



Bestemmingsplan

Woongebied Kernhem, Scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25

Toelichting

Gemeente Ede

INHOUD

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Ligging plangebied	3
1.3.	Geldend bestemmingsplan	5
1.4.	Opzet van het plan	7
2.	Planbeschrijving	8
2.1.	Inleiding	8
2.2.	Hoofdstructuur Kernhem	8
2.3.	Hoofdstructuur vlek B	9
2.4.	Beeldkwaliteit	11
2.5.	Scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b, 25	12
3.	Haalbaarheid van het plan	13
3.1.	Inleiding	13
3.2.	Beleidskader	13
3.3.	Ladder voor duurzame verstedelijking	15
3.4.	Haalbaarheidsaspecten	16
4.	Juridische aspecten	27
4.1.	Algemeen	27
4.2.	Hoofdopzet	27
4.3.	Regels	27
4.4.	Bestemmingen	27
5.	Procedure	28
5.1.	Zienswijzen	28
5.2.	Overleg	28
6.	Procedure	29
6.1.	Algemeen	29
6.2.	Handhavingsprocedure	29

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Aan de noordzijde van Ede is de uitbreidingswijk Kernhem in ontwikkeling. Het oostelijk deel van de wijk is reeds gerealiseerd. Voor het westelijk deel is een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt, waarin zich een drietal structurerende elementen bevinden. Dit is ten eerste het groene kader, ten tweede de woonvelden (scherven) met bijzondere bebouwing daarbinnen (buurtschappen) en ten slotte de verkeersontsluiting.

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om enkele onderdelen van het westelijk deel (vlek B) mogelijk te maken. Het betreft specifiek de ontwikkeling van woningen in de scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25.

Ten behoeve van de uitbreidingswijk Kernhem is in 2007 het bestemmingsplan “Woongebied Kernhem” van kracht geworden. In dit bestemmingsplan hadden de gronden van de scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25 de bestemming “Uit te werken woondoeleinden met bijbehorende voorzieningen”. Op 6 maart 2012 is het uitwerkingsplan “Woongebied Kernhem, scherven 1, 9 en 20” vastgesteld. Dit uitwerkingsplan geeft exact aan op welke locatie, welk woningtype is toegestaan en voor de beeldkwaliteit wordt vrij detaillistisch aangegeven waaraan voldaan moet worden. Door de veranderde economische situatie is het echter wenselijk om meer flexibiliteit in de invulling van de scherven mogelijk te maken. Onderhavig bestemmingsplan is opgesteld om deze flexibiliteit te bieden.

Om dezelfde reden wordt er voor de scherven 5 t/m 8 dan ook geen uitwerkingsplan gemaakt, maar wordt er ook voor deze scherven een (nieuw) bestemmingsplan gemaakt waarin meer flexibiliteit wordt geboden.

Op 3 oktober 2013 is het uitwerkingsplan “Woongebied Kernhem Scherven 17, 18, 19, 23, 24a, 24b, 25 en Balgzand 22-24” vastgesteld. In dit plan zit een aantal aspecten die in de praktijk niet uitvoerbaar blijken te zijn. Deze punten worden in dit bestemmingsplan hersteld. Ook met als doel meer flexibiliteit te bieden voor de ontwikkeling van deze scherven.

Het nog te ontwikkelen westelijk deel van Kernhem heeft in totaal betrekking op zo'n 1.920 woningen.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied behoort tot het westelijk deel (vlek B) van de uitbreidingswijk Kernhem, welke is gelegen aan de noordwestzijde van de kern Ede. Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door Kernhem, vlek A. De zuidgrens van het plangebied wordt gevormd door de N224.

De navolgende afbeeldingen geven globaal de ligging van het plangebied weer. Tevens is op afbeelding 2 de ligging van het reeds gerealiseerde deel van Kernhem (vlek A) weergegeven. Voor de exacte ligging en begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



Afbeelding 1: Globale ligging plangebied



Afbeelding 2: Globale ligging plangebied en de begrenzing van de vlekken A en B

1.3. Geldend bestemmingsplan

Voor een gedeelte van het plangebied gelden de uitwerkingsplannen “Woongebied Kernhem, scherven 1, 9 en 20” en “Ede, Woongebied Kernhem, scherven 17, 18, 19, 23, 24a, 24b, 25 en Balgzand 22-24”, zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Ede op respectievelijk 6 maart 2012 en 3 oktober 2013.

Op grond van deze uitwerkingsplannen is aan het plangebied de bestemmingen “Groen”, “Wonen”, “Tuin” en “Verkeer – Verblijf” toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor ‘Wonen met de daarbij behorende bouwwerken en terreinen’. Op de bij dit plan behorende verbeelding is exact aangegeven waar de betreffende woningtypologieën zijn toegestaan. Voor de scherven 5 t/m 8 is nog geen uitwerkingsplan vastgesteld.

Dit bestemmingsplan

In voorliggend bestemmingsplan wordt door het opnemen van de bestemming “Woongebied”, meer flexibiliteit geboden in de invulling van de scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25.

De voor ‘Woongebied’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
 - b. aan-huis-verbonden beroep en lichte bedrijvigheid;
 - c. aan- en bijgebouwen behorende bij de woning;
- met daarbij behorende:
- d. tuinen, erven en verhardingen;
 - e. groen- en speelvoorzieningen;
 - f. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
 - g. in- en uitritten;
 - h. (ondergrondse) parkeervoorzieningen;
 - i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen
 - j. brandveiligheids- en blusvoorzieningen.

Binnen de bestemming “Woongebied - 1” (scherf 6) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 10.
- b. De goothoogte mag niet meer bedragen dan 8 m.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Minimaal 65% van de woningen moet oost-west zijn geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- e. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- f. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming “Woongebied - 2” (scherf 5) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 30.
- b. De goothoogte mag niet meer bedragen dan 8 m.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Minimaal 65% van de woningen moet een nokrichting hebben die oost-west is geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- e. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- f. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming “Woongebied - 3” (scherf 7) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 65.
- b. De goothoogte mag niet meer bedragen dan 8 m.

- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Minimaal 65% van de woningen moet een nokrichting hebben die oost-west is geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- e. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- f. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming "Woongebied - 4" (scherf 8) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 60.
- b. De goothoogte mag niet meer bedragen dan 8 m.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- e. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming "Woongebied - 5" (scherf 9) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 36.
- b. De goothoogte mag niet meer bedragen dan 8 m.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Minimaal 65% van de woningen moet een nokrichting hebben die oost-west is geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- e. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- f. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming "Woongebied - 6" (scherven 24a, 24b en 25) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 65.
- b. De bouwhoogte in de gevellijn mag niet minder dan 9 m bedragen.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Parallel aan de N224 dienen de woningen in de gevellijn gebouwd te worden.
- e. De gevellijn dient volledig te worden bebouwd, met dien verstande dat de gevellijn eenmaal met een breedte van maximaal 2,5 m mag worden onderbroken.
- f. Minimaal 65% van de woningen moet een nokrichting hebben die oost-west is geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- g. Gestapelde bebouwing is niet toegestaan.
- h. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Binnen de bestemming "Woongebied - 7" (scherf 19) gelden voor het bouwen van hoofdgebouwen de volgende bepalingen:

- a. Het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 61.
- b. De bouwhoogte in de gevellijn mag niet minder dan 9 m bedragen.
- c. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 12 m.
- d. Parallel aan de N224 dienen de woningen in de gevellijn gebouwd te worden.
- e. De gevellijn dient volledig te worden bebouwd, met dien verstande dat de gevellijn eenmaal met een breedte van maximaal 2,5 m mag worden onderbroken.
- f. Minimaal 65% van de woningen moet een nokrichting hebben die oost-west is geïoriënteerd, parallel aan de N224.
- g. De bebouwing moet worden gesitueerd op een afstand van minimaal 1 m van de bestemmingsgrens.
- h. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer op geluidgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Voor het overige wordt de woningtypologie vrij gelaten.

1.4. Opzet van het plan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de bestaande ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied beschreven. Daarnaast komen in dit hoofdstuk de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen aan bod door middel van een planbeschrijving. Hoofdstuk 3 gaat in op de haalbaarheid van het plan. In hoofdstuk 4 wordt de opzet van het plan en de wijze van bestemmen behandeld. Hoofdstuk 5 tenslotte is gereserveerd voor de resultaten van de procedure.

2. Planbeschrijving

2.1. Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om de realisatie van de scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25 in vlek B juridisch-planologisch mogelijk te maken.

In het Ontwikkelingsplan Vlek B-Kernhem (vastgesteld op 3 juli 2003) is de structuur van Vlek B reeds aangegeven. Het ontwikkelingsplan heeft als kader gediend waarmee de gemeente Ede de verkavelingsplannen heeft uitgewerkt. De belangrijkste ambitie voor Kernhem lag in de wens om de kwaliteit van het bijzondere en eenduidige concept van Kernhem te verhogen door enerzijds de hoofdlijnen helderder te maken en anderzijds door expliciete variaties aan te brengen met inachtneming van de afgesproken hoofdlijnen. De volgende aspecten lopen als een rode draad door het planproces:

- integratie (optimale wisselwerking tussen het woongebied en het interne en externe landschap);
- samenhang (het doorzetten van de eenduidige structuur van Kernhem);
- differentiatie (het positief beïnvloeden van het sterke concept van Kernhem door het realiseren van bijzondere, zich onderscheidende woonmilieus en woonvormen en een groot scala aan openbare en groene ruimtes);
- duurzaamheid (de ambitie om de bestaande landschappelijke structuren te verankeren in een (ook sociaal) duurzame stedenbouwkundige structuur met verantwoorde ecologische verbindingen).



Afbeelding 3: Situering globale plangrenzen voorliggend bestemmingsplan

2.2. Hoofdstructuur Kernhem

De hoofdstructuur van Kernhem is bepaald door de ecologische zones en de bestaande en te handhaven groenelementen. Hierdoor ontstond enerzijds een *basispatroon* met noord-zuid gerichte dreven met een verzamelfunctie; veelal gekoppeld aan bestaande groenlijnen en oost-west gerichte korte woonstraten, welke loodrecht op de aanwezige hoogtelijnen zijn gesitueerd. Anderzijds ontstond ruimte

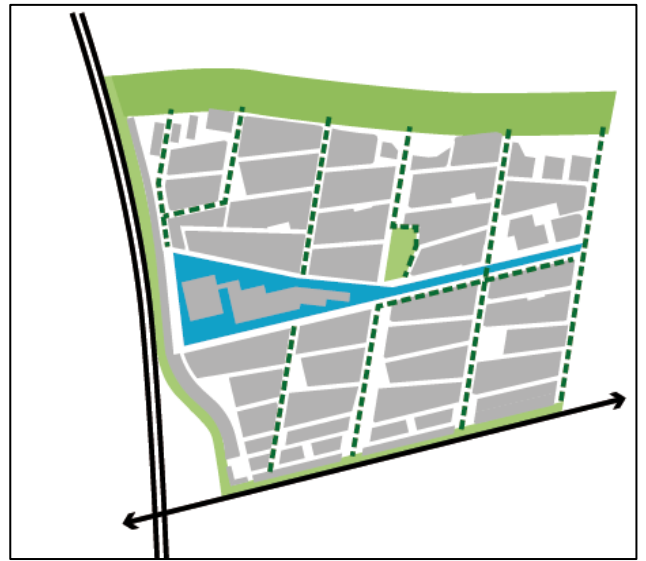
voor de ontwikkeling van *buurtschappen* waar, los van het standaardmilieu bijzondere streefbeelden zouden kunnen worden ontwikkeld.

Op basis van bovengenoemd 'grid' heeft de stedenbouwkundige uitwerking verder plaatsgevonden, bestaande uit een ontsluitingssysteem met noord-zuid lopende hoofdaders en oost-west lopende 30 km/u straten. De ontsluitingssystemen van de Vlekken A en B zijn (voor autoverkeer) onderling van elkaar gescheiden door een groene noord-zuid wal.

Binnen de ontsluitingsstructuur vormen zich kavelblokken, ook wel *scherven* genoemd.

2.3. Hoofdstructuur vlek B

De hoofdstructuur van Vlek B wordt gevormd door een drietal elementen, te weten het groene kader (inclusief water), de woonvelden (scherven) met bijzondere bebouwing daarbinnen (buurtschappen) en de verkeersontsluiting.



Afbeelding 4: Het landschap als onderlegger voor de stedenbouwkundige structuur voor Vlek B

2.3.1. Het groene kader

De toekomstige ruimtelijke structuur van Vlek B is ingegeven door de bestaande landschappelijke structuren en elementen, bestaande uit oost-west en noord-zuid lopende groene zones. In noord-zuid richting bestaat de bestaande, en te handhaven groenstructuur uit bomenrijen en drie houtwallen. Centraal in de wijk loopt een brede houtwal, welke in het midden een natuurlijke knik heeft. In de hals van deze knik is een aanzienlijke groene ruimte gesitueerd die een oriënterende betekenis heeft. Aan de oostrand van het gebied scheidt een brede houtwal Vlek B van het reeds ontwikkelde Vlek A. De oost-west lopende groenstructuur bevindt zich met name aan de randen van de wijk. Het betreft de ecologische zone langs de Doesburgerdijk aan de noordzijde en de Laan van Kernhem aan de zuidzijde. De ecologische zone heeft een breedte van minimaal 50 meter.

2.3.2. De woonvelden

Binnen de woonvelden kunnen twee woonmilieus worden onderscheiden; de scherven en de buurtschappen. De scherven vormen qua oppervlakte het grootste deel van het woongebied en worden gekenmerkt door een meer traditionele verkavelingsvorm en woningtypen in de kenmerkende verschijningsvorm, aansluitend op Vlek A.

Naast de scherven is in Vlek B sprake van een zestal buurtschappen, welke zich van de scherven onderscheiden door hun bijzondere ligging, bijzondere ruimtelijke

structuur en de daaraan gekoppelde woonvormen. Het betreft de volgende buurtschappen:

- wonen in het groen;
- wonen aan het water;
- lage buurtschap;
- rand N224;
- rand A30;
- Laan van Kernhem.



Afbeelding 5: De verdeling in scherven en buurtschappen binnen de wijk

Het onderscheid ten opzichte van de scherven wordt onder andere bereikt door:

- afwijkende ruimtelijke structuur en verkavelingsrichting;
- andere woningtypologieën dan in de scherven (minder traditioneel van karakter);
- afwijkend materiaalgebruik en afwijkende kapvorm;
- bijzonder of ander karakter van de openbare ruimte;
- afwijkend parkeerregime ten opzichte van de scherven, waarbij het parkeren bij voorkeur geïntegreerd wordt in de bebouwing.

In de scherven en buurtschappen samen kunnen volgens het moederplan circa 1.920 woningen worden gerealiseerd.

2.3.3. De verkeersontsluiting

De hoofdontsluiting van Vlek B wordt gevormd door noord-zuid lopende dreven waarmee dit deel van Kernhem onafhankelijk van het reeds gerealiseerde deel is ontsloten op de N224. Vanuit de dreven worden de woongebieden ontsloten door smalle oost-west lopende woonstraten, welke uitsluitend zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Parkeren wordt geconcentreerd in parkeerhoven, zodat de woonstraten zoveel mogelijk gevrijwaard zullen zijn van auto's. Op enkele plekken vindt parkeren langs een woonstraat plaats. Het gebied wordt doorsneden door een aantal fietsroutes. Deze sluiten aan op het fietspad langs de N224, de fietsroute over de Doesburgerdijk en Kernhem A. Ten slotte sluit de busroute voor dit wijkdeel aan op de reeds

bestaande busroute in Vlek A, zodat ook in dit deel sprake is van een optimale ontsluiting per openbaar vervoer.

2.4. Beeldkwaliteit

De gewenste beeldkwaliteit voor de verschillende woonmilieus is vastgelegd in het 'Aanvullend Welstandskader Kernhem Vlek B'. In het aanvullend welstandskader is een doorvertaling van de reeds vastgelegde hoofdstructuur van de wijk gemaakt naar criteria voor de architectuur van bebouwing.

Aansluitend op Vlek A zijn de volgende elementen structuur- en beeldbepalend:

- een uniforme bebouwingsrichting, welke met een maximale afwijking van 10 graden de Laan van Kernhem (N224) volgt;
- de richting van de straten wijkt van de uniforme bebouwingsrichting af. Hierdoor ontstaan zogenaamde scherven, die grotendeels niet evenwijdig aan de straat N224 staat; het stedenbouwkundig plan geeft aan waar de woningen wel evenwijdig aan de straat mogen staan;
- de scherven worden omzoomd door hagen;
- baksteen en dakpannen worden uniform toegepast in de scherven, conform Vlek A; nuancering in de kleur van de bakstenen is mogelijk; dakpannen hebben de kleur natuurrood speciaal (conform Vlek A), waarbij een lichte nuancering in kleur mogelijk is;
- afwisseling met andere materialen (bijvoorbeeld houten panelen) is mogelijk, mits deze delen ondergeschikt zijn aan het totale gevelbeeld van baksteen;
- naast de hagen worden de singels, houtwallen en nieuw te planten verspreide eiken en elzen de dragers van de openbare ruimte;
- naast uniformiteit in de architectuur wordt ook gestreefd naar een uniform straatbeeld;
- het parkeren wordt grotendeels binnen de scherven opgelost;
- het is mogelijk differentiatie aan te brengen binnen de scherven door accenten en verbijzonderingen van bebouwing en openbare ruimte, mits de hoofdstructuur niet wordt aangetast.

Wat betreft stedenbouw zijn in het aanvullende welstandskader voor de scherven de volgende eisen gesteld:

- kap: zadeldak met dakhelling tussen 30° en 60°; een andere kapconstructie is incidenteel toegestaan;
- incidenteel kan de kaprichting gedraaid worden;
- bloklengte maximaal 12 woningen;
- bij woonblokken met meer dan 8 woningen moet er een verspringing ingepast worden;
- woonstraten eindigen op een houtwal, dreef of geluidswal;
- woningen en woonblokken hebben een verspringende rooilijn (staffelen, behalve grenzend aan de lage buurtschap of aan de centrale watergang);
- de bebouwing (vrijstaand/tweekapper) in noord-zuid richting is incidenteel toegestaan;
- aangebouwde garages op de hoeken zijn toegestaan, mits daardoor geen blinde gevel ontstaat; de garage moet minimaal 3 meter terugliggen ten opzichte van de voorgevelrooilijn; dit geldt ook voor de (geschakelde) vrijstaande woningen, bij voorkeur, niet grenzen aan de garage van de naastgelegen woning;
- de bijgebouwen en uitbouwen worden uitgevoerd met kapconstructie of plat dak.

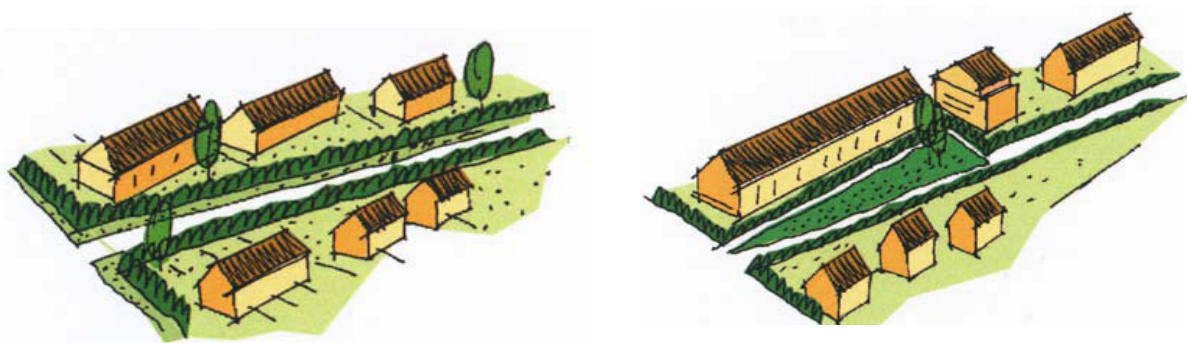
In het aanvullend welstandskader is ten aanzien van de gewenste architectuur het volgende bepaald voor de scherven:

- de woningblokken vertonen een gevarieerd gevelbeeld; dit betekent dat maximaal 4 woningen met hetzelfde gevelbeeld in één blok aanwezig zijn;
- maximaal 3 tweekappers naast elkaar van hetzelfde type, waarbij per tweekapper twee verschillende gevelbeelden gewenst zijn; maximaal 4 vrijstaande woningen

- naast elkaar van hetzelfde type, ook hierbij is variatie in gevelbeeld gewenst (bijvoorbeeld door toepassing van erkers of afwijkende raamvorm);
- geen dichte gevels op de kopse kanten van de bouwblokken.

Ten slotte is voor de erven en de parkeersituatie binnen de scherven het volgende bepaald:

- parkeren: straatbeeld is zoveel mogelijk autovrij behalve bij de vrijstaande woningen, tweekappers en hoekwoningen. Daar worden bij voorkeur 2 opstelplekken per woning aangelegd;
- voor rijwoningen zijn parkeerplaatsen in parkeerhoven en achtertuinen gesitueerd;
- alle voortuinen worden afgeschermd met hagen; als de zijtuin grenst aan een dreef of woonstraat wordt de haag doorgetrokken tot de achtergrens van het perceel; als de woning grenst aan een parkeerhof wordt de haag, langs de zijgevelgrens doorgetrokken tot aan de voorgevelrooilijn.



Afbeelding 6: Principe-differentiatie van de woonstraat, bron: aanvullend welstandskader

2.5. Scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b, 25

De scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25 zijn uitsluitend bestemd voor een woonfunctie.

Op 6 maart 2012 is het uitwerkingsplan “Woongebied Kernhem, scherven 1, 9 en 20” vastgesteld. Dit uitwerkingsplan geeft exact aan op welke locatie, welk woningtype is toegestaan en voor de beeldkwaliteit wordt vrij detaillistisch aangegeven waaraan voldaan moet worden. Door de veranderde economische situatie is het echter wenselijk om meer flexibiliteit in de invulling van de scherven mogelijk te maken.

Op 3 oktober 2013 is het uitwerkingsplan “Woongebied Kernhem Scherven 17, 18, 19, 23, 24a, 24b, 25 en Balgzand 22-24” vastgesteld. In dit plan zit een aantal aspecten die in de praktijk niet uitvoerbaar blijken te zijn. Deze punten worden in dit bestemmingsplan hersteld. Hierbij gaat het met name om de bouwhoogte van de scherven 19 en 25. In dit plan wordt deze bouwhoogte gesteld op minimaal 9 en maximaal 12 meter.

Voor de scherven 5 t/m 8 is nog geen uitwerkingsplan vastgesteld. Deze scherven worden in dit bestemmingsplan meegenomen, om ook hier flexibiliteit in de invulling van de scherven mogelijk te maken.

De ontsluiting is voorzien vanaf de hoofddreef. Vanaf deze hoofddreef takt de woonstraat het plangebied in. De woonstraat loopt rond de scherven. Het parkeren vindt plaats op eigen terrein, of op de parkeerhoven verspreid binnen de scherv. Op deze manier worden de woonstraten grotendeels gevrijwaard van geparkeerde auto's. Voor de onderbouwing van de parkeernorm wordt verwezen naar paragraaf 3.3.

3. Haalbaarheid van het plan

3.1. Inleiding

In de toelichting van het moederplan 'Woongebied Kernhem' is uitvoerig gemotiveerd dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gebieden, zoals opgenomen in de uitwerkingsregels, past binnen de beleidskaders van de gemeente Ede en de hogere overheden. Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuw beleid van toepassing is, wordt dit in onderstaande besproken.

3.2. Beleidskader

3.2.1. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Gelderland

Kernhem in Ede ligt in de regio FoodValley. Deze regio is een belangrijke voedingsbodemplaat voor de Nederlandse economie en een inspirerende kennisregio in Europa. Karakteristiek voor FoodValley zijn de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving.

De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de (concept)Gebiedsagenda van de regio FoodValley.

De provincie en haar partners streven in de regio naar de inzet van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie die nodig is om de opgaven in FoodValley waar te maken. De gezamenlijke inspanningen, opgenomen in de Omgevingsvisie en in de Gebiedsagenda van de regio, richten zich op een aantal speerpunten waaronder Wonen en Woningmarkt. Er moet in dit kader een:

- afstemming van de ontwikkelingen op de woningmarkt plaatsvinden;
- en het woonbeleid ook laten gaan over het bestaande woningaanbod.

Wonen en woningmarkt

De regio heeft de ambitie om een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving te bieden om de eigen bevolking en mensen van elders blijvend te binden aan de regio. Dit ook in relatie tot de ambitie om een mondiale speler op Food gebied te worden en kenniswerkers van elders bereid te vinden om zich hier te vestigen.

De regio heeft een sterke en gezonde woningmarkt. De komende vijftien jaar heeft de Regio FoodValley nog met een sterke demografische groei te maken en er sprake is van een verdergaande huishoudensverdunding. De economische en bevolkingsontwikkelingen vragen wel om onderlinge afstemming. Regionaal woningmarkt onderzoek wijst uit dat de regio FoodValley niet één samenhangende woningmarkt is. Tussen Ede, Veenendaal en Barneveld is sprake van uitwisseling van woningzoekenden die een samenhangende benadering wenselijk maakt. In het noorden is een overlooptoefunctie vanuit Amersfoort te zien. Afstemming van woningaantallen is gewenst om mismatch van vraag en aanbod en ongewenste concurrentie te voorkomen.

De regio signaleert verder dat alle gemeenten te maken krijgen met de gevolgen van vergrijzing en wil hiermee rekening houden binnen het beperkte woningbouwprogramma (onder andere door het bouwen van levensloopbestendige woningen). Dit is belangrijk, maar nog belangrijker is dat de regio komt tot een gezamenlijk woonbeleid waarin ook het bestaande woningaanbod wordt betrokken. Het zal immers in de toekomst meer gaan om aanpassing en kwaliteitsverbetering van het bestaande woningaanbod dan om uitbreiding via nieuwbouw.

Ook de vraag naar tijdelijke en beperkte woonruimte (spoedzoekers, gebroken gezinnen, arbeidsmigranten), waarvoor nu vaak recreatiewoningen oneigenlijk gebruikt worden moet hierbij worden betrokken. Evenals de mogelijkheden om de kwaliteit van de woonomgeving te verbeteren door burgerparticipatie.

De realisatie van in totaal 1.920 woningen (in fasen) in het totale Kernhem gebied past, gelet op het bovengenoemde, goed in de uitgangspunten zoals deze zijn genoemd in de Omgevingsvisie. Er zijn geen belemmeringen op dit punt te verwachten bij de verdere uitwerking van de woningbouw.

Omgevingsverordening Gelderland

Op grond van de Omgevingsverordening is het thema Wonen relevant voor de woningbouw in Kernhem. Voor de provincie is woonprogrammering een aangelegenheid van provinciaal belang. Het gaat om afstemming met buurprovincies, voorkomen van concurrentie om inwoners en bijbehorende onbedoelde migratiestromen tussen regio's en gemeenten, keuze van de beste locaties voor woningbouw, verkleinen van de kans op leegstand, voorzien in de aangetoonde kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte voor de Gelderse bevolking en bevorderen van regionale samenwerking. Daarom kiest de provincie voor een regierol en stelt zij de kwantitatieve opgave voor wonen per regio vast.

Binnen de door Gedeputeerde Staten vastgestelde kwantitatieve opgave wonen kunnen gemeenten en andere relevante partijen in de regio vervolgens gezamenlijk nagaan wat nodig is voor een goed functionerende regionale woningmarkt. Dat begint bij kennis van de bestaande woningvoorraad. Nieuwbouw vindt bij voorkeur plaats aanvullend op de kansen en mogelijkheden in de bestaande woningvoorraad en in vrijkomend en leegstaand vastgoed. Als partijen de problematiek goed in beeld hebben, kunnen zij op het juiste schaalniveau afspraken maken over oplossingen. Voor sommige segmenten of typen projecten is dat lokaal, voor andere subregionaal of regionaal. Ook kunnen zij de risico's van overprogrammering onderzoeken en betrekken bij het bepalen van de focus en prioritering in de binnenregionale programmering. Alleen door samen te werken kunnen partijen een eventuele mismatch tussen vraag en aanbod opheffen en kan de woningvoorraad ook in de toekomst blijven aansluiten op de veranderende vraag.

Woonvisie Gelderland, Kwalitatief Woonprogramma 2010 - 2019

Het Kwalitatief Woonprogramma (hierna KWP) heeft tot doel het woningaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de kwalitatieve woningbehoefte. Concreet betekent dit dat de ontwikkeltrajecten voor de regio De Vallei zijn gericht op het aanpakken van de belangrijkste verschillen met de uit de onderzoeken gebleken behoeften aan woningen (het referentiekader). De trajecten zijn het resultaat van de vergelijking van het referentiekader en de regionaal opgetelde woningbouwprogramma's. Het gaat hierbij om de periode 2012 tot en met 2019.

Regio De Vallei bestaat uit de vijf gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel en Wageningen.

De provincie, de gemeenten en de woningcorporaties maken de afspraak dat in de periode 2010 – 2019 in de regio De Vallei 12.000 woningen netto worden toegevoegd. Voor de regio en de gezamenlijke gemeenten ligt hier een taak om deze opgave regionaal af te stemmen en vorm te geven. De woningcorporaties en de provincie werken actief mee aan het tot stand komen van deze verdeling.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

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 beprijsen (in concreto, parkeergelden). 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.

3.2.2. Woonvisie Ede 2012

In de Woonvisie Ede 2012 maakt de gemeente helder waar in de komende jaren met alle belanghebbende partijen aan wordt gewerkt. Deze woonvisie houdt rekening met de veranderingen die de afgelopen jaren in de woningmarkt zijn opgetreden. Op lokaal niveau kunnen niet alle – soms zelfs mondiale – problemen van de woningmarkt worden opgelost. Tegelijkertijd vraagt de huidige markt meer dan ooit op lokaal niveau actieve samenwerking en heldere keuzes.

De Woonvisie richt zich primair op de nieuwbouwproductie omdat daar op de korte termijn de grootste directe beïnvloeding mogelijk is. Ook spelen daarbij grote financiële en maatschappelijke belangen voor de gemeente, marktpartijen en de bewoners van Ede.

In de Woonvisie en de bijbehorende woningbouwprogrammering is Kernhem opgenomen. Uitgangspunt van de Woonvisie is dat er in de gemeente Ede vanaf 2013 500 woningen per jaar gebouwd gaan worden (375 Ede Stad, 125 dorpen). De kwalitatieve uitwerking (type/prijs categorie woning) per project is niet in detail af te geven. Dit hangt ondermeer af van de marktomstandigheden en het verloop (realisatie) van de overige woningbouwprojecten in Ede. In de Woonvisie is aangegeven dat op gemeente Ede / Ede Stad niveau er met name in de grondgebonden sfeer gebouwd gaat worden (indicatie verhouding grondgebonden-gestapeld 80-20) en dat er een behoefte is aan een sterke differentiatie. Daarnaast is er de eerstkomende jaren veel vraag naar goedkope woningen (zowel huur als koop). Voor de middellange en lange termijn gaat de Woonvisie uit van een extra accent op het middeldure segment. Dit is erop gericht om jongere doelgroepen te behouden voor de gemeente c.q. binnen te halen.

Op regionaal niveau maken de gemeenten en corporaties met de provincie Gelderland afspraken over woningbouw. Dit komt samen in het Kwalitatief WoonProgramma (KWP). KWP 3 is het meest recente programma. Het KWP3 heeft als doel het woningaanbod op regionaal niveau, zowel kwantitatief als kwalitatief, zo goed mogelijk af te stemmen op de behoefte en gaat uit van een woningtekort van 0% in 2020. De woningbehoefte in Gelderland is becijferd op circa 69.000 woningen (netto) voor de periode 2010-2019, voor Regio De Vallei 12.000 woningen netto. Voor Regio De Vallei wordt sterk de nadruk gelegd op het realiseren van betaalbare koop- en huurwoningen, waarbij men zich expliciet uitspreekt voor méér betaalbare huurwoningen (ambitie-indicatie is 46% netto). Tevens richt het KWP3 zich op het voldoende ontwikkelen van levensloopbestendige ('nultreden'-) woningen en is er specifiek aandacht voor onderwerpen als energie&klimaat, dak- en thuislozen en collectief particulier opdrachtgeverschap.

3.3. Ladder voor duurzame verstedelijking

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet de toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

- Indien uit de beschrijving blijkt dat er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.
- Indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Op basis van de woonvisie en woningbouwprogrammering van de gemeente Ede (zie onder 3.2.2) wordt vastgesteld dat sprake is van een actuele behoefte voor woningbouw in het gebied Kernhem in Ede. Met het onderhavige bestemmingsplan worden in Kernhem circa 300 woningen mogelijk gemaakt voor de aankomende jaren. Op basis van de woonvisie van de gemeente Ede zal het woningbouwprogramma in elk geval binnen de planperiode van tien jaar gerealiseerd kunnen worden. Het gaat om een binnenstedelijke ontwikkeling op een bestaande woningbouwlocatie. Er wordt dus geen 'nieuwe' grond benut voor de verstedelijking, maar er wordt een kwalitatief hoogwaardige invulling gegeven aan grond die is aangegeven als bestaand stedelijk gebied.

Met de betrokken ontwikkelaars worden afspraken gemaakt over de fasering en woningbouwcategorieën. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet daarmee aan het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

3.4. Haalbaarheidsaspecten

Voor het voorliggende plan wordt verwezen naar het hoofdstuk "Inventarisatie en nader onderzoek" en wat betreft de duurzaamheidsaspecten, zoals de waterhuishouding naar het hoofdstuk "Uitgangspunten en randvoorwaarden Vlek B" van het bestemmingsplan "Woongebied Kernhem".

Daar waar sinds de inwerkingtreding van het moederplan nieuwe onderzoeken zijn verricht, of onderzoeken zijn geactualiseerd in het kader van de uitwerking van Vlek B, worden deze wel in het onderstaande besproken. Het betreft de onderdelen 'bodem', 'geluid', 'luchtkwaliteit', 'externe veiligheid', 'parkeren' en 'economische uitvoerbaarheid'.

Voor het overige kan worden opgemerkt, dat zich geen nieuwe te onderzoeken haalbaarheidsaspecten met betrekking tot het voorliggende plan hebben voorgedaan, welke als relevant zouden moeten worden aangemerkt, in die zin, dat het onderzoek verder zou moeten worden uitgebreid en/of geactualiseerd.

3.4.1. Archeologie

Beleid/regelgeving

Op 5 juli 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 uit 2012 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.

Situatie

Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige plangebied is gebruikt gemaakt van de resultaten van in het plangebied uitgevoerd archeologisch onderzoek.¹

In 1995 is tijdens archeologisch vooronderzoek in Vlek B van de woonwijk Kernhem een behoudenswaardige steentijdvindplaats aangetroffen. Deze vindplaats is in 2009 in opdracht van de gemeente volledig opgegraven (ex situ veiliggesteld). Tijdens de opgraving is met behulp van aanvullend booronderzoek bevestigd dat in de niet opgegraven zones rondom de vindplaats (i.e. Vlek B) geen behoudenswaardige archeologische vindplaatsen meer zijn te verwachten. De bodemkundige situatie is ongunstig (te lage, natte ligging voor menselijke bewoning) en/of het archeologische niveau is in grote delen van het gebied verploegd.

Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde archeologische veldonderzoek 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 beschermende planologische regeling is niet noodzakelijk.

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 in het hele plangebied van kracht (Monumentenwet 1988, artikel 53, lid 1).

3.4.2. 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.

Situatie plangebied

Voor het gehele gebied is bodemonderzoek uitgevoerd. (Vink, kenmerk M05-168 van 8 juli 2004, LAND, kenmerk 75920-07 van 26 augustus 2009, Grontmij, kenmerk 48373-03 van 26 april 1994, Cbb, kenmerk 1063708 en 1063709 van mei 1995 en TAUW, kenmerk 4535608 van 7 december 2007)

Uit de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de bovengrond in het plangebied licht vervuild is met PAK en minerale olie. De ondergrond van het plangebied is over het algemeen schoon. Het grondwater bevat verhoogde gehalten zware metalen.

Op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken is het terrein geschikt voor het beoogde gebruik.

¹ Odé, O., 1997: Gemeente Ede, plangebied Kernhem; waarderend archeologisch onderzoek vindplaats 1, RAAP-rapport 307, Amsterdam. Lohof.
Müller, A. & I. Devriendt (red.), 2015: Ede Kernhem Vlek B. Opgraving van een mesolithische vindplaats. ADC Rapport 3757, Amersfoort.

Conclusie

Het uitvoeren van bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

3.4.3. Geluid

Wettelijk kader

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

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

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

In bovenstaande situaties geldt voor 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. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe woningen in stedelijk gebied in de zone van een bestaande weg of spoorweg respectievelijk 63 en 68 dB.

Beschouwing plangebied

In het noordwesten van Ede wordt woongebied Kernhem ontwikkeld. De ontwikkeling vindt plaats in stappen, waarvoor het gebied onderverdeeld is in 'scherven'. Dit bestemmingsplan omvat de scherven 5 tot en met 9 in het noorden van Kernhem en 19, 24A, 24 B en 25 in het zuiden van Kernhem. Binnen het plangebied en in de directe nabijheid zijn geen gezoneerde industrieterreinen gelegen. Het aspect industrielawaai is dan ook niet van invloed op dit bestemmingsplan. Het plangebied is buiten de geluidszones van de spoorlijnen in Ede gelegen, dit aspect is dan ook niet van invloed op dit bestemmingsplan.

De scherven 19, 24A, 24B en 25 zijn gelegen binnen de geluidszone van de N224, de A30 en de Veenwoud en Lagewoud. Voor de overige wegen geldt een 30 km/uur-regime waardoor deze wegen geen wettelijke zone hebben en niet binnen de werkingssfeer van de Wet geluidhinder vallen. Voor de scherven 19, 24A, 24B en 25 is akoestisch onderzoek en toetsing aan de Wet geluidhinder noodzakelijk.

De scherven 5 tot en met 9 zijn buiten de geluidszone van de A30 gelegen en de wegen in het noordelijk plangebied zijn allen wegen met een wettelijke snelheid van 30 km/uur. Daarmee vallen deze scherven niet binnen een geluidszone. Voor deze scherven is geen akoestisch onderzoek nodig. Gelet op de afstanden van de scherven tot de wegen en het te verwachten bestemmingsverkeer, kan in deze scherven gesteld worden dat de optredende geluidsbelasting past bij een goed woon- en leefklimaat en in lijn is met de Wet geluidhinder.

Vaststellen onderzoeksopgave

In alle scherven is op grond van vigerende plannen al woningbouw mogelijk. Dit bestemmingsplan levert meer flexibiliteit, maar er is niet zonder meer sprake van een nieuwe situatie in het kader van de Wet geluidhinder. Aangezien voor de scherven 5 tot en met 9 de Wet geluidhinder niet van toepassing is, hoeven deze scherven akoestisch verder niet beschouwd te worden.

Voor scherven 19, 24A, 24B en 25 is eerder akoestisch onderzoek uitgevoerd (rapportage met kenmerk E.13.002 d.d. mei 2013) en zijn hogere waarden verleend. De akoestische consequenties van de flexibiliteit in dit bestemmingsplan moeten voor deze scherven in beeld gebracht worden.

Consequenties aanpassen bouwhoogten

Voor de scherven 19 en 25, de eerste lijns bebouwing langs de N224, is in de vigerende plannen opgenomen dat er een aaneengesloten gevel gerealiseerd moet worden op de gevelrooilijn met een minimale hoogte van 12 m, met als doel dat deze eerste lijns bebouwing een geluidafschermende werking heeft op de bebouwing erachter. In dit nieuwe bestemmingsplan wordt deze minimale hoogte verlaagd tot 9 m. Het effect van deze verlaging op de achterliggende bebouwing is onderzocht.

Daarbij is het rekenmodel uit het eerder genoemde akoestisch onderzoek (E13.002 d.d. mei 2013) als uitgangspunt gebruikt. Er is geen aanleiding om andere rekenparameters (zoals verkeersprognoses) te wijzigen, daarom is alleen de gevelrooilijn aangepast van scherv 19 en 25, inclusief de geplande kleine openingen i.v.m. de mogelijkheid een doorgang te realiseren. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de akoestische effecten op verschillende bouwhoogtes.

Uit de berekeningen blijkt dat:

- De akoestische effecten beperkt blijven tot maximaal 1 dB.
- Het effect op de eerste bouwlaag is het geringst. De eventuele toename van maximaal 1 dB levert geen extra overschrijdingen van de voorkeurswaarde op.
- De kleine openingen t.b.v. de doorgangen hebben effect op met name de tweede en derde bouwlaag, maar de optredende geluidsbelastingen op de tweede lijns bebouwing liggen rondom de voorkeursgrenswaarden. Het is daarmee wel van belang dat de openingen smal zijn (max. 2,5 m) en in scherv 25 is de opening daarom gesitueerd ter hoogte van de achterliggende straat.
- Ten gevolge van de wijzigingen en met name de kleine openingen zijn er enkele woningen extra in de tweede lijns bebouwing (scherven 24A en 24B en een deel van scherv 19) die een geluidsbelasting net boven de voorkeurswaarde kunnen ondervinden.
- Bij de overige scherven treden geen noemenswaardige akoestische effecten op door de wijziging.

Het is akoestisch gezien van belang dat de eerste lijns bebouwing (van scherv 19 en 25) gerealiseerd wordt om afscherming te verzorgen voor de achterliggende bebouwing in deze scherv en in de achterliggende bebouwing (scherven). De wijzigingen zorgen voor meer flexibiliteit waardoor realisatie van deze eerste lijns bebouwing beter mogelijk wordt. Omdat de akoestische consequenties van de wijzigingen gering zijn en realisatie meer akoestisch effect sorteert dan niet realiseren, worden deze geringe akoestische consequenties acceptabel bevonden.

Consequenties voor verleende hogere waarden

In 2013 zijn hogere grenswaarden verleend voor onder andere de scherven 19, 24A, 24B en 25. Omdat de fasering van de bouw van de scherven in Kernhem nog niet duidelijk was (en is), zijn de hogere waarden verleend op basis van berekeningen zonder afschermende bebouwing. Daardoor kan de ontwikkeling van de scherven onafhankelijk van elkaar plaatsvinden en die flexibiliteit is nodig.

In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven met daarbij de woningaantallen die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt.

Tabel: Overzicht verleende hogere waarden en wijziging in aantallen woningen

Locatie	deel scherf	aantal woningen	HW * Lden(dB)	bron	Totaal aantal woningen nieuwe plan per scherf
Scherf 19	geheel	102	62	N224	61
	westelijk deel	30	53	Lagewoud	
Scherf 24A	geheel	18	58	N224	16
	westelijk deel	8	51	Veenwoud	
Scherf 24B	geheel	18	59	N224	16
	oostelijk deel	8	52	Lagewoud	
Scherf 25	geheel	20	63	N224	18
	westelijk deel	6	53	Veenwoud	
	oostelijk deel	5	54	Lagewoud	

* Hogere waarden zijn exclusief aftrek ex. Art. 110g Wgh, welke 2 dB bedraagt voor de N224 en 5 dB voor de Veenwoud en Lagewoud.

De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- Omdat er bij de verleende hogere waardes geen rekening gehouden is met de afschermende werking van bijvoorbeeld scherf 19 en 25, hebben de wijzigingen in de bouwhoogte van deze scherven geen invloed op de hogere waardes.
- Uit de tabel blijkt dat het aantal verleende hogere waarden toereikend is voor de aantallen woningen die middels het nieuwe bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden.
- Er is geen nieuwe hogere waarde procedure noodzakelijk.

Conclusies geluid

Het plangebied is deels binnen de geluidszone van enkele wegen gelegen. Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van de vigerende plannen geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk in het kader van de Wet geluidhinder. De wijzigingen die dit bestemmingsplan doorvoert ten opzichte van de vigerende plannen hebben beperkt akoestisch effect, maar worden acceptabel gevonden. De wijzigingen hebben geen consequenties voor reeds eerder verleende hogere waardes. Deze hogere waardes zijn toereikend. Er zijn geen aanvullende procedures in het kader van de Wet geluidhinder nodig.

3.4.4. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de zogenoemde Wet luchtkwaliteit, hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), in werking getreden ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In deze wet is gestreefd naar meer flexibiliteit als het gaat om de koppeling van luchtkwaliteitseisen en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze flexibiliteit is met name terug te vinden in een verdeling in projecten die wel (IBM) of niet (NIBM) in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. NIBM-projecten hoeven niet langer getoetst te worden aan de grenswaarden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM-grens 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Beschouwing plangebied en conclusie

Voor woningbouwlocaties geldt een NIBM-grens van 1.500 woningen. Dit plan behelst circa 300 woningen. De vigerende plannen bieden eveneens de mogelijk tot realisatie van dergelijke aantallen woningen. Het verschil in woningaantallen is gering en neemt eerder af. Onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit en toetsing aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer kan daarom achterwege worden gelaten. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan.

3.4.5. Externe veiligheid

Inleiding

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

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

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

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

Wettelijk kader

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het besluit het plaatsgebonden risico vast en geeft het besluit een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

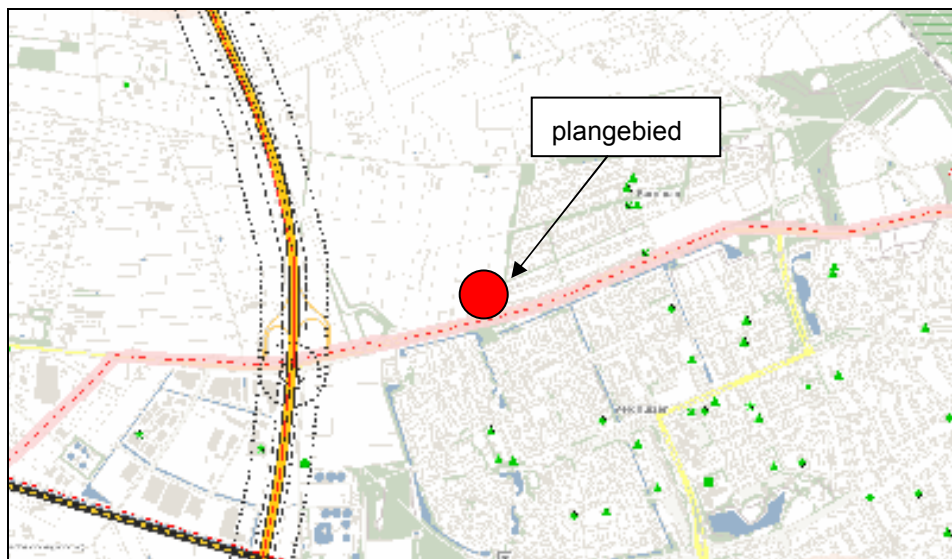
Met betrekking tot buisleidingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden.

De Wet Basiswet (vervoer gevaarlijke stoffen) en onderliggende regelingen is sinds 1 april 2015 van kracht en schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen.

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 nabijheid van het plangebied zijn geen risicobronnen gelegen (zie onderstaande figuur), wel een transportleiding en route.



Uitsnede risicokaart

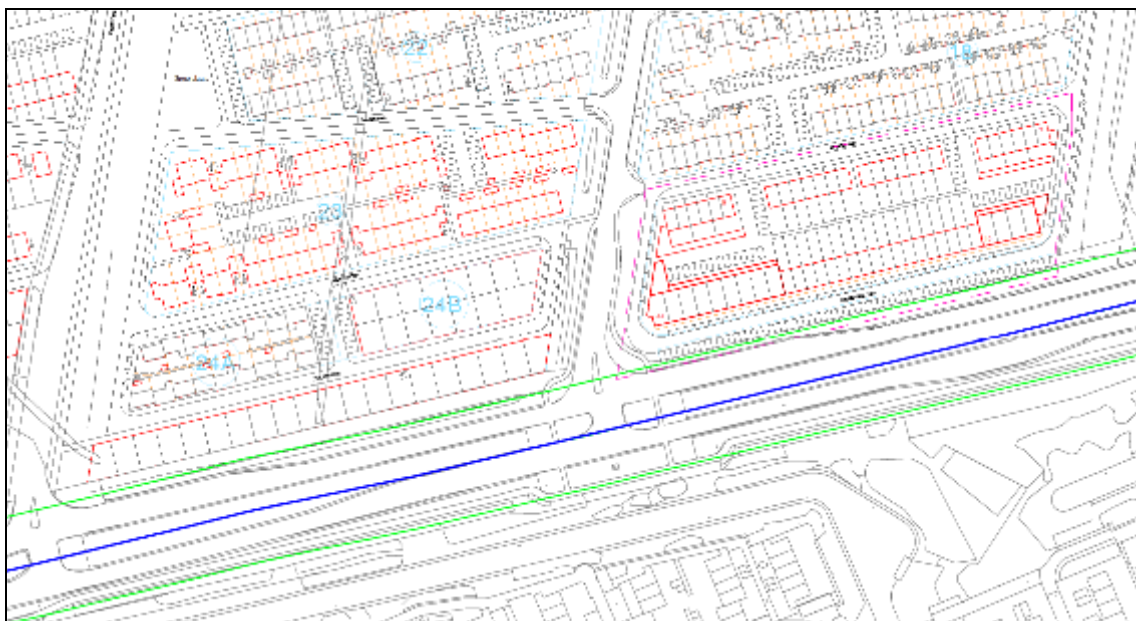
Inrichtingen

Bij de inventarisatie van risicovolle inrichtingen binnen en in de omgeving van het plangebied, is gebruik gemaakt van de risicokaart van de provincie Gelderland. Daaruit is gebleken dat er in de nabijheid van het plangebied geen relevante risicovolle bedrijven aanwezig zijn of mogelijk worden gemaakt.

Buisleidingen

Langs de N224 is tevens een brandstofleiding gelegen. De betreffende brandstofleiding valt onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen en bijbehorende regeling. In artikel 12 van dit besluit is opgenomen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het groepsrisico binnen het invloedsgebied van de buisleiding wordt verantwoord. Het invloedsgebied is gedefinieerd als het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico van de buisleiding tot de grens waarop de letaliteit van die personen 1% is.

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Nieuwe Landgoed, (ten oosten van de planlocatie) is het risico van de buisleiding berekend. De buisleiding ter hoogte van het Nieuwe Landgoed is exact hetzelfde, qua diameter, druk, materiaal en inhoud, als de buisleiding ter hoogte van het plangebied. Uit onderzoek (rapport E12.015, d.d. 6 augustus 2012) blijkt dat de brandstofleiding geen plaatsgebonden risicocontour ($PR 10^{-6} = 0m$) heeft en de $PR 10^{-8}$ risicocontour (wat overeenkomt met het invloedsgebied) op 22 m afstand is gelegen.



Weergave ligging brandstofleiding (blauw) en invloedsgebied (groene lijnen)

Scherf 19 en 25 zijn het dichtst bij de N224 en de brandstofleiding gelegen. Scherf 19 is op ca. 38 m van de leiding gelegen en scherf 25 is op circa 30 m afstand gelegen. Beide scherven zijn daarmee buiten het invloedsgebied van de brandstofleiding gelegen. Daarmee vormt deze buisleiding geen belemmering voor realisatie en heeft het plangebied geen invloed op het groepsrisico.

Weg, water en spoor

Aan de westzijde is de snelweg A30 gelegen. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De A30 heeft geen plaatsgebonden risicocontour $PR 10^{-6}/\text{jaar}$ (is op de weg gelegen) en een plasbrandaandachtsgebied. De planlocatie is op een grotere afstand dan 200 m gelegen. Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is nader onderzoek niet nodig.

Ten zuiden van de planlocatie is de N224 gelegen. Over deze weg vindt enig vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In verband met de ontwikkeling van vlek B van Kernhem, waar scherf 21 binnen valt, is onderzoek gedaan naar de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen op de N224 (en de A30). Dit is gerapporteerd in rapport met kenmerk E.12.006 Onderzoek externe veiligheid N224 A30 t.b.v. Kernhem vlek B d.d. 7 juni 2012. Daaruit blijkt dat er voor de A30 en N224 geen plaatsgebonden risicocontour $PR 10^{-6}/\text{jaar}$ aanwezig is. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de ambitiewaarden uit het gemeentelijke beleid.

Door invulling van de woongebieden neemt het groepsrisico uiteraard toe ten opzichte van de huidige situatie (zonder bebouwing), maar het groepsrisico blijft ruimschoots onder de oriëntatiewaarde. Door dit bestemmingsplan wordt meer flexibiliteit geboden voor de invulling van de woongebieden, maar dit zal in de praktijk geen grote wijzigingen tot gevolg hebben voor de uiteindelijke populatie binnen. Dit bestemmingsplan zal dan ook geen wijzigingen in het groepsrisico teweeg brengen.

Over de overige in en nabij het plangebied gelegen wegen worden geen relevante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd. Vervoer van gevaarlijke stoffen per water of per spoor is in de omgeving van het plangebied niet aan de orde.

Conclusie

Voor geen van aspecten overlapt een $PR 10^{-6}/\text{jaar}$ contour de nieuwe kwetsbare objecten binnen het plangebied. De ontwikkeling van het plangebied heeft geen invloed op het groepsrisico van een risicobron.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan Woongebieden scherven 5 tot en met 9, 19, 24A, 24B en 25 binnen vlek B van Kernhem.

3.4.6. Brandveiligheid

Besluit veiligheidsregio's.

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

Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid.

Met betrekking tot de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten zijn er voor de wegen eisen gesteld. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverlenings-voertuigen 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 de "Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid", een uitgave van Brandweer Nederland, worden deze eisen uitgeschreven.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan.

Voor de bereikbaarheid van hulpverleningsvoertuigen voor de gemeente Ede zijn hoofd- en subaanrijdroutes in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan vastgesteld in 2014. Deze routes zullen moeten worden herzien in verband met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Ede. Wegen die zijn aangewezen als hoofd- of subaanrijdroute moeten te allen tijde voor brandweervoertuigen toegankelijk en berijdbaar zijn.

Situatie plangebied

De nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan het beleid en regelgeving zoals hierboven genoemd. Hierbij rekening houdend met het collegebesluit ONT/2007/4525, waarin onder andere staat: "dat bij de ontwikkeling van Kernhem, vlek B geen specifieke woonvormen of gebouwen met andere gebruiksfuncties toe te staan, tenzij in het gebouw zelf afdoende maatregelen (gelijkwaardige oplossing brandveiligheid) worden getroffen in geval van brand. Daarnaast ook woningbouw in de vorm van portiekflats niet toe te staan in verband met de relatief grote overschrijding van de normtijden voor deze gebouwvorm in geval van calamiteiten."

3.4.7. Parkeren

Algemeen

Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen zijn de door de raad vastgestelde 'Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan' (GVVP) en de nota 'Parkeernormering gemeente Ede'. Daarnaast wordt gekeken naar de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie. Dit op basis van de landelijke gegevens van de CROW (nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte).

Verkeersontsluiting

De hoofdontsluiting wordt gevormd door de noord-zuid lopende dreven waarmee dit deel van Kernhem onafhankelijk van het reeds gerealiseerde deel is ontsloten op de N224. Vanuit de dreven worden de woongebieden ontsloten door smalle oost-west lopende woonstraten, welke uitsluitend zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Verkeersgeneratie

Volgens de uitgave van het CROW “Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden (publicatie 256)” geldt voor woningen een verkeersgeneratie van circa 7 voertuigbewegingen per dag. In het plangebied worden 282 nieuwe woningen mogelijk gemaakt, dus dat betekent een extra verkeersgeneratie van circa 1.950 voertuigbewegingen per dag. De wegen in het plangebied hebben voldoende capaciteit om deze extra voertuigbewegingen te kunnen verwerken.

Fietsroutes

Het GVVP onderscheidt drie verschillende hoofdfietsroutes: fietssnelwegen, primaire fietsroutes en secundaire fietsroutes. Het plangebied wordt doorsneden door een aantal secundaire fietsroutes. In noord-zuidrichting zijn er twee secundaire fietsroutes, welke via de twee dreven lopen en aansluiten op enerzijds het fietspad langs de N224, een primaire fietsroute, en anderzijds de secundaire fietsroute over de Doesburgerdijk. Centraal door het plangebied loopt in oost-westrichting nog een secundaire fietsroute, welke de verbinding met Kernhem A verzorgt. Deze route is tevens onderdeel van de busroute door Kernhem.

Busroute

De busroute sluit via de oost-westfietsroute door Kernhem aan de op reeds bestaande busroute in Vlek A, zodat ook in dit wijkdeel sprake is van een optimale ontsluiting per openbaar vervoer.

Parkeren

In het bestemmingsplan “Woongebied Kernhem” (moederplan) is ten aanzien van het parkeren aangegeven dat er in Kernhem voor gekozen is het parkeren zoveel mogelijk te laten plaatsvinden buiten de oost-west gerichte straten. Daarbij wordt de parkeervunctie zoveel mogelijk geconcentreerd op de noord-zuid gerichte straten en in parkeerhofjes. In Kernhem is een parkeerverbodzone opgelegd. Dit betekent dat alleen op de aangegeven vakken geparkeerd mag worden.

In het moederplan is vastgesteld dat voor een parkeernorm wordt gehanteerd van 1,7 parkeerplaats per woning (1,45 parkeerplaats voor de ontwikkelaars binnen de scherven en 0,25 parkeerplaats voor de gemeente op de openbare weg).

Bij het hanteren van de parkeernorm is het van belang vast te leggen hoe de parkeerplaatsen die worden aangelegd op uitteefbaar terrein tellen. In principe hanteert de gemeente daarvoor reductiefactoren, zoals vastgelegd in de CROW-normering. Aangezien deze met de huidige opzet van het stedenbouwkundig plan niet haalbaar zijn, kiest de gemeente ervoor een andere reductiefactor toe te passen. In onderstaande tabel wordt per type parkeerplaats de parkeernorm aangegeven zoals die in vlek B wordt gehanteerd. Dit zal per gebied worden beoordeeld en indien aan de orde afzonderlijke afspraken worden gemaakt met de betreffende ontwikkelaar.

Een enkele parkeerplaats op eigen terrein Vereiste afmetingen: min. 2,5 mtr. breed en 5 mtr. lang (excl. fietserstoegang) incl. fietserstoegang geldt een breedte van min. 2,85 mtr. bij éézijdige harde afscheiding (tweekapper) en min. 3 mtr. bij een tweezijdige harde afscheiding.	1,0
Een oprit met garage (minimale maat 3x6 mtr.)	1,0
Een (in pandige) garage met standaard afmeting (voor fietsen is een alternatieve berging/toegang)	0,4
Een (in pandige) garage met breedte van min. 4 mtr. (zonder opstelplaats)	1,0
Een (in pandige) garage (voor fietsen is geen alternatieve berging/toegang)	0,0
Een lange privé-parkeerplaats (min. 10 mtr. lengte) met garage	1,3
Een lange privé-parkeerplaats (min. 10 mtr. lengte)	1,0
Privé dubbele parkeerplaats (min. 4,6 mtr. breed excl. Fietserstoegang anders 5,5 mtr. breed)	1,7
Plaats op parkeerhof (privé/madelig terrein) gekoppeld aan een woning	1,0
Openbare parkeerplaats door een ieder te gebruiken	1,0

Het aspect parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

Conclusie

Het plan zorgt niet voor een toenemende verkeers- en parkeerdruk op de omgeving. Daarmee zorgt het aspect verkeer en parkeren niet voor belemmeringen voor de haalbaarheid van voorliggend plan.

3.4.8. Water

Ten behoeve van de waterberging in het plangebied geldt dat deze gerealiseerd wordt voor het bouwrijp maken van de gronden. In dat geval zal gekeken worden naar zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve belasting van het riool.

3.4.9. Economische uitvoerbaarheid

In het kader van het bestemmingsplan “Woongebied Kernhem” is een onderzoek verricht naar de financiële uitvoerbaarheid. Het onderhavige plangebied maakt hier deel van uit. De grondexploitatie is vastgesteld in het Meerjaren Programma Grondbedrijf 2015 en laat een positief resultaat zien.

Aangezien de gemeente eigenaar is van de te ontwikkelen gronden is daarmee het kostenverhaal verzekerd.

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 “Woongebied Kernhem, scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25” in Ede en het bestaat uit een verbeelding (nummer E15013 d.d. 26-01-2016), toelichting en regels.

4.3. Regels

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’, ‘Verkeer’, ‘Woongebied - 1’, ‘Woongebied - 2’, ‘Woongebied - 3’, ‘Woongebied - 4’, ‘Woongebied - 5’, ‘Woongebied - 6’ en ‘Woongebied - 7’.

5. Procedure

5.1. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Ede, Woongebied Kernhem, scherven 5 t/m 9, 19, 24a, 24b en 25' heeft van 26 november 2015 tot en met 6 januari 2016 ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend.

5.2. Overleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente vooroverleg gevoerd met het Ministerie van Defensie, Waterschap Vallei en Veluwe en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Ministerie van Defensie

Verzocht wordt alle verwijzingen naar het defensie gebruik van de brandstofleiding langs de N224 te verwijderen en bijvoorbeeld te vervangen door de breed gehanteerde term "brandstofleiding".

Reactie gemeente

De gevraagde wijziging is doorgevoerd.

Waterschap Vallei en Veluwe

Van Waterschap Vallei en Veluwe is geen reactie ontvangen.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is geen reactie ontvangen.

6. Procedure

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

Zodra een overtreding is geconstateerd, zal worden nagegaan of een oplossing (legalisatie) mogelijk is. Kan geen vergunning worden verleend (bijvoorbeeld 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.