maaiveld waterdicht te maken om vochtproblemen in de toekomst te voorkomen.

3.5 Archeologie / cultuurhistorie

3.5.1 Ontwikkeling en beleid

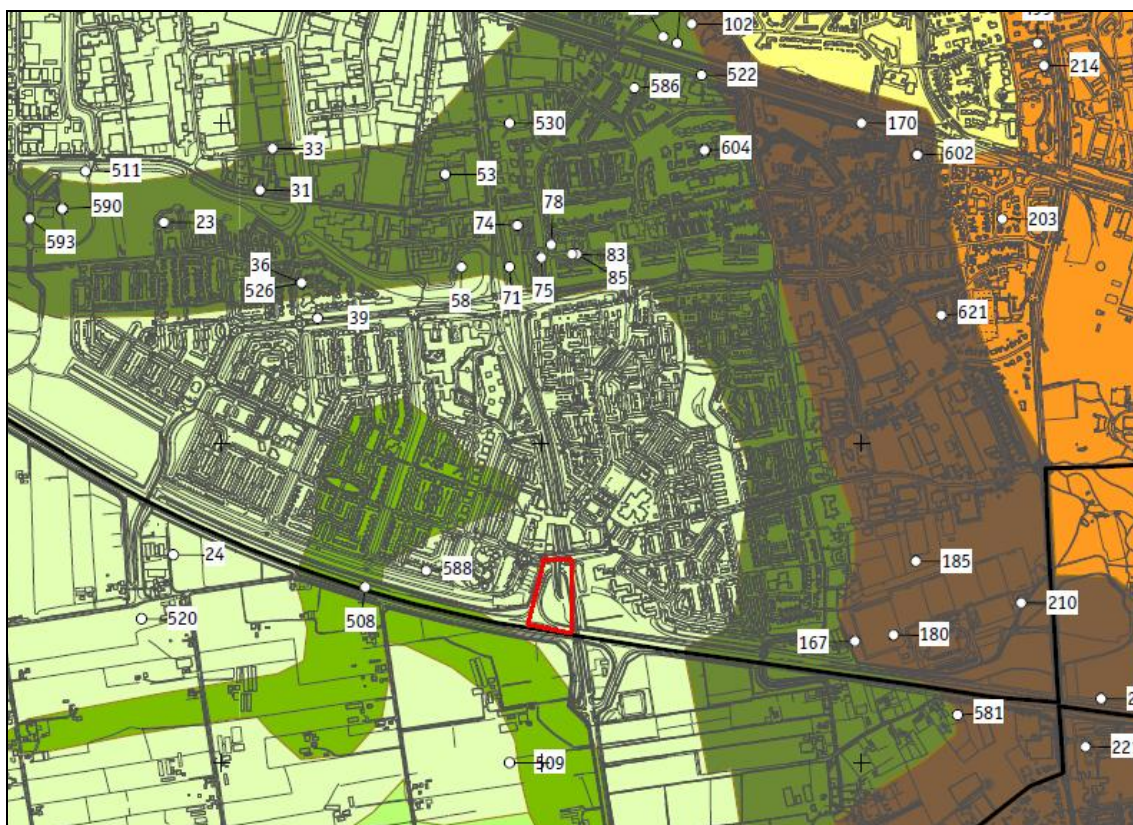
In 2012 is de nota 'Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015' door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een 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.

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.

3.5.2 Situatie

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige plangebied is gebruik gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) Ede.¹

Op het archeologische kaartblad van de CHW staat het plangebied aangeduid als terrein met een lage trefkans op archeologische resten. Deze archeologische trefkans hangt nauw samen met de landschappelijke ligging van het gebied in een laagte tussen hogere, drogere dekzandruggen in De Kraats en in Maanen. Het plangebied was in het verleden vermoedelijk veel te nat om permanent te bewonen. Dit beeld wordt bevestigd door het ontbreken van archeologische monumenten en bekende vindplaatsen in en in de directe omgeving (straal 250 m) van het plangebied.



Figuur 5: Plangebied op de archeologische beleidsadvieskaart gemeente Ede (2005)

3.5.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de bouw van een hotel en parkeergarage. Op basis van de informatie op de Cultuurhistorische Waardenkaart is de kans klein dat tijdens de beoogde bouw- en aanlegwerkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van archeologische waarden. Een nader archeologisch onderzoek en/of beschermende planologische regeling worden door de gemeente niet noodzakelijk geacht.

De meldingsplicht bij de Minister van OCW, namens deze de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van een zaak die in de grond wordt aangetroffen en waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat het een archeologische vondst betreft, blijft van kracht (artikel 53, lid 1 Monumentenwet 1988).

3.6 Natuurbeschermingswetgeving

¹ RAAP-rapport 2500 (2013), zie voor meer informatie: www.ede.nl.

3.6.1 Gebiedsbescherming

Het betreffende perceel ligt niet in een beschermd natuurgebied (Natura 2000/EHS). De Natuurbeschermingswet 1998 en het beschermingskader voor de EHS zijn in dit kader daarom niet van belang.

3.6.2 Soortbescherming

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De wet richt zich vooral op het instandhouden 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. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

3.6.3 Beoordeling

Op 21 februari 2013 heeft er een veldbezoek plaatsgevonden in het plangebied. Ter plaatse zijn de volgende elementen waargenomen:

- Grasvegetaties met taluds;
- siergroen (solaire berken en hagen van beuk);
- een struikenrij langs de westrand van het plangebied.

Tijdens dit veldbezoek is één jaarrond beschermde vogel waargenomen, de huismus. Deze soort maakte gebruik van struikenrij aan de westzijde van het plangebied. Verwacht wordt dat de daarnaast gelegen woonwijk dient als vaste rust- en verblijfplaats van de huismussen. De huismussen worden op deze locatie bijgevoerd, dus zullen deze plek alleen gebruiken als foerageergebied.

Gezien de huidige inrichting worden er geen andere beschermde soorten verwacht. Het terrein is voor een groot deel halfverhard en dient als parkeerplaats. In de avonden is een groot deel verlicht. Het is daarom niet geschikt voor andere beschermde soorten. Ook in het Nationaal databestand Flora en Fauna zijn geen waarnemingen bekend van beschermde soorten.

3.6.4 Conclusie

Gezien het voorgaande vloeien uit de Flora- en faunawet geen belemmeringen voort voor de ontwikkeling van Valley Center.

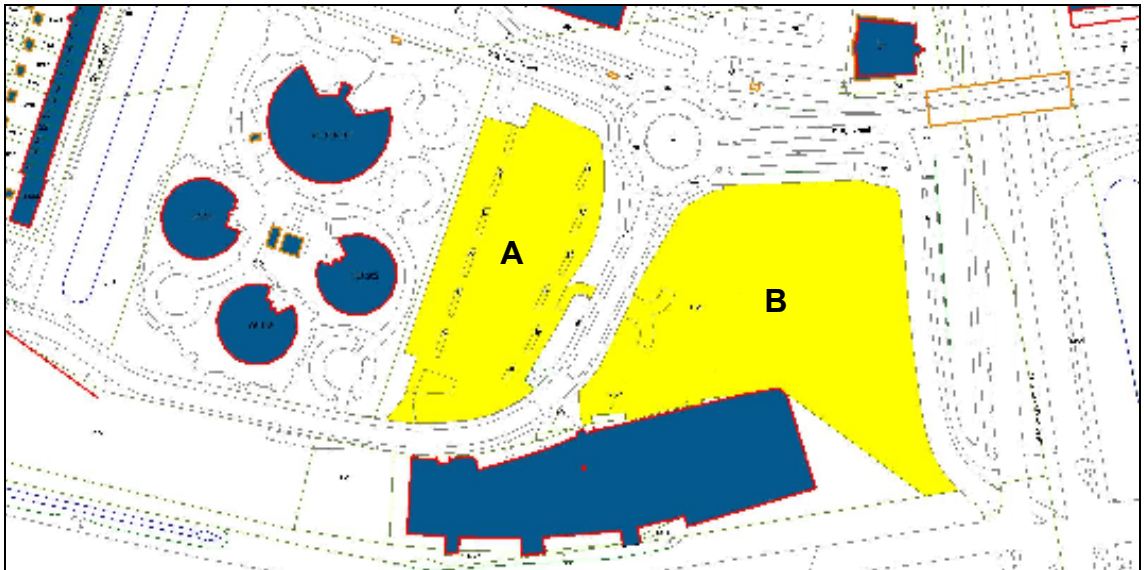
Aanbevolen wordt wel om bij de inrichting van het plangebied rekening te houden met het leefgebied van de huismussen. Hierbij kan worden gedacht aan meer groen tussen de bestaande appartementen en de nieuw te ontwikkelen gebouwen. Ook de nieuwbouw kan geschikt worden gemaakt als vaste rust- en verblijfplaats voor de huismus door het aanbrengen van nestgelegenheid in de vorm van vogelvides of inmetzelstenen.

3.7 Milieuzonering

3.7.1 Algemeen

In het in paragraaf 1.3 aangegeven plangebied wordt het nu nog onbebouwde gedeelte door de realisatie van een hotel ontwikkeld tot stedelijk gebied.

Dit gebied is in onderstaande figuur met met de letter B aangeduid. In blauw is de bestaande bebouwing gemarkeerd.



Figuur 6: Plangebied ten behoeve van milieuzonering

Het ambitieniveau voor dit gebied is een goede mobiliteit. Dit betekent dat de leef- en woonkwaliteit op onderdelen zoals geluid en luchtkwaliteit lager zal scoren dan in een rustige woonwijk in de stad.

3.7.2 Zonering

Door de ligging is het gebied in de systematiek van de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” te karakteriseren als gemengd gebied. Dit komt door de aanwezigheid van wegen met een wijkoverstijgende vervoersfunctie, Cinemec (een bioscoop en congreslocatie) en winkelcentrum De Stadspoort. De VNG-brochure geeft hierover het volgende aan: Bij functiemengingsgebieden kan gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige cq. ambachtelijke bedrijvigheid.

Omdat het gebied aan de rand van de bebouwde kom ligt, moet ook rekening worden gehouden met de belangen van de agrarische bedrijven direct ten zuiden van deze locatie aan de Maanderdijk. Berekeningen hebben uitgewezen dat de geurbelasting op bestaande bebouwing, onder andere De Gelderhorst, minder dan $3 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ bedraagt. Het geplande hotel ligt op grotere afstand en vormt dus geen belemmering voor deze agrarische bedrijven.

3.7.3 Conclusie

Het gevraagde hotel en de daaraan gekoppelde horecagelegenheden kunnen worden gerealiseerd in onderhavig gebied.

3.8 Bodem

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 24 juni 2008. 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 bodemonderzoeksplicht bij een bouwvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals bijvoorbeeld 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.

In 2006 is een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Laan der Verenigde Naties / Willy Brandtlaan. (Syncera, kenmerk B06B0145 van 31 mei 2006). De locatie is kadastraal bekend als gemeente Ede, sectie B nummers 1082 en 1093 (ged.).

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is voortgekomen dat naast de onderzoekslocatie een geluidswal is gelegen. Dit geeft geen aanleiding om bodemverontreiniging op de onderzoekslocatie te verwachten. Uit onderzoeken die al zijn uitgevoerd op de onderzoekslocatie blijkt dat de bovengrond over het algemeen schoon tot licht verontreinigd is. In de ondergrond worden veelal geen verhoogde gehalten gemeten. Het grondwater bevat licht verhoogde gehalten zware metalen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden die duiden dat bodemverontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Tijdens het veldwerk is in de bodem vrij veel puin en baksteen aangetroffen.

In een mengmonster van de ondergrond is een matig verhoogde concentratie PAK aangetoond. De monsters waaruit het mengmonster was samengesteld zijn separaat geanalyseerd. Hierbij zijn slechts licht verhoogde gehalten gemeten. Waarschijnlijk was het eerder gemeten gehalte gerelateerd aan een puindeeltje. Aanvullend onderzoek wordt daarom niet zinvol gevonden.

Uit de resultaten van het bodemonderzoek volgt dat de bovengrond licht verontreinigd is met PAK, minerale olie en EOX. De ondergrond is licht verontreinigd met PAK. In het grondwater is plaatselijk een sterk verhoogd nikkelgehalte gemeten. Dit is met een heranalyse bevestigd. Daarnaast is op een plaats een matig verhoogd gehalte arseen gemeten. Nader onderzoek is niet uitgevoerd omdat:

- De locatie is onverdacht voor de aanwezigheid van verontreiniging, waardoor het vermoeden bestaat dat deze geen antropogene oorsprong hebben.
- Er is geen aanwijsbare oorzaak voor de gemeten gehalten.
- Er vindt geen consumptie van grondwater plaats.

Naast de al genoemde verhogingen in het grondwater is het grondwater licht verontreinigd met arseen, chroom, koper en nikkel.

Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek is er geen bezwaar tegen de voorgenomen planwijziging.

3.9 Wet geluidhinder

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 wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De Wgh is daarom sterk gelinkt aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Momenteel wordt gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Op 1 juli 2012 zijn de eerste wijzigingen in werking getreden en ondergebracht in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen hebben uitsluitend betrekking op de aanleg en reconstructie van hoofdwegen (rijkswegen) en hoofdspoorwegen middels de systematiek van geluidproductieplafonds.

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder houdt in dat langs (spoor)wegen en rond gezonde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- indien middels een ruimtelijk besluit de aanleg van een gemeentelijke of provinciale weg of een industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien middels een ruimtelijk besluit een geluidsgevoelige bestemming in de zone van een (spoor)weg of industrieterrein wordt mogelijk gemaakt;
- indien een reconstructie/wijziging aan een bestaande gemeentelijke of provinciale weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit) wordt doorgevoerd.

Beschouwing plangebied en conclusie

Een hotel is niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is dan ook niet aan de orde. Voor een hotel (logiesfunctie) gelden ook vanuit het Bouwbesluit 2012 geen eisen als het gaat om isolatie vanwege geluid van buiten. Geconcludeerd wordt dat het aspect wegverkeerslawaaai geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan en de realisatie van het hotel.

Aangezien de locatie wel hoogbelast is (A12, Dr. W. Dreeslaan, Willy Brandtlaan en Laan der Verenigde Naties), is (los van wettelijke eisen) geadviseerd extra aandacht te besteden aan de geluidsisolatie van met name de slaapkamers. Met name de wijze van ventilatie en de uitvoering van de kozijnen en het vensterglas zijn van belang. Een juiste keuze van materialen met een goede geluidsisolatie komt het comfort en de klanttevredenheid van gasten en daarmee de verhuurbaarheid van de kamers ten goede.

3.10 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.

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

Beschouwing plangebied en conclusie

De ontwikkeling van het hotel valt qua omvang (circa 5.870 m² BVO) en bijbehorende verkeersaantrekkende werking ruimschoots binnen de IBM-grens (100.000 m² BVO in het geval van één ontsluitingsweg) van de vergelijkbare categorie kantoorlocaties. De ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de lokale luchtkwaliteit.

Langs de Dr. W. Dreeslaan bevindt zich overigens in de huidige situatie een overschrijding van de grenswaarde voor NO_2 . Deze wordt opgelost door de aanleg van de Parklaan en tegelijkertijd het verbeteren van de doorstroming op de aansluitingen met de A12 door

verbeterde afstemming van de verkeersregelininstallatie. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan en de realisatie van het hotel.

3.11 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. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een significante toename dient het bevoegd gezag het groepsrisico te betrekken bij de vaststelling van het ruimtelijk besluit. Voor deze groepsrisico verantwoording is de hoogte van het groepsrisico of de toename ervan onderdeel van de afweging. Daarnaast worden factoren meegenomen zoals mogelijke bronmaatregelen ter verlaging van het risico, eventuele alternatieven, de bestrijdbaarheid van het incident en de zelfredzaamheid van de personen in het invloedsgebied. Daarvoor wordt door het bevoegd gezag advies gevraagd aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM).

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.

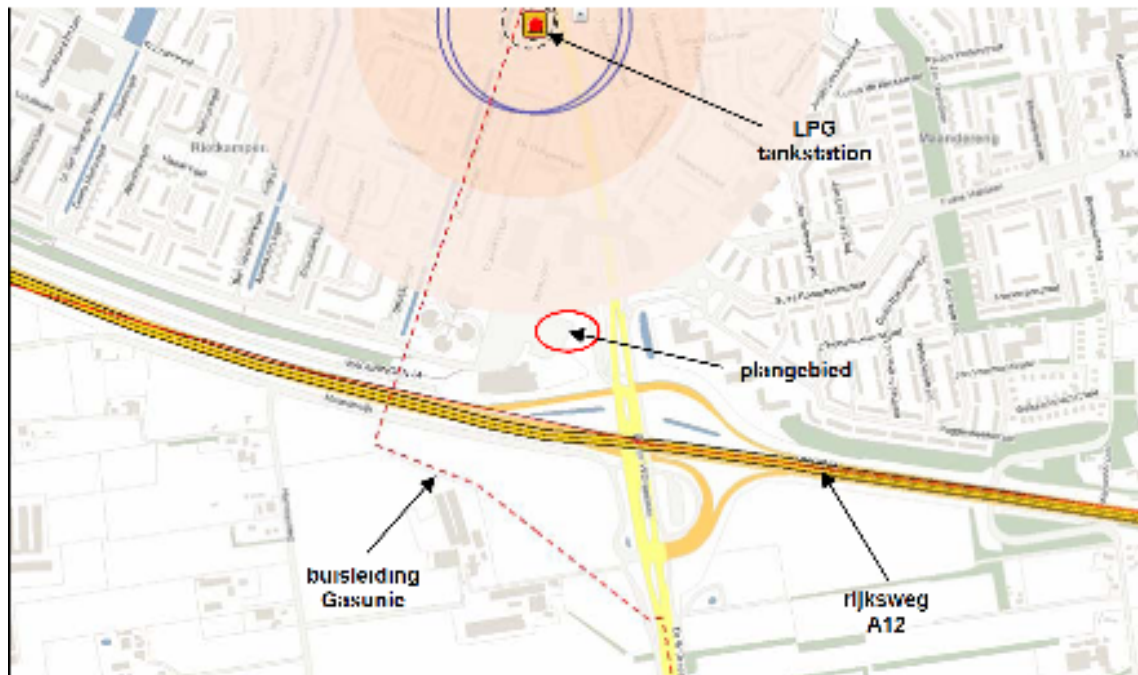
Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

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

In de directe omgeving van het plangebied ligt volgens de risicokaart van de provincie Gelderland een drietal risicobronnen, te weten de rijksweg A12, een hoge druk aardgastransportleiding van de Gasunie en het LPG-tankstation gelegen aan de Dr. W. Dreeslaan 25. Anders dan de incidentele bevoorrading van het tankstation via de Dr. W. Dreeslaan vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats over de lokale wegen nabij het plangebied. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de ligging van het plangebied en de risicobronnen in de directe omgeving.



Figuur 7: Ligging plangebied t.o.v. risicobronnen (Bron: www.risicokaart.nl)

Rijksweg A12

Over de rijksweg A12 worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het hotel komt binnen het invloedsgebied van de weg te liggen. Aangezien de realisatie van het hotel een toename van het aantal personen dat verblijft binnen het invloedsgebied met zich meebrengt is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in rapport 'Onderzoek externe veiligheid rijksweg A12 ten behoeve van bestemmingsplan hotel, Ede' met kenmerk E13.003 van 17 april 2013.

Uit het onderzoek volgt dat langs de A12 geen plaatsgebonden risico 10^{-6} /jaar-contour aanwezig is. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de ambitiewaarden uit het gemeentelijke beleid. Ook ligt het plangebied ruimschoots buiten het plasbrandaandachtsgebied (30 meter, gemeten vanaf de rechterkant van de rechterrijstrook) van de A12. Het hoogste groepsrisico per kilometer vanwege de A12 is berekend ter hoogte van het plangebied. Het groepsrisico ligt ruimschoots onder de oriëntatiewaarde. Wel neemt het groepsrisico beperkt toe. Voor het scenario met maximale gebruikruimte voor transport van gevaarlijke stoffen over de A12 bedraagt het groepsrisico iets meer dan 10% van de oriëntatiewaarde. Wordt gekeken naar de prognose voor de werkelijk vervoerde hoeveelheden gevaarlijke stoffen, dan volgt hieruit dat het groepsrisico zelfs ruim onder de 10% van de oriëntatiewaarde ligt.

Hoge druk aardgasleiding

De afstand tussen het plangebied en de gasleiding bedraagt meer dan 150 meter. De effectafstand van de buisleiding bedraagt volgens de risicokaart 70 meter. Het plangebied ligt dus buiten de effectafstand. Een kwantitatieve risicoanalyse is dan ook niet aan de orde. De hoge druk aardgasleiding vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het hotel.

LPG-tankstation

De afstand tussen het plangebied en het tankstation aan de Dr. W. Dreeslaan bedraagt meer dan 400 meter. Het invloedsgebied van het tankstation bedraagt volgens de Regeling externe veiligheid inrichtingen 150 meter. Het plangebied ligt dus buiten het invloedsgebied. Een kwantitatieve risicoanalyse is dan ook niet aan de orde. Het tankstation vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het hotel.

Verantwoording groepsrisico

Door de realisatie van het hotel neemt de dichtheid van het aantal personen dat binnen het invloedsgebied van de A12 verblijft toe. Uit het onderzoek (rapport 'Onderzoek externe veiligheid rijksweg A12 ten behoeve van bestemmingsplan hotel, Ede' met kenmerk E13.003 van 17 april 2013) blijkt dat ook het berekende groepsrisico toeneemt. Volgens paragraaf 4.3 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen dient het groepsrisico verantwoord te worden indien sprake is van een toename van het groepsrisico door een ruimtelijke ontwikkeling. Deze verantwoording dient de volgende onderdelen te bevatten:

- a. het groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie / bijdrage van het plan op het GR;
- b. een aanduiding van het invloedsgebied;
- c. de aanwezige dichtheid van personen voor de huidige en toekomstige situatie;
- d. een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriëntatiewaarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- e. een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- f. de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;
- g. de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;
- h. de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp als bedoeld in artikel 1 van de Wet veiligheidsregio's;
- i. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Hieronder wordt ingegaan op de verschillende onderdelen:

Ad a. Het groepsrisico (GR) wordt bepaald door twee factoren, het transport van gevaarlijke stoffen en het aantal personen dat zich binnen het effectgebied van een mogelijk ongeval bevindt. Voor het GR is vooral het transport van brandbare gassen (categorie GF3) van belang. Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,139 maal de oriëntatiewaarde bij een maximaal slachtofferaantal van 530 personen. Voor de toekomstige situatie bedraagt het GR 0,142 maal de oriëntatiewaarde bij een maximaal slachtofferaantal van 560 personen. Aangezien uitgegaan is van de maximale gebruiksruimte zoals opgenomen in het Basisnet weg (bijlage 2 van de Circulaire), wordt de berekende toename volledig veroorzaakt door de ontwikkeling van het hotel. Overigens ligt het GR aanzienlijk lager indien uitgegaan wordt van de geprognosticeerde werkelijke vervoerscijfers: 0,046 maal de oriëntatiewaarde bij een maximaal slachtofferaantal van 404 personen in de huidige situatie en 0,047 maal de oriëntatiewaarde bij een maximaal slachtofferaantal van 404 personen.

Ad b. Voor het GR is vooral het transport van brandbare gassen (categorie GF3) van belang. Het bijbehorende invloedsgebied bedraagt circa 300 meter. Het plangebied valt hier volledig binnen.

Ad c. De hoogte van het GR wordt met name veroorzaakt door de aanwezige personen in de bioscoop (Cinemec) en in mindere mate door het hotel. In het rapport staan de gehanteerde aantallen personen binnen het invloedsgebied beschreven.

Ad d en e. Voor de berekeningen is als uitgangspunt gebruik gemaakt van de maximale gebruiksruimte zoals opgenomen in het Basisnet weg (bijlage 2 van de Circulaire). Voor de A12 ter hoogte van het plangebied bedraagt de maximale gebruiksruimte 4.000 transporten brandbare gassen (GF3).

Ad f. In de toekomst zal ook het westelijk deel van Valley Center worden ontwikkeld. Binnen dit deelgebied zijn woningen en commerciële functies voorzien. Deze ontwikkeling zal naar verwachting een verdere toename van het GR veroorzaken. Het GR zal echter naar verwachting ver onder de oriëntatiewaarde blijven. Hier zal te zijner tijd onderzoek naar gedaan worden.

Ad g. Na de ontwikkeling van het hotel en in de toekomst de invulling van het westelijk deel van Valley Center is het gebied ten noorden van de A12 volledig ontwikkeld en zal het GR stabiel blijven (en naar verwachting ruimschoots onder de oriëntatiewaarde liggen). Er is dan namelijk geen toename meer van personen en het vervoer van gevaarlijke stoffen is beperkt tot de maximale gebruiksruimte zoals vastgelegd in het Basisnet Weg.

Ad h. Een dreigende BLEVE (ontploffing van een tankauto met brandbare gassen) op de A12 is slecht bestrijdbaar, onder andere omdat er langs de snelweg geen bluswater beschikbaar is. Voor dit plan is het noodzakelijk om bluswatervoorziening(en) op het terrein aan te leggen nabij de brandweeringang(en).

Ad i. Vanwege de bestemming ligt het wel in de verwachting dat de aanwezige mensen voldoende zelfredzaam zijn om zichzelf in veiligheid te kunnen brengen. Er zijn voldoende vluchtwegen van de risicobron af (Willy Brandtlaan, winkelcentrum De Stadspoort). Geadviseerd wordt om met het gebouwwontwerp te faciliteren dat mensen veilig kunnen vluchten, door de (nood)uitgangen niet aan de risicobronzijde (snelweg) te situeren. Voor het advies van de brandweer Ede wordt verwezen naar de "Memo, stedenbouwkundig plan Valley Center, 24 januari 2013".

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid vanwege de A12 een aandachtspunt vormt bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor het hotel. Het groepsrisico wordt vanwege de toename en de hoogte (meer dan 10% van de oriëntatiewaarde rekening houdend met de maximale gebruiksruimte) verantwoord. De VGGM is om advies gevraagd met betrekking tot zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid (zie paragraaf 5.3.2). Het gemeentebestuur is zich bewust van de toename van het groepsrisico door de ontwikkeling van het hotel en het restrisico dat aanwezig is na realisatie van bluswatervoorzieningen op het hotelterrein en stemt hiermee in.

3.12 Brandweer

3.12.1 Beleidskader

In de *Wet veiligheidsregio's*, met het daarbij horende *Besluit veiligheidsregio's*, worden 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.

In de *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid*, een uitgave van Brandweer Nederland, worden eisen gesteld voor de bereikbaarheid 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 zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In genoemde hanreiking wordt het volgende gesteld:

- Brandweervoertuigen kennen specifieke afmetingen, waardoor wegen aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Een weg is alleen door de brandweer te gebruiken als de volgende voorwaarden worden gehanteerd:
 - Totaal gewicht tenminste 27 ton
 - Asbelasting tenminste 10 ton
 - Doorgangshoogte 4,2 meter
 - Rijbaanbreedte 3,5 meter
 - Buitenbochtstraal 10 meter
 - Binnenbochtstraal 5,5 meter
- Indien de toegang(en) tot een gebouw of bouwwerk, mede bestemd voor het toegang verlenen aan hulpverleners in het geval van brand of (technisch) ongeval, meer dan 40 meter van de openbare weg ligt, moet er op het terrein één of meerdere opstelplaatsen voor blusvoertuigen zijn. Deze opstelplaatsen moeten op een strategische plek liggen.
- Een opstelplaats voor brandweervoertuigen moet direct bereikbaar zijn vanaf de openbare weg via een onafhankelijke rijroute die rijtechnisch geschikt is voor het zwaarste cq. grootste te verwachte brandweervoertuig.

Voor een tankautospuiter kunnen de volgende afmetingen worden aangehouden voor een opstelplaats (deze kan wellicht samenvallen met de (openbare)weg):

- Breedte van 4 meter
- Lengte van 10 meter
- Vrije doorgangshoogte van 4,2 meter
- Bestand tegen een aslast van 10 ton
- Bestand tegen een totaal gewicht van 27 ton
- Wegen moeten een onbelemmerende doorgang bieden aan de brandweer. Snelheidsremmende maatregelen (bijv. plateaus, drempels, rotondes en versmallingen) zijn in tegenspraak met een onbelemmerende doorgang en moeten dus voorkomen zien te worden.

Voor de bereikbaarheid van hulpverleningsvoertuigen voor de gemeente Ede zijn in het *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan* hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld. Wegen die zijn aangewezen als hoofd- of subaanrijdroute moeten te allen tijde voor brandweervoertuigen goed toegankelijk en berijdbaar zijn.

3.12.2 Situatie plangebied

Opkomsttijd

Deze nieuwe ontwikkeling is door de brandweer getoetst aan het Besluit veiligheidsregio's en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan.

Op 7 januari 2013 is door de brandweer de rijtijd vanaf de kazerne Ede-Centrum naar de Laan der Verenigde Naties gereden.

Hieruit blijkt dat de werkelijke opkomsttijd ongeveer 8 minuten bedraagt. Op basis van deze praktijktest kan de brandweer constateren dat voldaan wordt aan de Wet veiligheidsregio's.

Terreininrichting

- De rijbanen en de bochtstralen van de rijbaan moeten in z'n geheel voldoen aan de in paragraaf 3.12.1 genoemde criteria. De minimale breedte van de rijbaan zal ten minste 3,5 meter moeten zijn. Uitgangspunt hierbij is dat het brandweervoertuig niet over trottoirs of parkeerplaatsen rijdt.
- Bij het inrichten van het terrein dient bij het plaatsen van de bomen, straatverlichting en dergelijke rekening te worden gehouden met de minimale vrije doorgangsbreedte van 3,5 meter.
- Voor dit plan is noodzakelijk om bluswatervoorziening(en) op het terrein aan te leggen nabij de brandweeringang(en). De uitvoering van deze voorzieningen dient in overleg met brandweer Ede te gebeuren.

- Brandweeringang(en) en opstelplaatsen voor de brandweer dienen in overleg met de brandweer te worden bepaald.

4. Juridische aspecten

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planregels. Er wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

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

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de aanleiding, onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen.

4.2 Hoofdopzet

In het bestemmingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Het betreft hier het bestemmingsplan “Ede, Hotel Laan der Verenigde Naties” in Ede en het bestaat uit een verbeelding (nummer E13019 d.d. 31-07-2013), toelichting en planregels.

4.3 Planregels

De hoofdstukken voor de planregels hebben de volgende indeling:

- Hoofdstuk 1 bevat begripsbepalingen en de wijze van meten. In de begripsbepalingen worden begrippen beschreven die gelden voor de voorliggende herziening.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3 bevat algemene regels die gelden voor het bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels.

4.4 Bestemmingen

Het plangebied krijgt de bestemmingen “Groen”, “Horeca” en “Verkeer – Verblijfsgebied”.

Groen

Binnen de bestemming “Groen” worden groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, wegen en paden, in- en uitritten en nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt.

Horeca

Binnen de bestemming “Horeca” wordt het hotel met de daarbij behorende voorzieningen mogelijk gemaakt.

Op de verbeelding wordt binnen deze bestemming “Horeca” door middel van een bouwvlak aangegeven waar de bebouwing gerealiseerd kan worden.

Verkeer - Verblijfsgebied

Binnen de bestemming “Verkeer – Verblijfsgebied” wordt de inrichting van de openbare ruimte mogelijk gemaakt. Tevens wordt binnen deze bestemming het laden en lossen ten behoeve van Cinemec geregeld.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie, de koppeling met het exploitatieplan en planschade.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Eigendom

De gemeente is eigenaar van de grond (kadastraal bekend BNK01, sectie B, nummer 1143 (gedeeltelijk)) en heeft een koopovereenkomst gesloten met een ontwikkelaar. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan gemaakt te worden.

Het plan is onderdeel van het project Valley Center. Dit project is als geheel financieel voordelig. De verwachte baten overstijgen de verwachte kosten. Het project is derhalve financieel uitvoerbaar.

5.2.2 Planschade

Vanwege het feit dat de onderhavige planherziening invloed heeft op de fysieke leefomgeving en dat effecten merkbaar kunnen zijn in de directe omgeving kan er eventueel schade op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (planschade) ontstaan. Met de aanvrager van de bestemmingsplanherziening is overeengekomen dat dergelijke schade geheel voor zijn rekening komt.

5.2.3 Overeenkomst

De verdeling van de kosten tussen de ontwikkelaar en de gemeente is vastgelegd in een overeenkomst.

5.3 Overleg en inspraak

5.3.1 Overleg met omwonenden

Op 27 februari 2013 zijn alle omwonenden tijdens een inloopavond geïnformeerd over de plannen voor de realisatie van een hotel op onderhavige locatie. De op deze avond ontvangen reacties hebben niet geleid tot aanpassing van de plannen.

Met de exploitant van Cinemec is gesproken over de bevoorradingsroute richting Cinemec. Dit heeft ertoe geleid dat rekening wordt gehouden met het feit dat Cinemec bereikbaar blijft voor grote vrachtwagens met oplegger.

5.3.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente vooroverleg gevoerd met de Provincie Gelderland, Waterschap Vallei & Veluwe, Rijkswaterstaat, het Ministerie van EL & I/energie, de Gasunie, Tennet en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Provincie Gelderland

Van de provincie is geen reactie op het plan ontvangen.

Waterschap Vallei & Veluwe

Het waterschap heeft aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben op de waterparagraaf.

Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft het volgende aan:

1. De beoogde ontwikkeling zal leiden tot verkeersintensiteitstoename rond de naastgelegen A12-aansluiting. Voor het goed functioneren van deze aansluiting is het van belang om de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in beeld te brengen en om daarbij aan te geven hoe eventuele knelpunten hier in het kader van het initiatief zullen worden voorkomen. Ook de vlotheid van de verwerking van verkeer dat de parkeerplaats opkomt speelt hierbij een rol vanwege het risico op terugslag van verkeer tot op de rijksweg.
2. Rijkswaterstaat wil uit oogpunt van veiligheid zo min mogelijk afleiding door reclame-uitingen, en zal daarom geen verwijzingen faciliteren vanaf de autosnelweg.

Reactie gemeente

1. Op basis van de kencijfers van het CROW ten aanzien van verkeersgeneratie (publicatie 317) is de verwachte toename van het verkeer ten behoeve van het bouwplan circa 315 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen kan prima worden opgevangen op de gebiedsontsluitingswegen Laan der Verenigde Naties, Willy Brandtlaan en Dr. W. Dreeslaan. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke verkeersfunctie en zijn gericht op het bereikbaar maken en verbinden van wijken. Dit soort wegen zijn ingericht om belangrijke verkeersstromen te verwerken. De Dr. W. Dreeslaan verwerkt op dit moment circa 32.000 motorvoertuigen per werkdagemaal (telling januari 2012) en een zeer geringe toename van maximaal 315 motorvoertuigen per etmaal leidt naar verwachting niet tot een terugslag op de rijksweg A12. Daarbij is de verwachting dat niet alle motorvoertuigen via de rijksweg A12 het bouwplan benaderen, maar ook vanuit noordelijke richting. In de praktijk is het aantal motorvoertuigen die rijksweg A12 gebruiken om het bouwplan te bereiken dus nog lager dan 315 motorvoertuigen. Daarbij heeft de Dr. W. Dreeslaan en de aansluiting met de A12 onze continue aandacht en zal met de aanwezige verkeersregelininstallatie(s) het (toekomstige) verkeer zo goed mogelijk worden gefaciliteerd om onder andere terugslag te voorkomen.

De toelichting is hierop aangepast.

2. Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ministerie EL&I/energie, energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl

Van het Ministerie EL&I/energie is geen reactie op het plan ontvangen.

N.V. Nederlandse Gasunie

De Gasunie geeft het volgende aan:

1. Het ontwerpplan is door de Gasunie getoetst aan de AMvB Buisleidingen. Op grond van deze toetsing wordt geconcludeerd dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbijzijnde aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat de leidingen van de Gasunie geen invloed hebben op de planontwikkeling.
2. In paragraaf 3.10 van de toelichting wordt onder de kop 'Hoge druk aardgasleiding' een effectafstand van 80 meter genoemd. Deze afstand moet echter 70 meter zijn.

Reactie gemeente

1. Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. De toelichting is naar aanleiding van deze opmerking aangepast.

TenneT

Namens de netbeheerder Liander (50kV) en TenneT (150kV) wordt meegedeeld dat zich binnen het onderhavige bestemmingsplangebied, geen 50- en/of 150kV- ondergrondse kabels en/of - bovengrondse hoogspanningslijnen aanwezig zijn.

Reactie gemeente

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

De Veiligheids- en Gezondheidsregio geeft het volgende aan:

Risicobronnen, maatgevend scenario en effectafstanden

In de directe omgeving van het plangebied liggen drie risicobronnen:

1. De rijksweg A12;
2. een hoge druk aardgastransportleiding en
3. een LPG-tankstation aan de Dr. W. Dreeslaan.

De afstand tussen het plangebied en de gasleiding bedraagt meer dan 150 meter. Daarmee ligt het plangebied buiten de te verwachten effectafstanden. Omdat de afstand tussen het plangebied en het tankstation meer dan 400 meter bedraagt is dit hier verder ook niet relevant als risicobron.

De relevante risicobron is de A12 op ongeveer 170 meter afstand van het plangebied. Het realistische scenario voor transport is een plasbrand. Vanwege de afstand ligt het plangebied ruim buiten de effectafstanden. Voor wat betreft het worstcase scenario BLEVE ligt het plangebied buiten de 100%-letaalfstand, maar wel binnen de 1%-letaalfstand.

Mogelijkheden rampenbestrijding en zelfredzaamheid

Een dreigende BLEVE op de A12 is slecht bestrijdbaar, onder andere omdat er langs de snelweg geen bluswater beschikbaar is. Vanwege de bestemming ligt het wel in de verwachting dat de aanwezige mensen voldoende zelfredzaam zijn om zichzelf in veiligheid te kunnen brengen.

Advies

Geadviseerd wordt om met het gebouwontwerp te faciliteren dat mensen veilig kunnen vluchten, door de (nood)uitgangen niet aan de risicobronzijde (snelweg) te situeren. Voor het advies van de brandweer Ede wordt verwezen naar de "Memo, stedenbouwkundig plan Valley Center, 24 januari 2013".

Reactie gemeente

- Het advies van de Veiligheids- en Gezondheidsregio zal voorgelegd worden aan de initiatiefnemer.
- Het advies van de brandweer is opgenomen in paragraaf 3.12 van deze Toelichting.
- Voor het overige wordt deze vooroverlegreactie voor kennisgeving aangenomen.

5.3.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening van 24 oktober 2013 tot en met 4 december 2013 ter inzage gelegen.

In deze periode zijn er 11 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in de bij dit bestemmingsplan horende 'Zienswijzennota Bestemmingsplan Ede, Hotel Laan der Verenigde Naties' samengevat en van een antwoord voorzien.

6. Handhaving

6.1 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.

6.2 Handhavingsprocedure

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

- Nadat een bouwaanvraag bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
- via controle achteraf op verleende bouwvergunningen;
- via controles vanaf de openbare weg, luchtfoto's en aan de hand van klachten/meldingen van burgers.

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