

Ede, Dwarsweg/N224

Carpoolplaats.

Plantoelichting

1 Inleiding/Aanleiding

Op de voormalige oprit van de A30 – aan de overzijde van de huidige locatie – heeft jarenlang een carpoolplaats gefunctioneerd. Deze diende te worden opgeheven omdat deze niet kon worden ingepast binnen de woningbouwplannen voor Kernhem B.

Het onderzoek naar een vervangende locatie leverde op, dat aan de zuidzijde van de N224 voldoende ruimte daarvoor aanwezig is om een carpoolplaats te realiseren die kan voldoen aan de parkeervraag.

2 Beschrijving locatie

2.1 Ligging locatie

De Dwarsweg te Ede is gelegen aan de westrand van Ede en sluit aan op de N224 tussen de opritten van de A30 en de aansluiting op de Veenwoud. De carpoolplaats ligt parallel aan de N224 maar wordt ontsloten via de Dwarsweg.



3 Ruimtelijke aspecten

3.1 Het plan

Het plan voorziet in de aanleg van een carpoolplaats met ruim veertig parkeerplaatsen, alsmede een fietsenstalling. Ook een oplaadpunt voor elektrische auto's, een bushalte en een oversteekvoorziening voor langzaam verkeer over de N224 maken deel uit van de locatie. De locatie voorziet niet in het oprichten van gebouwen.

Het huidige gebruik is onduidelijk: onverhard, deels groen, deels is er ruimte voor parkeren, waar in de praktijk ook gebruik van wordt gemaakt. De voorgestelde nieuwe voorzieningen betekenen een opwaardering van het terrein en het formaliseren van het terrein als carpoolterrein. Het geheel wordt groen ingepast, dit naar de wensen van de omwonenden.

3.2 Verkeer/parkeren

Het plan draagt voor de Dwarsweg bij aan een toename van de verkeersdruk op het kruispunt met de N224, zij het dat het hier uitsluitend gaat om het parkeren + het aan- en afrijden. Mede in het licht van de bestaande verkeersbewegingen op de N224 is de toename nauwelijks relevant.

3.3 Groenvoorzieningen

Het is van belang dat de inrichting van de carpoolplaats groen wordt ingepast en dat daarbij afstemming plaats vindt met de woningen en tuinen daar omheen. In samenspraak met de omwonenden is een groenplan in ontwikkeling. Binnen het groenplan is ruimte voor aanplant van bomen en afscheiding van parkeervakken door middel van hagen. Het aanbrengen van een grondwal

of dichte afscheiding aan de zuidkant van de carpoolplaats voorkomt voor de omwonenden lichthinder vanwege de koplampen van auto's.

3.4 Natuurbeschermingswetgeving

a. Gebiedsbescherming

Algemeen

In de *natuurbeschermingswet 1998* zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen verwerkt. Bij toetsing aan de Natuurbeschermingswet gaat het om soorten en habitat waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijnen, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Bij werkzaamheden of ontwikkelingen nabij een Natura 2000-gebied dient getoetst te worden of er negatieve (externe) effecten zijn op de instandhoudingsdoelen.

Het hoofddoel van de *provinciale ecologische hoofdstructuur (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. In de EHS wordt onderscheid gemaakt tussen: EHS-natuur, EHS-verweving en ecologische verbindingzones.

Situatie plangebied

Het plangebied is niet gelegen in een beschermd natuurgebied. Negatieve effecten op de deze gebieden zijn dan ook uitgesloten. Verdere toetsing aan de Natuurbeschermingswet en het beschermingskader van de EHS is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

De Natuurbeschermingswet en het beschermingskader van de EHS vormen geen belemmering voor de aanleg van de carpoolplaats langs de N224

b. Soortbescherming

Algemeen

Sinds 1 april 2002 is geregeld de *Flora- en Faunawet* de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. Na enige wetswijzigingen is het wet momenteel gericht op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Indien plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijk negatieve effecten op beschermde soorten teweeg worden gebracht.

Situatie plangebied

Het plangebied lijkt in de huidige situatie niet geschikt voor beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet. Negatieve effecten op beschermde soorten zijn daarom niet aan de orde. Verdere toetsing aan de Flora- en Faunawet is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

De Flora- en Faunawet vormt geen belemmering voor de aanleg van de carpoolplaats langs de N224.

3.5 Archeologie/cultuurhistorie

Algemeen

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.

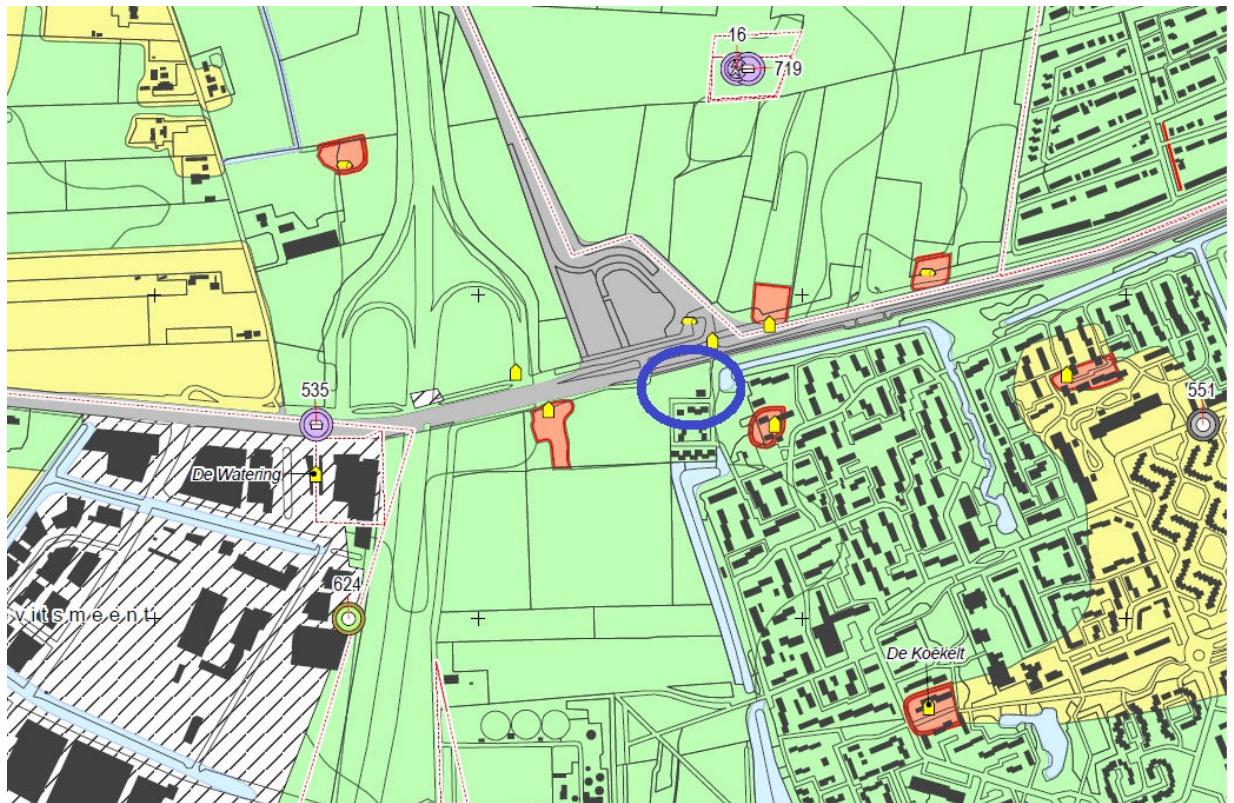
Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese

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.

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruikt gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede.¹

Situatie plangebied

In onderstaand figuur is het gehele bestemmingsplangebied te zien, zoals weergegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart, kaartbijlage archeologie (2013).



De groene kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied laag is. Op de locatie van de carpoolplaats, is in het verleden reeds een weg gesitueerd geweest. In de grond liggen veel kabels en leidingen. Eventuele archeologische resten zijn hierdoor mogelijk reeds verstoord.

De groene kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied laag is. Op de locatie van de carpoolplaats, is in het verleden reeds een weg gesitueerd geweest. Eventuele archeologische resten zijn hierdoor mogelijk reeds verstoord.

In en in de directe omgeving (straal 250 m) van het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen archeologische monumenten en waardevolle archeologische terreinen. Ten noordoosten van het plangebied, in het gebied Doesburg, is in het verleden een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn enkele vindplaatsen uit verschillende perioden aangetroffen.

+

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van een carpoolplaats, met een omvang van circa 2500 m². Op basis van de informatie op de

¹1 Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neefjes, N.W. Willemse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp.

Plantoelichting Carpoolplaats Dwarsweg/N224 te Ede; mei 2014.

Cultuurhistorische Waardenkaart Ede is de kans klein dat tijdens de beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Ter plaatse zal niet diep in de grond worden gewerkt. Uitvoering van de bestemming zal niet leiden tot onevenredige aantasting van archeologische waarden. Een beschermende planologische regeling wordt niet noodzakelijk geacht.

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

4.1 Milieuzonering

Wettelijk kader

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. In de publicatie wordt voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aangegeven die aangehouden wordt voor beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afstanden zijn van belang wanneer in de directe nabijheid van bedrijvigheid geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Middels nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

Beschouwing plangebied

In voorliggend geval betreft het de realisatie van een carpoolplaats in de directe omgeving van bestaande woonbebouwing (woningen Torenveld). De indicatieve richtafstand tussen een parkeerterrein (SBI-code 5221.1, milieucategorie 2) en gevoelige bestemmingen (woningen) bedraagt 30 meter voor het omgevingstype 'rustige woonwijk' en 10 meter voor het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het maatgevende milieuaspect is hierbij geluid vanwege verkeersbewegingen. Verder is lichthinder door inschijning van koplampen in woningen een aandachtspunt.

De woningen aan de Torenveld zijn gelegen binnen de directe geluidsinvloed van de belangrijke verkeersader N224. Conform de VNG-publicatie is voor de woningen aan de rand van de Torenveld dan ook sprake van het omgevingstype 'gemengd gebied'. De afstand tussen de carpoolplaats en de gevel van de meest nabijgelegen woning (Torenveld 53) bedraagt circa 15 meter. Hiermee wordt voor deze situatie voldaan aan de richtafstand uit de VNG-publicatie.

Om eventuele hinder van inschijning van koplampen te voorkomen zal in het ontwerp rekening gehouden worden met voldoende afscherming. De invulling van de openbare groenstrook gelegen tussen de carpoolplaats en de woningen zal in samenspraak met de bewoners plaatsvinden.

Conclusie

De nieuwe situatie voldoet aan de richtlijnen uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. De aankleding van de strook grond tussen de carpoolplaats en de woningen aan de Torenveld zal in samenspraak met de bewoners plaatsvinden. Bij het ontwerp wordt expliciet aandacht geschonken aan het voorkomen van lichthinder door inschijning in de woningen van koplampen van parkerende auto's.

4.2 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 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). 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 gezondeerde 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.

In bovenstaande situaties geldt voor nieuw te realiseren woningen in de zone van een verkeers- of spoorweg een beschermingsniveau van respectievelijk 48 en 55 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan.

Beschouwing plangebied

Gezien vanuit het kader van de Wet geluidhinder worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toegevoegd. Toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder is daarom niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect verkeerslawaaï vormt geen belemmering voor dit plan.

4.2 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 aanleg van de carpoolplaats heeft tot doel dat meer mensen gaan carpoolen, waardoor er minder auto's op de weg zijn. Dit heeft een positieve invloed op de luchtkwaliteit. De verkeersaantrekkende werking van de carpoolplaats zal gezien de omvang (maximaal 50 plekken) beperkt zijn en draagt niet in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor dit plan.

4.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

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 zones 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.

Beschouwing plangebied en conclusie

Een carpoolplaats wordt niet gezien als (beperkt) kwetsbaar object. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit plan.

4.4 Bodem

Algemeen

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 B&W 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. Ook bij planwijzigingen die wat bodemvervuiling betreft ongevoelig zijn kan de gemeente vrijstelling van de onderzoeksplicht verlenen.

Situatie plangebied

Een carpoolplaats wordt niet als een gevoelige bestemming aangemerkt. Daarom is voor de planwijziging geen bodemonderzoek noodzakelijk

Conclusie

Een bodemonderzoek is niet noodzakelijk voor de planwijziging

4.5 Brandweer

Het plan voldoet aan de voorwaarden gesteld in de "Handleiding Bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

4.6 Water

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan. 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*" d.d. 6 maart 2007 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

De keuze voor een infiltratievoorziening, alsook de uitwerking van de benodigde bergingscapaciteit is uitgewerkt door de gemeente Ede.

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.

Situatie plangebied

Riolering

Ter plaatse van het plangebied zijn transportriolen aanwezig van een gemengd stelsel. Tevens is er een duikerstelsel aanwezig. Een en ander is aangegeven op bijgevoegde tekening. Deze leidingen moeten te allen tijde bereikbaar zijn. Dit houdt in dat er op of nabij de leidingen geen gesloten verhardingen, bebouwing of bomen aangelegd mogen worden.

In het gebied heerst een hoge grondwaterstand. Het regenwater van de bestrating moet via een zaksloot boven het grondwaterpeil worden aangesloten zodat het regenwater naar het grondwater kan inzigen.

Hoogten

Om inzicht te krijgen in de af- en ontwatering van de percelen en de aansluitingen op de belendende percelen zal een hoogtemeting moeten worden uitgevoerd. Het bepalen van de vloerpeilen van de gebouwen zal in overleg met de gemeente moeten plaatsvinden.

5. (Economische) uitvoerbaarheid

Het betreft hier een initiatief van de zijde van de gemeente op eigen terrein. De aan de planuitvoering verbonden kosten wordt gefinancierd uit het budget "Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Bovendien wordt het project voor 50% gesubsidieerd via rijkssubsidie uit zgn. NSL-gelden (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

6. Inspraak en Vooroverleg

Het planvoornemen in tweemaal onderwerp geweest van vooroverleg:

- op 15 april 2014, overleg met de direct-omwonenden ter plaatse van het adres Torenveld 53 te Ede (familieScholtus);
- op 8 mei 2014, tijdens een door de gemeente georganiseerde informatie-avond voor de omwonenden van het plangebied.

Mede om die reden kan worden afgezien van het ter visie leggen van een zgn. voorontwerp-bestemmingsplan (conform de afwegingscriteria in de gemeentelijke Inspraakverordening).

Op basis van het vorenstaande, maar ook gelet op de beperkte impact en omvang van het plan, is afgezien van het ter visie leggen van het concept-ontwerp-bestemmingsplan aan de vier wettelijke adviesinstanties, t.w. het Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat, de Provincie Gelderland, de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en het Waterschap Vallei & Veluwe.