



TOELICHTING

**ontwerpbestemmingsplan
“Ede, Laan der Verenigde Naties - West”**

Inhoud

1. Inleiding.....	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Vigerend bestemmingsplan	5
1.3 Ligging locatie.....	5
1.4 Procedure	6
1.5 Leeswijzer.....	6
2. Beleidskader.....	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.1.1 Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening	7
2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	7
2.2 Provinciaal beleid	8
2.3 Regionaal beleid.....	11
2.4 Woonvisie Ede 2030.....	12
2.5 Conclusie beleid	12
3. Onderzoek en randvoorwaarden	13
3.1 Ruimtelijk / planologisch	13
3.1.1 Stedenbouwkundige opzet	13
3.1.2 Bebouwing	13
3.1.3 Groen en inrichting	13
3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit	13
3.3 Verkeer en parkeren.....	14
3.3.1 Beleid/regelgeving	14
3.3.2 Bestaande en nieuwe situatie	14
3.3.3 Conclusie	16
3.4 Waterparagraaf.....	16
3.4.1 Algemeen.....	16
3.4.2 Beleid	16
3.5 Archeologie / cultuurhistorie	18
3.5.1 Ontwikkeling en beleid.....	18
3.5.2 Situatie	18
3.5.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan	19
3.6 Ecologie	19
3.6.1 Beleid en regelgeving	19
3.6.2 Flora- en faunawet.....	20
3.6.3 Natuurbeschermingswet 1998	20
3.6.4 Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO).....	20
3.6.5 Situatie plangebied	21
3.6.6 Conclusie	21
3.7 Milieuzonering	22
3.7.1 Algemeen.....	22
3.7.2 Zonering.....	22
3.7.3 Conclusie	22
3.8 Bodem	23
3.9 Wet geluidhinder.....	24
3.10 Luchtkwaliteit	25
3.11 Externe Veiligheid.....	26
3.12 Brandweer	28
3.12.1 Beleidskader	28
3.12.2 Situatie plangebied	29
4. Juridische aspecten.....	31
4.1 Algemeen.....	31
4.2 Hoofdopzet	31
4.3 Planregels.....	31
4.4 Bestemmingen.....	31
5. Uitvoerbaarheid	33
5.1 Algemeen.....	33

5.2 Economische uitvoerbaarheid	33
5.2.1 Eigendom.....	33
5.2.2 Planschade	33
5.2.3 Exploitatieplan en overeenkomst.....	33
5.2.4 Grondexploitatie.....	33
5.3 Overleg en inspraak	33
5.3.1 Overleg met omwonenden.....	33
5.3.2 Overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	33
5.3.3 Zienswijzen	35
6. Handhaving.....	36
6.1 Algemeen.....	36
6.2 Handhavingprocedure	36

Bijlagen

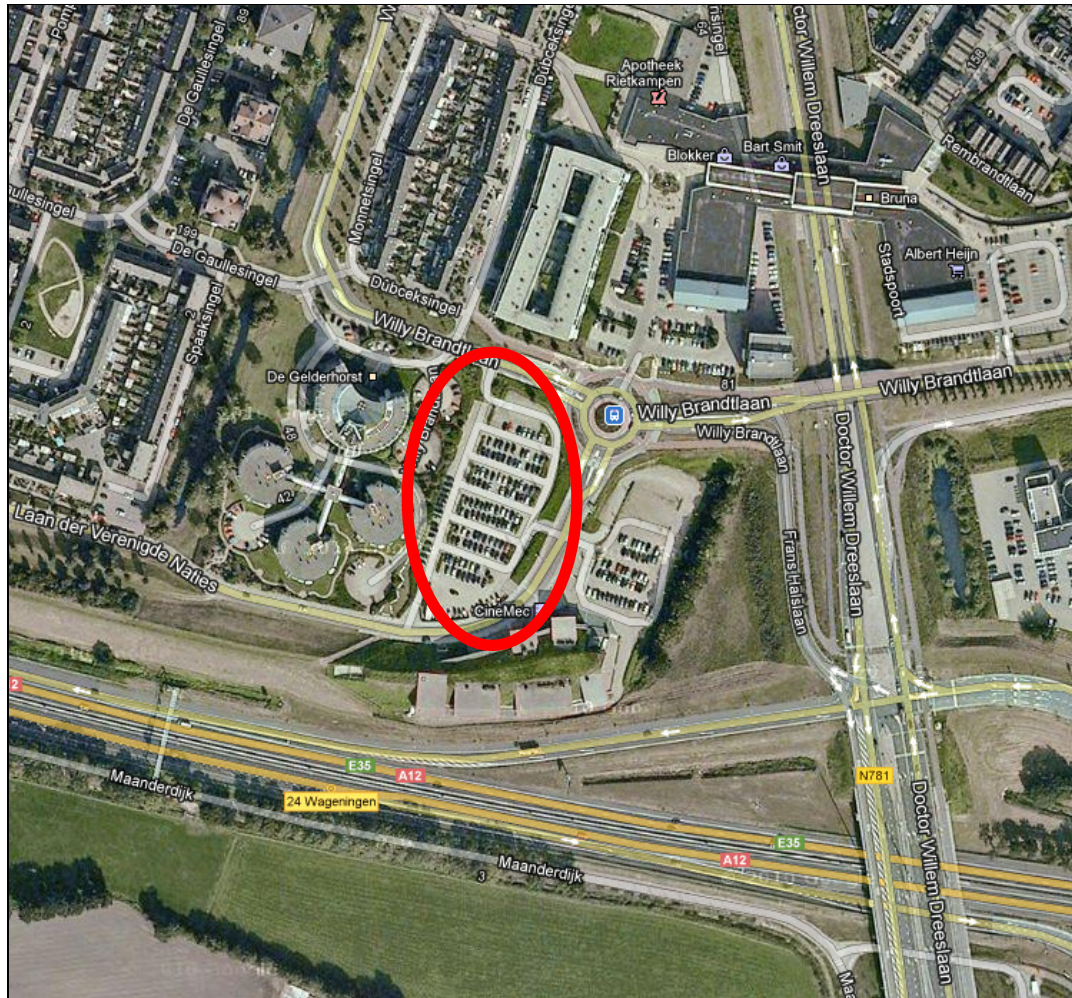
1. Bodemonderzoek
2. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ten behoeve van Bestemmingsplan 'Ede, Laan der Verenigde Naties - West', rapportnummer E16.015
3. Onderzoek externe veiligheid rijksweg A12 ten behoeve van Bestemmingsplan 'Ede, Laan der Verenigde Naties - West', rapportnummer E16.016

Toelichting

als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

1. Inleiding

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



Figuur 1: Luchtfoto plangebied (Bron: Google Maps)

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor dit bestemmingsplan is de herontwikkeling van het gebied ten zuiden van de Willy Brandtlaan en ten westen van de Laan der Verenigde Naties in Ede. In het plangebied zullen appartementen en vrijetijds- en ontspanningsvoorzieningen mogelijk gemaakt worden.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

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

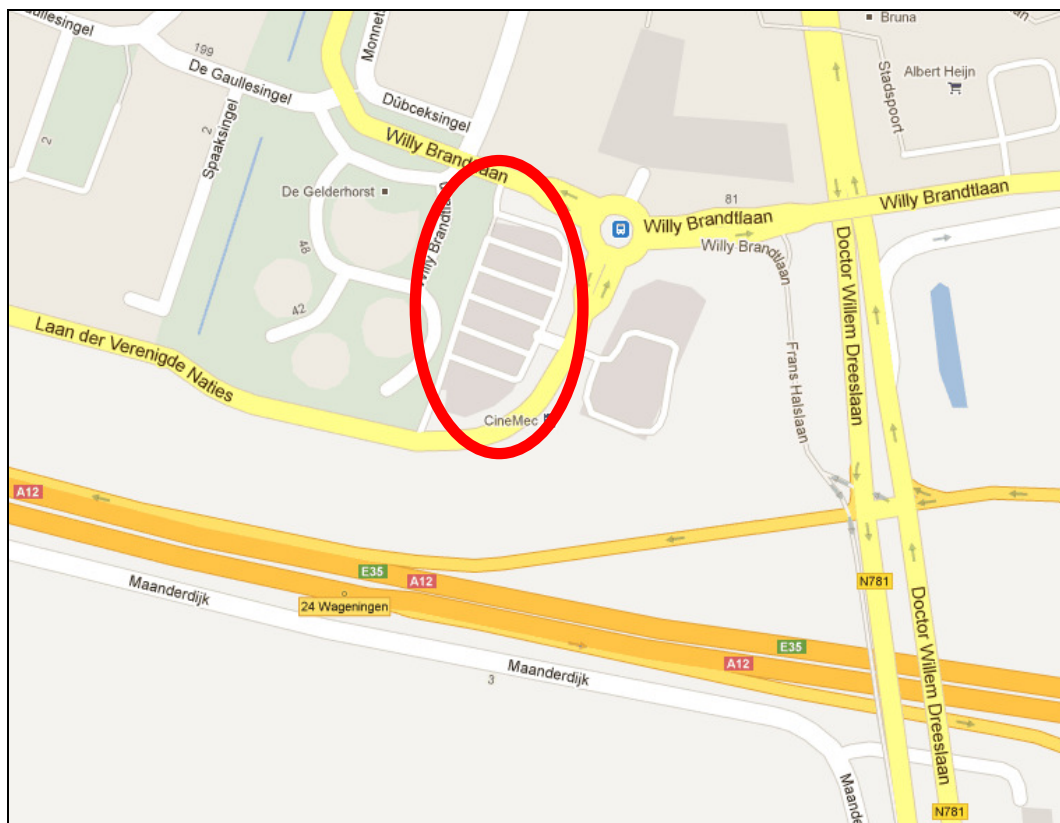
In dit bestemmingsplan heeft het onderhavige plangebied de bestemming ‘Woongebied Rietkampen / zône I’ met de aanduiding ‘kantorencomplex’. De gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor:

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

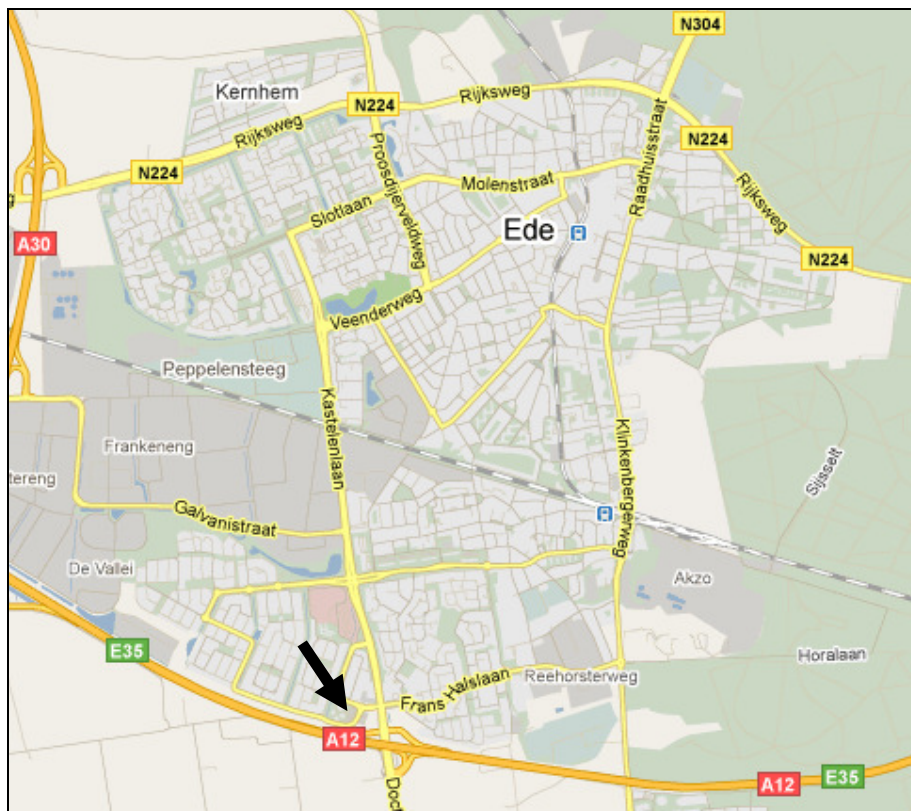
De ontwikkeling van appartementen en vrijetijdsvoorzieningen passen op verschillende punten niet in de bouwbepalingen van het geldende bestemmingsplan. Verder moet worden opgemerkt dat het voor dit gebied geldende bestemmingsplan verouderd is. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk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

1.3 Ligging locatie

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Willy Brandtlaan en aan de oost- en zuidzijde door de Laan der Verenigde Naties in Ede.



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



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

1.4 Procedure

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

1.5 Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt een inleiding op het plan gegeven en wordt de gekozen planmethodiek beschreven. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van het relevante beleid opgenomen. In hoofdstuk 3 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Hoofdstuk 4 geeft de juridische regeling en hoofdstuk 5 beschrijft de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 5 worden tevens de uitkomsten van de inspraak en het vooroverleg opgenomen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 aandacht besteed aan het aspect handhaving van het bestemmingsplan.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening

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

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

In het Barro zijn geen projecten beschreven die voor ontwikkeling van appartementen en vrijetijdsvoorzieningen aan de Laan der Verenigde Naties van belang zijn.

2.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijk heeft in maart 2012 haar beleid uit de Nota Ruimte geactualiseerd door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast te stellen, met het motto 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig'. Het Rijk streeft hiermee naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen en laat meer over aan gemeenten en provincies.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

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

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

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

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

Tevens is in de Structuurvisie de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Ze is bedoeld als bijdrage aan een zorgvuldige afweging van belangen en een transparante besluitvorming. De ladder is per 1 oktober 2012 wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Bij iedere stedelijke ontwikkeling, zoals bedrijventerreinen, detailhandel of woningbouwlocaties, moet verantwoord worden dat deze in een actuele regionale vraag voorziet.

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, en;
- 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 Ede 2030 (zie paragraaf 2.4) en de regionale KWP-afspraken (zie paragraaf 2.2.3) moet worden vastgesteld dat sprake is van een actuele behoefte voor extra woningbouw in de gemeente Ede. Het onderhavige project maakt onderdeel uit van het gemeentelijk woningbouwprogramma (vastgelegd in diverse gemeentelijke beleids- en visiedocumenten zoals Nota Woningbouwprogrammering 2011, Woonvisie 2012 en de Woonvisie Ede 2030) ter grootte van 6.000 woningen in de periode 2015 – 2030 (400 woningen gemiddeld per jaar). Het woningbouwprogramma in z'n totaliteit is minimaal (kwantitatief) nodig om de verwachte bevolkings- en huishoudensgroei op te vangen tot 2030. Het gemeentelijk woningbouwprogramma past bij de regionale kwantitatieve afspraken die gemaakt zijn in Regio Food Valley-verband (Gelders deel), het zogenaamde Kwalitatief WoningProgramma (herijking 2015). De KWP-afspraken zijn gebaseerd op de meest recente provinciale bevolkingsprognoses. Het KWP heeft een kortere scope dan de Woonvisie (2025 versus 2030). Om die reden is voor Ede een aantal van 4.000 woningen opgenomen voor het tijdvak 2015 – 2025 (400 woningen/jaar).

Alle appartementen worden in het huursegment gerealiseerd. In dit segment is sprake van schaarste en forse behoefte (ook als zodanig vastgelegd in de Woonvisie 2030). Ook op dit vlak voldoet de ontwikkeling aan de aantoonbare regionale en lokale behoefte. De locatie is binnenstedelijk gelegen. Het betreft een binnenstedelijke herstructureringslocatie, nabij voorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet daarmee aan het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Gelderland (december 2015)

De sturing en beoordeling van plannen wordt in de Omgevingsvisie Gelderland hoofdzakelijk gebaseerd op de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik en het woningbouwprogramma.

Om zorg te dragen voor een goede ruimtelijke ordening en omgevingsbeleid hanteert de provincie een zogenaamde duurzaamheidsladder, een processchema dat alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen of initiatieven voor stedelijke functies, via beleidskaders begeleidt naar een optimale locatiekeuze. Nadrukkelijk wil de provincie de ladder inzetten voor het 'goede gesprek' over ruimtelijke ontwikkelingen of initiatieven. In de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is de Rijksladder voor duurzame verstedelijking (opgenomen in artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening) geïncorporeerd.

Doelen van de Gelderse ladder zijn:

- Begeleiden van de bundeling van de verstedelijking in Gelderland en op gepaste wijze ruimte geven aan spreiding van stedelijke functies in landelijk gebied. De provincie faciliteert het actuele veranderingsproces van nieuwbouw naar beheer en vernieuwing stedelijk gebied.
- Voorkomen van nieuwe ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand stedelijk gebied.
- Bevorderen van vraaggerichte programmering waarbij de behoefte aan de betreffende stedelijke functie centraal staat en aangetoond moet worden.
- Stimuleren van overtuigende motivering in en transparante besluitvorming over ruimtelijke plannen.

Uitgangspunten voor de Gelderse ladder:

- Bij verstedelijking in eerste instantie de focus leggen op de bestaande voorraad aan gebouwen (denk aan hergebruik en transformatie) en in tweede instantie aan beschikbare gronden (denk aan nieuwbouw). Eerst in stedelijk gebied dan in landelijk gebied.
- Het stedelijk gebied niet bij voorbaat volbouwen. Het gaat om het maken van een zorgvuldige afweging, waarbij stedenbouw, wateropvang, klimaatadaptatie en leefomgevingskwaliteiten redenen kunnen zijn om 'open' plekken in het stedelijk weefsel te handhaven en te versterken.
- Aandacht voor stads- en dorpsrandzones door introductie van het al dan niet grenzen aan bestaand stedelijk gebied.
- In zijn algemeenheid geeft grondeigendom alleen geen recht om te mogen bouwen.

Randvoorwaarden bij locatiekeuze:

- Behoeft stedelijke functie aantonen in relatie tot de bestaande of te herstructureren voorraad.
- Meer aandacht voor passende ontsluiting en betere benutting van multimodale knooppunten.
- Meewegen van gebiedskwaliteiten en omgevingscondities op gebied van milieu, gezondheid en veiligheid.
- Rekening houden met het generieke beleid voor de betreffende functie en de daarbij behorende gebiedscategorieën.

De Gelderse ladder omvat zes stappen om tot een zorgvuldige afweging van locatiekeuzes voor stedelijke functies in stedelijk én in landelijk gebied te komen. De Gelderse ladder is een verbijzondering van de rijksladder voor duurzame verstedelijking en is verankerd in de omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie is de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik als volgt opgebouwd.:

- a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte;
- b. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a blijkt dat sprake is van een actuele behoefte, wordt beschreven in hoeverre in de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gebouwen door herstructurering, transformatie of anderszins;
- c. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet door middel van benutting van beschikbare gebouwen kan plaatsvinden, wordt beschreven

- in hoeverre in de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door nieuwbouw op beschikbare gronden;
- d. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel c, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre in de behoefte kan worden voorzien door benutting van bestaande bebouwing in het landelijk gebied door hergebruik, herstructurering, transformatie of anderszins, die gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
 - e. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel d, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet middels benutting van bestaande bebouwing in het buitengebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre kan worden voorzien in de behoefte op locaties aansluitend op het bestaand stedelijk gebied die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
 - f. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel e, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet aansluitend op het bestaand stedelijk gebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre kan worden voorzien in de behoefte op locaties die niet aansluiten op het bestaand stedelijk gebied, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Belangrijk is dat de toepassing van de Gelderse ladder niet 'mechanisch' gaat werken. Dat betekent dat de ladder niet als een strak keurslijf moet gaan dienen maar als een richtinggevend instrument. Het is een instrument voor het goede gesprek, zo vroeg mogelijk in het plantraject.

Voor de onderbouwing van de behoeftevraag wordt verwezen naar paragraaf 2.1.2. waar de Rijksladder van duurzame verstedelijking is beschreven. Voor de Gelderse ladder wordt vastgesteld dat de kern Ede niet beschikt over bestaande bebouwing c.q. gronden binnen stedelijk gebied waar de behoeftevraag opgevangen kan worden. De behoeftevraag kan evenmin worden opgevangen in bestaande bebouwing in het landelijk gebied. Bij de locatiekeuze is rekening gehouden met de meest wenselijke aansluiting op het bestaande stedelijke gebied met goede ontsluitingsmogelijkheden. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met de uitgangspunten uit de provinciale Omgevingsvisie

2.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Met de verordening stellen Provinciale Staten regels over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen. Deze regels kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels.

De Omgevingsverordening Gelderland is gelijktijdig met de Omgevingsvisie in werking getreden. De regels in de Omgevingsverordening zijn gebaseerd op de provinciale Omgevingsvisie. In de verordening is bepaald dat nieuwe woningbouwlocaties dienen te passen binnen de daarvoor opgestelde Woonprogramma's. Uit de volgende alinea blijkt dat hieraan wordt voldaan. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale Omgevingsverordening.

2.2.3 Woonvisie Gelderland, Kwalitatief Woonprogramma –(KWP3) en herijking kwantitatieve afspraken 2015

De provincie Gelderland maakt met haar regio's afspraken over het woningbouwprogramma. In 2012 hebben de Gelderse gemeenten van de Regio Food Valley afspraken gemaakt over de verdeling van het woningbouwprogramma met de provincie Gelderland in het kader van het Kwalitatief WoonProgramma 2010 – 2019 (KWP3). In 2014 heeft de provincie Gelderland nieuwe bevolkingsprognoses opgesteld (Gelderse prognose 2014). Deze prognose is uitgangspunt bij het nieuwe voorstel voor de kwantitatieve verdeling van de Gelderse FoodValley-gemeenten.

De regionale afspraken zijn gebaseerd op de Gelderse prognose 2014. Het aantal woningen voor de Gelderse gemeenten bedraagt 11.500 voor de periode 2015-2025 en ca. 14.500 voor de gehele regio FoodValley.

Op basis van de bevolkingsprognose is eind 2015 de volgende binnenregionale verdeling voor de Gelderse gemeenten vastgesteld (2015-2025):

Gemeenten	
Ede	4.000
Barneveld	3.500
Nijkerk	2.000
Wageningen	1.600
Scherpenzeel	500
TOTAAL	11.600

Op basis van monitoring wordt periodiek bepaald of de aantallen nog reëel zijn. De 4.000 woningen voor Ede vallen binnen het totale woningbouwprogramma van de gemeente Ede ter grootte van circa 6.000 woningen (2015 tot 2030, 400 woningen gemiddeld per jaar (stad en dorpen)). Het totale woningbouwprogramma voorziet is tenminste nodig voor de opvang van de groei van de bevolking van de gemeente Ede en de groei van het aantal huishoudens tot 2030. Het project Valley Center is onderdeel van dit woningbouwprogramma en valt onder de regionale woningbouwafspraken.

2.2.4 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 beprijzen (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.

2.3 Regionaal beleid

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

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

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

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

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

De ambitie van Regio Foodvalley is om zich te ontwikkelen tot hét agrofoodcentrum van

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

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

2.4 Woonvisie Ede 2030

In december 2015 is de Woonvisie Ede 2030 vastgesteld. De Woonvisie benoemt de ambities voor het wonen in de gemeente Ede tot 2030. De ambities zijn uitgewerkt in een achttal sporen. Uitgangspunt is het woningbouwprogramma (6.000 woningen van 2015 tot 2030) dat past bij de groeiprognozes in bevolking en huishoudens.

De Woonvisie benoemt de volgende sporen:

1. Groeien met Kwaliteit
2. Balans bestaand nieuwbouwprogramma en nieuwe binnenstedelijke en -dorpse locaties
3. Betaalbare woningvoorraad
4. Gevarieerde opbouw wijken en dorpen
5. Duurzame en levensloopbestendige woningvoorraad
6. Wonen met een hoog voorzieningenniveau
7. Wonen in het groen
8. Wonen in Food Valley

Het project Valley Center maakt onderdeel uit van het woningbouwprogramma zoals in spoor 1 van de Woonvisie benoemd. Het plan voorziet in de realisatie van 60 huurwoningen. Hiermee draagt het project bij aan spoor 4 van de Woonvisie; er wordt namelijk een segment ontwikkeld dat in meer differentiatie van de woningvoorraad in dat gebied voorziet. De woningen die bestemd zijn voor cliënten van de Gelderhorst dragen bij aan spoor 5 en 6 van de Woonvisie. Overigens worden de woningen ontwikkeld nabij diverse voorzieningen (winkelcentrum, leisure, bioscoop), ook dit sluit goed aan op spoor 6 van de Woonvisie.

2.5 Conclusie beleid

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

3. Onderzoek en randvoorwaarden

3.1 Ruimtelijk / planologisch

3.1.1 Stedenbouwkundige opzet

Met de bouw van de appartementen en de leisurefuncties wordt een tweetal stedenbouwkundige doelstellingen gerealiseerd. Allereerst wordt de stadsentree van Ede Zuid verder afgerond. Langs de hoofd-invalsweg, de Dr. Willem Dreeslaan wordt de laatste ontbrekende bebouwing toegevoegd die samen met de bebouwing aan de overzijde (kantorenpark Edese Manen) en het toekomstige hotel een stedelijke stadspoort gaat vormen. De hoofdmassa van de bebouwing wordt daartoe parallel aan de Laan der Verenigde Naties gepositioneerd.

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

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

3.1.2 Bebouwing

Door de prominente ligging aan de stadsentree dient de bebouwing voldoende hoogte te krijgen. Het gebouw moet goed zichtbaar zijn zowel vanaf de Dr. W. Dreeslaan en vanaf de A12. De bouwhoogte dient anderzijds ook niet teveel af te wijken van de omringende bebouwing. Het moet onderdeel uitmaken van de bouwkundige structuur van het gebied Stadspoort Zuid-Edese Manen.

3.1.3 Groen en inrichting

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

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

Op het nieuwe uitgaansplein komen bomen en plantsoentjes die de stenen ruimte aangenaam maken als verblijfsplek. Een hoogwaardige inrichting zal uitgangspunt zijn bij de keuze van materialen.

3.1.4 Architectuur en beeldkwaliteit

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

3.3 Verkeer en parkeren

3.3.1 Beleid/regelgeving

Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid staat beschreven in de Omgevingsvisie Gelderland (2014). In deze visie staat beschreven hoe de provinciale omgeving er in de toekomst uit moet zien. Het gaat over verkeer, water, natuur, milieu en ruimtelijke ordening. Het plan vervangt het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP-2). Het gaat vooral om een duurzame economie en een veilige leefomgeving van hoge kwaliteit.

GVVP

De hoofdlijnen van het verkeers – en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede staan beschreven in het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP-2014). Het GVVP geeft de kaders aan waarbinnen:

- Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst;
- verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd;
- verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd.

In het GVVP is onder meer de wegencategorisering en de fietsstructuur vastgelegd. In de wegencategorisering worden voor dit bestemmingsplan gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen onderscheiden.

In de fietsstructuur zijn de utilitaire en recreatieve fietsroutes aangewezen. Deze routes dienen te voldoen aan vier eisen van fietsvriendelijkheid, namelijk: directheid, veiligheid, comfort en samenhang.

Fietsbeleid

Het Fietsmobiliteitsplan is een uitwerking van het GVVP. Het Fietsmobiliteitsplan draagt bij aan drie doelstellingen, te weten:

1. Fietsveiligheid: de verkeersveiligheid van de (fiets)infrastructuur wordt op niveau gehouden en een verkeersveiliger gebruik wordt verwezenlijkt.
2. Duurzaamheid: het fietsbeleid levert een zichtbare bijdrage aan de klimaat- en energiedoelstelling van de gemeente Ede
3. Fietsstad: Ede wordt een echte fietsgemeente en kan zich meten met de andere fietssteden in Nederland meten.

Nota Parkeernormering

In 2016 is de Nota Parkeernormering vastgesteld. Hierin wordt aangegeven dat één van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is bij nieuw- en verbouwprojecten de eis gesteld dat de hoeveelheid parkeerplaatsen die extra nodig is voor het betreffende project op eigen terrein wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk.

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de vastgestelde Nota Parkeernormering.

3.3.2 Bestaande en nieuwe situatie

Auto

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

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

Toename autoverkeer

Op basis van de kencijfers van het CROW ten aanzien van verkeersgeneratie (publicatie 317) is de verwachte toename van het verkeer ten behoeve van het bouwplan maximaal 1000 motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen kan prima worden opgevangen op de gebiedsontsluitingswegen Laan der Verenigde Naties, Willy Brandtlaan en Dr. W. Dreeslaan. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke verkeersfunctie en zijn gericht op het bereikbaar maken en verbinden van wijken. Dit soort wegen zijn ingericht om belangrijke verkeersstromen te verwerken. De Dr. W. Dreeslaan verwerkt op dit moment circa 32.000 motorvoertuigen per werkdagemaal (telling 2016) en een beperkte toename van maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal leidt naar verwachting niet tot een terugslag op de rijksweg A12. Daarbij is de verwachting dat niet alle motorvoertuigen via de rijksweg A12 het bouwplan benaderen, maar ook vanuit noordelijke richting. In de praktijk is het aantal motorvoertuigen die rijksweg A12 gebruiken om het bouwplan te bereiken dus nog lager dan 1000 motorvoertuigen. Daarbij heeft de Dr. W. Dreeslaan en de aansluiting met de A12 onze continue aandacht en zal met de aanwezige verkeersregelinstantie(s) het (toekomstige) verkeer zo goed mogelijk worden gefaciliteerd om onder andere terugslag te voorkomen.

Fiets

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

Parkeren

De ontwikkeling in het plangebied dient te voorzien in eigen parkeerbehoefte. Hierin wordt voorzien door de realisatie van een parkeerterrein. Dit parkeerterrein is voor motorvoertuigen te bereiken via de Laan der Verenigde Naties. De in- en uitrit van het parkeerterrein vindt zodanig plaats dat de verkeersverwerking verkeersveilig kan plaatsvinden. Met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers is dit een vereiste.

Busroutes

De Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan maken deel uit van het openbaarvervoer-netwerk, inclusief bijbehorende voorzieningen zoals haltes. De inrichting van deze wegen is afgestemd op de mogelijkheid dat er lijndiensten rijden met groot materieel.

Het plangebied wordt door openbaar vervoerverbindingen ontsloten:

- De lokale buslijnen die lopen over de Laan der Verenigde Naties en daarmee de woonwijk Rietkampen en ziekenhuis Gelderse Vallei verbinden met het station Ede-Wageningen.
- De Valleilijn die loopt over de Dr. W. Dreeslaan en die station Ede-Wageningen verbindt met Wageningen. De Valleilijn maakt deel uit van het hoogwaardig openbaarvervoertraject (HOV) tussen Ede en Wageningen.

Routes nood- en hulpdiensten

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

Verkeersveiligheid

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

3.3.3 Conclusie

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

3.4 Waterparagraaf

3.4.1 Algemeen

In het kader van de Watertoets heeft overleg met de waterbeheerder plaatsgevonden. In 2006 is advies gevraagd van het Waterschap Vallei en Eem voor de waterparagraaf in het ontwerp bestemmingsplan Valley Center. Dit advies is verwerkt in de huidige waterparagraaf voor het bestemmingsplan Valley Center West.

3.4.2 Beleid

Waterwet (Ww)

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

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

Op grond van artikel 10.33 Wet milieubeheer hebben Gemeenten de zorgplicht ten aanzien van de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater, dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen.

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Waterplan 2013-2017. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei & Eem. De belangrijkste uitgangspunten voor de omgang met water, die in het Waterplan worden beschreven zijn:

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

Hemelwaterbeleid

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

- foutieve afkoppeling zichtbaar (voorkoming bodemvervuiling);
- bewustwording burger;
- verbeteren kwaliteit leefomgeving.

Grondwatervisie

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

Met 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.

Huidige situatie

Voor de huidige situatie is waar mogelijk gebruik gemaakt van het geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling Valley Center Oost. De hoogten rondom het plangebied variëren met circa 1,5 m. Van oost naar west geldt voor de Laan der Verenigde Naties een hoogte van 13,40 m +NAP en bij de grens met het perceel Gelderhorst is de maaiveldhoogte circa 12,00 +NAP. Van noord naar zuid geldt voor de Willy Brandtlaan een hoogte van 13,70 m +NAP en ter hoogte van het zuidelijk deel 12,09 +NAP. De huidige parkeerplaats ligt op NAP +12,25 m tot NAP +12,45 m. Het gebied deed in het verleden dienst als gronddepot van de gemeente. Destijds was de maaiveldhoogte lager dan nu; het terrein is opgehoogd. Van oorsprong bestaat het gebied voornamelijk uit Beekeerdgronden bestaande uit lemig fijn zand. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) is circa NAP +10,90 m. In de wijken in de directe omgeving, Maandereng en Rietkampen, ligt een drainagesysteem om grondwater te kunnen afvoeren indien deze te hoog komen (voorkomen van grondwater-overlast). Het huidige parkeerterrein is niet aangesloten op het bestaande gemengde rioolstelsel in de weg. Het is bekend dat als gevolg van hoogteverschillen in het terrein maatregelen noodzakelijk zijn ter voorkoming van wateroverlast in de gebouwen (meest oppervlakkig afstromend water).

Regenwater

In Valley Center West moet 40 mm berging worden aangelegd op eigen terrein ten opzichte van het nieuwe verharde oppervlak binnen het plangebied. Op basis van de bodemgesteldheid en de diepte van de grondwaterstand is infiltratie van regenwater in de bodem mogelijk.

Gezien de stedenbouwkundige invulling is ter plaatse van de parkeerplaats ruimte voor een ondergrondse bergings- en infiltratievoorziening. In de Laan der Verenigde Naties ligt een gemeentelijk hemelwaterriool waarop vanuit de infiltratievoorziening een noodoverlaat mag worden gemaakt. Een uitlegger vanaf het gemeentelijk hemelwaterriool waarop kan worden aangesloten is al aanwezig.

Het type voorziening en de dimensionering moet nader uitgewerkt worden in overleg met de gemeente Ede. Intensief bezochte parkeerplaatsen kunnen het beste via een zuiverende constructie afwateren naar de infiltratievoorziening.

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

Vuilwater

Het huishoudelijk afvalwater van de nieuwe bebouwing moet worden aangesloten op de gemeentelijke gemengde riolering in de Laan der Verenigde Naties. Een uitlegger vanaf het gemengde riool waarop de particuliere vuilwaterriolering kan worden aangesloten is reeds aanwezig.

Hoogten

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

Het toekomstige vloerpeilen van de gebouwen moeten hoger liggen dan de kruin van de weg. Als richtlijn hierbij wordt 20 cm boven kruin weg aangehouden. Het bepalen van de vloerpeilen van de gebouwen zal in overleg met de gemeente moeten plaatsvinden.

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

3.5 Archeologie / cultuurhistorie

3.5.1 Ontwikkeling en beleid

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

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

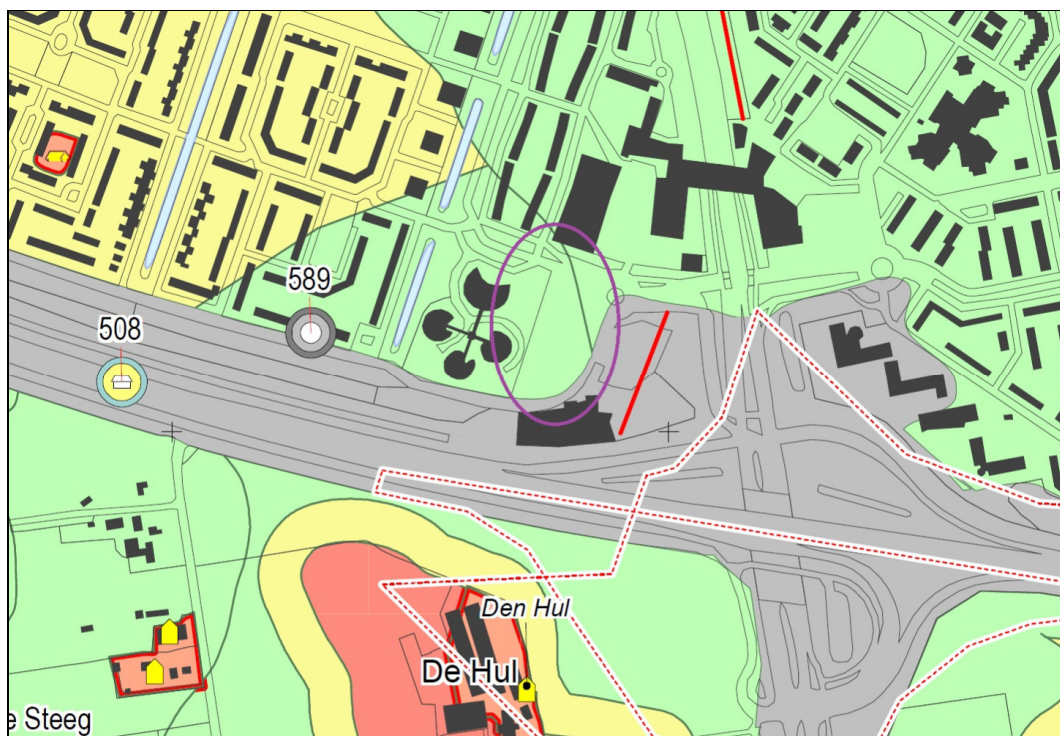
Bij de inventarisatie van bekende en te verwachten archeologische waarden in het onderhavige bestemmingsplangebied is gebruikt gemaakt van de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede.¹

3.5.2 Situatie

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.

In en in de directe omgeving (straal 250 m) van het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen archeologische monumenten en waardevolle archeologische terreinen. Ten westen van het huidige plangebied is een onbekende vondst aangetroffen (nr 589 op bijgevoegde kaart). Ten zuiden van het plangebied zijn twee archeologische onderzoeken uitgevoerd. Voor het plangebied 'Ede Oost' is een bureauonderzoek uitgevoerd. Op basis hiervan is geadviseerd dat op verschillende locaties nader archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In het plangebied 'Parklaan' is een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Het gebied direct ten zuiden van het huidige plangebied is nadien vrijgegeven, vanwege een verstoorde bodemopbouw.

¹ 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.



Figuur 5: Plangebied op de Cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente Ede

3.5.3 Uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van leisure en appartementen in het plangebied. Op basis van de informatie op de Cultuurhistorische Waardenkaart Ede is de kans klein dat tijdens de beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. 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 (artikel 53, lid 1 Monumentenwet 1988).

3.6 Ecologie

3.6.1 Beleid en regelgeving

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

De nieuwe Wet natuurbescherming (Natuurwet) zal voorzien in vereenvoudigde regels ter bescherming van de natuur, in decentralisatie van bevoegdheden naar provincies en in een goede aansluiting op het omgevingsrecht. De verwachting is dat deze wet op 1 januari 2017 in werking treedt. De nieuwe wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. In de nieuwe Wet natuurbescherming is overgangsrecht opgenomen.

3.6.2 Flora- en faunawet

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

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

- Artikel 8: het is verboden beschermde planten te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
- Artikel 9: het is verboden beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen;
- Artikel 10: het is verboden beschermde dieren opzettelijk te verontrusten;
- Artikel 11: het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren;
- Artikel 12: het is verboden eieren van beschermde dieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

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

3.6.3 Natuurbeschermingswet 1998

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

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

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

3.6.4 Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

In juli 2015 is door de provincie Gelderland de nieuwe Omgevingsvisie vastgesteld. Met deze Omgevingsvisie wordt de herijkte Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ruimtelijk vastgelegd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak die provincie en Rijk bij de decentralisatie van het natuurbeleid hebben gemaakt om de EHS planologisch te herijken. Voor de EHS komen twee nieuwe natuurbecategorieën in de plaats: het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelzone.

In het GNN geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Dat zijn ontwikkelingen van een groot algemeen of provinciaal belang of waarvoor – overtuigend gemotiveerd – geen alternatieven bestaan. Voor dergelijke uitzonderingen gelden specifieke spelregels die garanderen dat het Gelders Natuurnetwerk in stand blijft.

De GO is een gebied waar partners en partijen juist worden uitgenodigd om actief 'groene' doelen mee te helpen realiseren.

3.6.5 *Situatie plangebied*

Soorten uit tabel 1

Binnen het onderzoeksgebied zijn soorten aanwezig of kunnen soorten voorkomen die zijn opgenomen in tabel 1 van de Flora- en faunawet. Ze zijn daarmee licht beschermd.

Het gaat om de soortgroep:
grondgebonden zoogdieren (mol, egel, veldmuis).

Voor soorten uit tabel 1 geldt een algehele vrijstelling. Wel geldt de algemene zorgplicht. Deze houdt in dat de werkzaamheden geen wezenlijke invloed mogen uitoefenen op de soort. Daarnaast moet voorafgaand en tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk worden voorkomen of worden beperkt dat:

- dieren worden gedood of verwond;
- nesten of hollen worden beschadigd, weggenomen of verstoord.

Soortbescherming

Ter plaatse zijn de volgende elementen aanwezig:

- grasvegetaties met taldus;
- siergroen (solitaire berken en hagen van beuk);
- een struikenrij langs de westrand van het plangebied.

Tijdens een veldbezoek is één jaarrond beschermde vogel waargenomen, de huismus. Deze soort maakte gebruik van struikenrij aan de westzijde van het plangebied. Verwacht wordt dat naastgelegen woonwijk dient als vaste rust- en verblijfplaats voor de huismussen.

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

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

Gebiedsbescherming

Het plangebied te Ede ligt op ongeveer 2,5 kilometer afstand van het Natura 2000 gebied Veluwe en op ongeveer 4 kilometer afstand van het Natura 2000 gebied Binnenveld. Aangezien het plangebied in de bebouwde kom en direct langs de snelweg is gelegen, zullen effecten op natuur vooral lokaal van aard zijn. Gezien de ligging van het plangebied binnen de bebouwde kom, de lokale effecten en de afstand, zijn geen effecten op Natura 2000 gebieden als gevolg van de ingreep te verwachten. Enkele wooneenheden meer in een grote plaats als Ede op die hier bovengenoemde afstanden van Natura 2000 gebieden zal niet tot zodanig meer uitstoot van stikstof of recreatie leiden dat een merkbaar/meetbaar effect zal optreden.

3.6.6 *Conclusie*

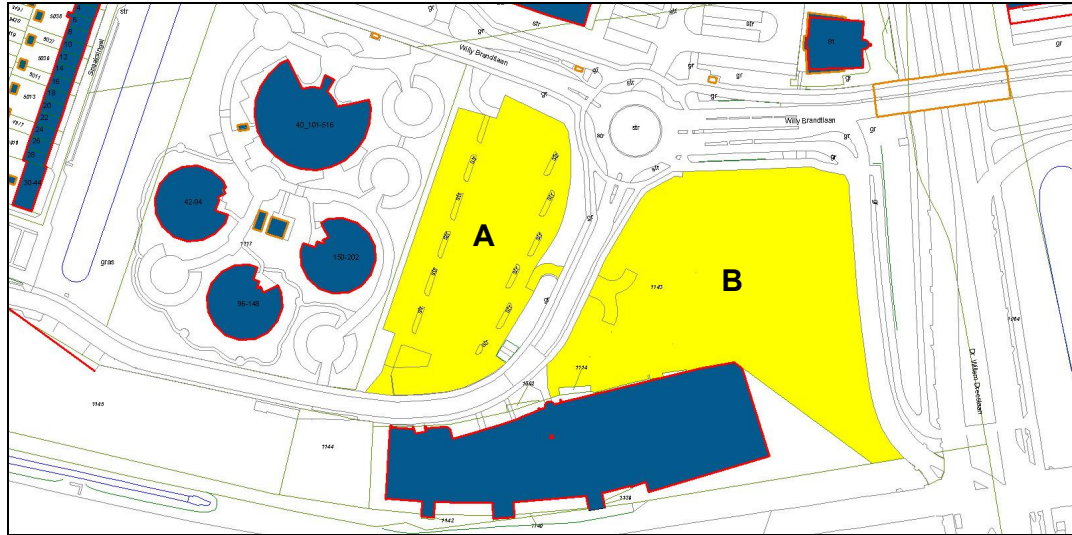
De natuurwetgeving vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied mits bovenstaande voorwaarden in acht worden genomen.

3.7 Milieuzonering

3.7.1 Algemeen

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

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



Figuur 6: Plangebied ten behoeve van milieuzonering

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

3.7.2 Zonering

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

Bij functiemengingsgebieden kan gedacht worden aan:

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

Omdat het gebied aan de rand van de bebouwde kom ligt, moet ook rekening worden gehouden met de belangen van de agrarische bedrijven aan de Maanderdijk direct ten zuiden van deze locatie. Berekeningen hebben uitgewezen dat de geurbelasting op bestaande bebouwing, onder andere De Gelderhorst en Cinemec, minder dan $3 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ bedraagt. Dit is volgens de Wet geurhinder en veehouderijen de maximaal toelaatbare geurbelasting voor geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom. De geplande bebouwing ligt direct naast De Gelderhorst en achter Cinemec en vormt om die reden dus geen belemmering voor deze agrarische bedrijven.

3.7.3 Conclusie

Het gevraagde ontwikkeling kan worden gerealiseerd in onderhavig gebied.

3.8 Bodem

Locatiebeschrijving en historie

Het plangebied ligt aan de Laan der Verenigde Naties/Willy Brandtlaan Ede. Het betreft het parkeerterrein van Cinemec en is deels verhard met klinkers en halfverharding. Plaatselijk is groen aanwezig. Uit het uitgevoerde historisch onderzoek zijn geen aanwijzingen naar voren gekomen die duiden op de aanwezigheid van verontreinigingen in grond en grondwater ter plaatse.

Bodemkwaliteit

De locatie is door Syncera Milieu in 2006 reeds verkennend onderzocht (kenmerk B06B0145, d.d. 14 juni 2006). Uit de onderzoeksresultaten van destijds blijkt dat in de bovengrond matig tot sterke bijmengingen aan puin en baksteen zijn aangetroffen. Uit de toetsingsresultaten blijkt dat in de boven- en ondergrond licht verhoogde gehalten aan PAK, minerale olie en EOX zijn gemeten. In het grondwater is plaatselijk een matig verhoogde concentratie aan arseen en een sterk verhoogde concentratie aan nikkel aangetoond. Tevens zijn in het grondwater licht verhoogde concentraties aan arseen, chroom en koper gemeten. De plaatselijk aangetoonde matig en sterk verhoogde concentraties aan respectievelijk arseen en nikkel hebben vermoedelijk een natuurlijke oorzaak. De onderzoeksresultaten vormen milieuhygiënisch geen belemmering voor de huidige en toekomstige bestemming. Het uitvoeren van vervolgonderzoek werd niet noodzakelijk geacht.

Door Tauw is in 2016 de locatie wederom verkennend onderzocht (kenmerk R001-1245023HJS-rlk-V02-NL, d.d. 30 november 2016). Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat grotendeels op de locatie een halfverharding (puingranulaat) aanwezig is. Deze betreffende halfverharding is echter niet onderzocht. Dit omdat wordt aangenomen dat deze na 2006 is aangelegd. Ter plaatse van het overig terrein zijn in de boven- en ondergrond zintuiglijk sporen puin aangetroffen. Tijdens het veldonderzoek is zintuiglijk geen asbestverdacht (plaat)materiaal op en/of in de bodem van de locatie aangetroffen. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat het uitgevoerde onderzoek niet is bedoeld om de aanwezigheid van asbest op en/of in de bodem vast te stellen. Hiervoor dient er een verkennend asbestonderzoek conform de NEN 5707 en/of NEN 5897 te worden uitgevoerd.

Op basis van het historisch vooronderzoek en resultaten van het verkennend bodemonderzoek wordt het uitvoeren van een asbestonderzoek niet nodig geacht. In de boven- en/of ondergrond van de locatie zijn licht verhoogde gehalten aan PAK, PCB's en/of minerale olie gemeten. In het grondwater is plaatselijk slechts een licht verhoogde concentratie aan barium aangetoond.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat op de locatie geen geval van ernstige bodemverontreiniging is aangetoond. De gemeten licht verhoogde gehalten aan PAK, PCB's en minerale olie in de boven en/of ondergrond en de aangetoonde licht verhoogde concentratie aan barium in het grondwater vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek. De onderzoeksresultaten vormen milieuhygiënisch geen belemmering voor de voorgenomen nieuw-bouw van appartementen, met commerciële plint respectievelijk voor zorgcomponent en leisure.

Aanbevolen wordt om de in het plangebied aanwezige halfverharding (puingranulaat) tijdens het bouwrijp maken van het terrein te ontgraven en af te voeren naar een erkend verwerker.

Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

3.9 Wet geluidhinder

Wettelijk kader

Sinds het eind van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) een belangrijk juridisch kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. Deze wet biedt onder andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van 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 gezonede 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 nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in de zone van een weg een beschermingsniveau van 48 decibel (dB). Dit is de wettelijke voorkeurswaarde. Door middel van een zogenaamde hogere waarde procedure kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen, indien geluidsmaatregelen niet doelmatig zijn, gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan. De maximale ontheffingswaarde bedraagt voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in stedelijk gebied in de zone van een bestaande weg 63 dB. Voor een auto(snel)weg bedraagt dit 53 dB.

Beschouwing plangebied

Het plangebied ligt grotendeels binnen de akoestische invloedssfeer van de A12, Laan der Verenigde Naties, Dr. W. Dreeslaan, Willy Brandtlaan en de Maanderdijk. Verder liggen geen zoneringsplichtige geluidsbronnen (zoals gezonede industrieterreinen en spoorwegen) in de directe omgeving van het plangebied.

In rapport 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van bestemmingsplan Ede, Laan der Verenigde Naties - West' met kenmerk E16.015 van 10 januari 2017 is inzicht gegeven in de geluidsbelasting vanwege de bovengenoemde wegen ter plaatse van de geluidsgevoelige functies die binnen het plangebied worden mogelijk gemaakt en vindt toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder plaats. Onderstaand zijn de bevindingen uit dit onderzoek samengevat.

Toetsing Wet geluidhinder

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting vanwege het verkeer over de Laan der Verenigde Naties, de Willy Brandtlaan, de Dr. W. Dreeslaan en de A12 ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen binnen het plangebied niet voldoet aan de wettelijke voorkeurswaarde. Wel wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Voor de Maanderdijk geldt dat wel voldaan wordt aan de wettelijke voorkeurswaarde.

Afweging maatregelen

Aangezien de voorkeurswaarde vanwege de Laan der Verenigde Naties, de Willy Brandtlaan, de Dr. W. Dreeslaan en de A12 wordt overschreden, is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om het geluidsniveau terug te dringen tot de voorkeurswaarde.

Voor de Dr. W. Dreeslaan, de Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan geldt dat ter hoogte van het plangebied sprake is van optrekkend en afremmend verkeer (vanwege respectievelijk de aansluiting op de A12 en de aanwezige rotonde). Hierom kan enkel een geluidsarm wegdektype worden toegepast dat bestand is tegen een hoge mate van slijtage. Praktisch gezien betekent dit dat SMA kan worden toegepast. De geluidreductie die hiermee behaald kan worden, bedraagt circa 1 dB. Gezien de beperkte omvang van het plangebied, de beperkte reductie die behaald kan worden en de kosten die met het toepassen van SMA gepaard gaan, is een dergelijke bronmaatregel niet kostenefficiënt. De A12 is reeds voorzien van geluidsreducerend asfalt (dubbellaags-ZOAB).

De planontwikkeling ligt direct aan de Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan. Het plaatsen van een geluidsscherm tussen de weg en het bouwplan is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijke oogpunt en vanuit het oogpunt van (verkeers)veiligheid niet wenselijk. Voor de Dr. W. Dreeslaan geldt dat deze al gedeeltelijk wordt afgeschermd door de verdiepte ligging. Op het naastgelegen talud zou een geluidsscherm geplaatst kunnen worden. Met een scherm van circa 100 meter lengte en 6 meter hoogte kan voldaan worden aan de voorkeurswaarde. De kosten van een dergelijk scherm zijn zeer hoog, zeker in relatie tot de omvang van het plangebied. Een dergelijk scherm ontmoet bezwaren van financiële aard en is ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.

Voor de A12 geldt dat reeds een grondwal met topscherm tussen de snelweg en het plangebied aanwezig is. Het verder ophogen van deze afscherming is gezien de beperkte omvang van het plangebied en de optredende geluidbelasting niet kostenefficiënt.

Hogere waarden besluit

Gezien het voorgaande maken Burgemeester en wethouders gebruik van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De hogere waarde procedure wordt parallel aan de procedure voor het bestemmingsplan gevoerd.

Isolatiemaatregelen (Bouwbesluit)

Vanwege het vaststellen van hogere waarden is de initiatiefnemer verplicht middels bouwakoestisch onderzoek aan te tonen welke geluidsisolerende maatregelen aan de gevels getroffen dienen te worden om te kunnen voldoen aan de toepasselijke grenswaarde voor het binnenniveau in de geluidgevoelige ruimten van de woningen zoals vermeld in afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2012. De bepaling van de isolatiemaatregelen dient gebaseerd te zijn op de berekende cumulatieve geluidsbelasting zonder aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. De benodigde voorzieningen dienen door en voor kosten van de ontwikkelende partij uitgevoerd te worden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect wegverkeerslawaaai een belangrijk aandachtspunt, maar geen onoverkomelijke belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan en het realiseren van het plan. Gelijkoplopend met de planprocedure zal een hogere waarde procedure worden gevoerd. In de realisatiefase van het project dient voldoende aandacht te worden besteed aan de geluidwering van de gevels van de woningen.

3.10 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

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

De kritische componenten in Nederland zijn fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). 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 nationale, regionale en lokale 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

Het plan maakt de ontwikkeling mogelijk van maximaal 60 appartementen en circa 2.400 m² bvo horeca/recreatie/vrije tijd.

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is voor woningbouw vastgelegd dat voor de realisatie van netto maximaal 1.500 woningen, in het geval van een enkele ontsluitingsweg, sprake is van een ontwikkeling die Niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Het plangebied bestaat niet enkel uit woningbouw. Echter, gesteld kan worden dat de omvang van het plan veel kleiner is dan de realisatie van 1.500 woningen. De planbijdrage draagt derhalve Niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Ook zijn er volgens de monitoringsresultaten van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geen (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden van de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) langs de wegen in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

De ontwikkelingen binnen het plangebied vallen onder het criterium van NIBM. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan en het realiseren van het plan.

3.11 Externe Veiligheid

Inleiding

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een significante toename dient het bevoegd gezag het groepsrisico te betrekken bij de vaststelling van het ruimtelijk besluit. Voor deze groepsrisico verantwoording is de hoogte van het groepsrisico of de toename ervan onderdeel van de afweging. Daarnaast worden factoren meegenomen zoals mogelijke

bronmaatregelen ter verlaging van het risico, eventuele alternatieven, de bestrijdbaarheid van het incident en de zelfredzaamheid van de personen in het invloedsgebied. Daarvoor wordt door het bevoegd gezag advies gevraagd aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM).

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

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

Wettelijk kader

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

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

Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is op 1 april 2015 de Wet basisnet in werking getreden. Tegelijkertijd is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Dit besluit schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen. Het basisnet bevat een netwerk van alle relevante routes van gevaarlijke stoffen, zowel via het spoor als over de weg en het water. In het basisnet worden de maximale toelaatbare risico's langs die gevaarlijke routes in zones en tabellen vastgelegd.

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

Direct ten zuiden van het plangebied ligt op circa 80 meter afstand de A12. De A12 is opgenomen in het basisnet. Verder ligt op circa 110 meter afstand een hogedruk aardgasleiding. Deze leiding heeft een invloedsgebied van 70 meter. Het plangebied ligt hiermee buiten het invloedsgebied van deze leiding. Tot slot is sprake van (een beperkte hoeveelheid) vervoer van gevaarlijke stoffen over de Dr. W. Dreeslaan. Conform de risicokaart vindt enkel transport van brandbare vloeistoffen plaats. Het bijbehorende invloedsgebied bedraagt 45 meter. Gezien de afstand tot het plangebied van circa 100 meter is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Dr. W. Dreeslaan niet relevant voor het plangebied. Andere risicobronnen liggen op grotere afstand van het plan en zijn niet relevant.

In rapport 'Onderzoek externe veiligheid rijksweg A12 ten behoeve van Bestemmingsplan Ede, Laan der Verenigde Naties - West' met kenmerk E16.016 van 10 januari 2017 is inzicht gegeven in de omvang van de optredende risico's.

Plaatsgebonden risico

Voor het beschouwde traject van de A12 geldt dat geen plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶/jaar aanwezig is. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Plasbrandaandachtsgebied

De A12 heeft een plasbrandaandachtsgebied. Dit gebied bedraagt 30 meter, gemeten vanaf de buitenste kantstrepen. Het plangebied ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico bedraagt in de autonome situatie 0,142 keer de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Ten gevolge van de planontwikkeling stijgt het groepsrisico naar 0,163 keer de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Gezien deze hoogte en stijging van het groepsrisico dient de verantwoording van het groepsrisico de volgende onderdelen te bevatten:

- De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute.
- De te verwachten verandering van de dichtheid van de aanwezigen binnen het plangebied.
- De hoogte van het groepsrisico.
- De maatregelen die ter beperking van het risico zijn overwogen of worden getroffen.
- De mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen hiervan.
- De mogelijkheden tot voorbereiding en bestrijding en beperking van een ramp of zwaar ongeval.
- De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding om zich in veiligheid te brengen indien een ramp of ongeval zich voordoet.

Over de laatste twee punten heeft de veiligheidsregio adviesrecht. De gemeente Ede heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) om dit advies gevraagd. Dit advies heeft de gemeente Ede nog niet ontvangen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal het advies van de VGGM worden verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

Verantwoording groepsrisico

Binnen het plangebied worden maximaal 60 appartementen en circa 2.400 m² bvo recreatie/horeca/vrije tijd gerealiseerd. De exacte invulling van de recreatie/horeca/vrije tijd is nog niet bekend. De verwachte personendichtheid binnen het plangebied ligt naar verwachting rond de 70 personen per hectare, hetgeen overeenkomt met de kwalificatie 'drukke woonwijk' zoals opgenomen in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico.

Buiten het plangebied is, aan de noordzijde van de A12 sprake van een stedelijke omgeving. Naast wonen komen gemengde functies voor en ten westen ook bedrijventerrein. De personendichtheid bedraagt globaal 40 tot 70 personen per hectare.

Zoals bovenstaand vermeld bedraagt het groepsrisico van de maatgevende kilometer snelweg 0,163 keer de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Tussen het plangebied en de A12 ligt een 8 meter hoge grondwal (in combinatie met de bebouwing van Cinemec). De wal is honderden meters lang en zorgt voor afscherming richting het plangebied in het geval van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. Mede vanwege de al aanwezige grondwal worden andere maatregelen niet toegepast.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een kleinschalig plan binnen de bebouwde kern van de gemeente Ede. Hierom is niet gekeken naar andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan zorgt niet voor een andere benadering van de hulpdiensten naar de A12. Het plangebied is voor hulpdiensten benaderbaar via de Laan der Verenigde Naties en de Willy Brandtlaan. Vanuit het plangebied kan in noordelijke richting van de risicobron af gevlucht worden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid een belangrijk aandachtspunt is, maar geen onoverkomelijke belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan en het realiseren van de plannen.

3.12 Brandweer

3.12.1 Beleidskader

In de *Wet veiligheidsregio's*, met het daarbij horende *Besluit veiligheidsregio's*, worden eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is.

In de *Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid*, een uitgave van Brandweer Nederland, worden eisen gesteld voor de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan.

In genoemde handreiking wordt het volgende gesteld:

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

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

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

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

3.12.2 Situatie plangebied

Opkomsttijd

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

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

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

Terreininrichting

- De rijbanen en de bochtstralen van de rijbaan moeten in z'n geheel voldoen aan de in paragraaf 3.12.1 genoemde criteria. De minimale breedte van de rijbaan zal ten minste 3,5 meter moeten zijn. Uitgangspunt hierbij is dat het brandweervoertuig niet over trottoirs of parkeerplaatsen rijdt.

- Bij het inrichten van het terrein dient bij het plaatsen van de bomen, straatverlichting en dergelijke rekening te worden gehouden met de minimale vrije doorgangsbreedte van 3,5 meter.
- Brandweeringang(en) en opstelplaatsen voor de brandweer dienen in overleg met de brandweer te worden bepaald.
- Indien de brandweeringangen meer dan 40 meter van de openbare weg liggen zal het voor dit plan noodzakelijk zijn om een bluswatervoorziening(en) op het terrein aan te leggen nabij de brandweeringang(en). De uitvoering van deze voorzieningen dient in overleg met brandweer Gelderland Midden te gebeuren.
- Indien brandweervoertuigen gebruik moeten maken van de onderdoorgang dient deze een vrije doorrijdhoogte te hebben van 4,2 meter. Dit is afhankelijk van de gekozen (brandweer)ingangen van de gebouwen.

4. Juridische aspecten

4.1 Algemeen

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

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

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

4.2 Hoofdopzet

In het bestemmingsplan hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de planregels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Het betreft hier het bestemmingsplan “Ede, Laan der Verenigde Naties-West” in Ede en het bestaat uit een verbeelding (nummer E16017 d.d. 03-01-2017), toelichting en planregels.

4.3 Planregels

De hoofdstukken voor de planregels hebben de volgende indeling:

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

4.4 Bestemmingen

Het plangebied krijgt de bestemmingen “Groen”, “Horeca”, “Verkeer” en de dubbelbestemming “Leiding-Gas”.

Groen

Binnen de bestemming “Groen” worden groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, wegen en paden, in- en uitritten en nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt. Het betreft hier structureel groen in openbaar gebied dan wel in gebied dat openbaar toegankelijk is.

Gemengd

Binnen de bestemming “Gemengd” worden (zorg)woningen en ontspanningsvoorzieningen met de daarbij behorende voorzieningen zoals bijvoorbeeld parkeren en bergingen mogelijk gemaakt. Op de verbeelding wordt binnen deze bestemming door middel van een bouwvlak aangegeven waar de bebouwing gerealiseerd kan worden.

Verkeer

De bestemming “Verkeer” regelt de juridische status van een gedeelte van de Laan der Verenigde Naties, een deel van de Willy Brandtlaan en een gedeelte van de busbaan langs de Dr. W. Dreeslaan. In het bestemmingsplan ‘Maandereng - Rietkampen’ waren deze wegvakken niet opgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan krijgen zij een actuele bestemming die aansluit op de systematiek van bestemmen van de gemeente Ede.

Leiding - Gas

De dubbelbestemming "Leiding-Gas" regelt de juridische status van de gasleiding die in het plangebied loopt.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Algemeen

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

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Eigendom

Het plangebied is kadastraal bekend onder Ede, sectie B nummer 1170. De oppervlakte bedraagt 7340 m². Het plangebied is in eigendom bij Valley Center West B.V..

5.2.2 Planschade

Vanwege het feit dat de onderhavige planherziening invloed heeft op de fysieke leefomgeving en dat effecten merkbaar kunnen zijn in de directe omgeving kan er eventueel schade ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (planschade) ontstaan.

Met de ontwikkelaar is overeengekomen dat dergelijke schade geheel voor rekening komt van Valley Center West B.V..

5.2.3 Exploitatieplan en overeenkomst

De verdeling van de kosten tussen de ontwikkelaar en de gemeente is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Ede, Laan der Verenigde Naties - West' vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd en hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro.

5.2.4 Grondexploitatie

Onder andere de hierboven genoemde - voor rekening van de gemeente zijnde - kosten zijn opgenomen in een grondexploitatie. Deze grondexploitatie sluit met een positief resultaat. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

5.3 Overleg en inspraak

5.3.1 Overleg met omwonenden

De omwonenden worden tijdens een inloop-/informatieavond geïnformeerd over de plannen voor de onderhavige locatie.

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

In het kader van artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente vooroverleg gevoerd met Alliander, Waterschap Vallei & Veluwe, Vitens, Ministerie van Defensie, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Gasunie, Kamer van Koophandel, Rijkswaterstaat, Tennet en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Alliander

Van Alliander is geen reactie ontvangen.

Waterschap Vallei & Veluwe

Van het waterschap is geen reactie ontvangen.

Vitens

Van Vitens is geen reactie ontvangen.

Ministerie van Defensie

Van het Ministerie van Defensie is geen reactie ontvangen.

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed is geen reactie ontvangen.

Gasunie

De Gasunie maakt melding van de gasleiding die de Laan der Verenigde Naties kruist.

Reactie gemeente

Deze leiding wordt op de verbeelding en in de regels meegenomen.

Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat concludeert dat er geen aanleiding is om te verzoeken om aanpassingen in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Tennet

Er zijn geen eigendommen van ons Tennet betrokken bij onderhavig bestemmingsplan.

Reactie gemeente

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM)

Van de VGGM is de volgende reactie ontvangen:

Mensen hebben baat bij een gezonde en veilige inrichting van de leefomgeving. Een omgeving die tevens uitnodigt tot bewegen en ontmoeten en kans biedt op zelfredzaamheid en participatie. Met de Wet Publieke gezondheid en de nieuwe Omgevingswet hebben gemeenten handvatten om hierop te sturen. Deze paragraaf helpt u om het thema gezonde leefomgeving plaats te geven in lokale afwegingen over de ruimtelijke inrichting. Niet de juridische toetsing staat hierbij centraal maar sturen op gezonde ruimtelijke ambities en optimalisatie van plannen. Het louter voldoen aan wettelijke normen levert namelijk slechts een minimale bijdrage aan het terugdringen van de ziektelast door milieufactoren. De vraag t.a.v. het ontwerpbestemmingsplan betreft de realisatie van 60 woningen, deels woonzorgappartementen, waarschijnlijk bestemd voor ouderen. Het plangebied ligt op ongeveer 60 meter van de A12 en binnen 50 meter van de Willy Brandtlaan en Laan der Verenigde Naties (respectievelijk 12070 en 5171 mvt/etmaal in 2020; bron Verkeersstudie Valley Center (west) 24 juli 2012). Positief in dit plan is de aanwezigheid van voorzieningen en levendigheid in de directe omgeving. Een minder gunstig aspect is de blootstelling aan luchtkwaliteit en geluid ten gevolge van verkeer. Weliswaar is er het voornemen de openbare ruimte groen in te richten met aangename verblijfsplekken, maar door de omliggende verkeerswegen en beperkte ruimte lijkt dat moeilijk in het plangebied te realiseren. Gezien de relatief hoge milieubelasting en de gevoelige doelgroep (ouderen) vinden we vanuit gezondheidsoogpunt de voorgestelde locatie niet wenselijk voor vestiging van (zorg)woningen. Beter zou het zijn om deze functie op een alternatieve locatie te realiseren, op grotere afstand van drukke wegen.

Toelichting:

Luchtkwaliteit en gezondheid

De landelijke GGD richtlijn 'Luchtkwaliteit en gezondheid' hanteert een afstandscriterium waarbij wordt geadviseerd om, onafhankelijk van de vraag of aan de grenswaarden wordt voldaan, bij voorkeur geen gevoelige bestemmingen te bouwen binnen 300 meter van snelwegen. Binnen de eerste 100 meter wordt realisatie van deze bestemmingen sterk afgeraden. Ook bij drukke gemeentelijke of provinciale wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal) wordt geadviseerd minimaal 50 meter afstand te houden tot gevoelige bestemmingen. Dit omdat de

concentratie luchtverontreinigende stoffen dichtbij drukke verkeerswegen sterk is verhoogd en mensen binnen deze zones meer kans hebben op gezondheidsklachten. Gevoelige bestemmingen zijn functies waar gevoelige groepen, zoals ouderen, mensen met bepaalde chronische aandoeningen (bijvoorbeeld diabetes, hart- en vaatziekten of longziekten) of kinderen, langdurig verblijven, zoals woningen, verzorgingstehuizen, scholen en kinderdagverblijven.

Mensen die langdurig dichtbij drukke wegen verblijven hebben een verhoogde kans op ontstaan en verergering van eventuele hart-/vaataandoeningen of longziekten door blootstelling aan luchtverontreiniging. Ook is de kans om vroegtijdig te overlijden dichtbij drukke wegen hoger dan op plekken met minder verkeer. De wettelijke luchtkwaliteitsnormen bieden hiertegen onvoldoende bescherming. De doelgroep van (een deel van) de woningen bestaat uit ouderen. Ouderen zijn over het algemeen gevoeliger voor luchtverontreiniging dan gezonde volwassenen en hebben meer kans om daardoor gezondheidsklachten te ondervinden.

Geluid en gezondheid

Mensen hebben rust nodig in en bij de woning, ook op geluidbelaste plekken. Voor gezondheid is de cumulatieve geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen relevant, zonder geluidscorrectie volgens artikel 110 Wgh. Ook onder de huidige normen is er bij een deel van de mensen sprake van negatieve gezondheidseffecten. De gevolgen variëren van hinder en slaapverstoring (vanaf ongeveer 40 dB) tot lange termijn gezondheidsproblemen via stress zoals hoge bloeddruk en hartinfarct (vanaf ongeveer 50 dB). Het is daarom gewenst om te sturen op de voorkeursgrenswaarde. In het plangebied ligt de geschatte maximale geluidbelasting op de gevel door geluid van verkeer rond 65 dB. Bij hoge geluidbelastingen is de aanwezigheid van een geluidluwe zijde (met een waarde onder de voorkeursgrenswaarde) bij de woning belangrijk voor de gezondheid en het wooncomfort. De vraag is in hoeverre dit te realiseren is, vanwege het verkeer aan meerdere zijden. Verder wordt geadviseerd om te streven naar een binnenwaarde van maximaal 33 dB en daarbij te zorgen voor goede ventilatiemogelijkheden.

Reactie gemeente

In de paragrafen 3.9 en 3.10 van deze toelichting is aandacht aan bovengenoemde aspecten besteed.

5.3.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 2 februari tot en met 15 maart 2017 conform artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen. In deze periode zijn er twee zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in de bijgaande 'ZIENSWIJZENNOTA Ede, Laan der Verenigde Naties - West' samengevat en van een antwoord voorzien.

Beide indieners van de zienswijzen hebben afgezien van de mogelijkheid om gehoord te worden tijdens een zienswijzenoverleg.

6. Handhaving

6.1 Algemeen

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

Handhaving bestaat uit drie fasen:

1. Handhaving start bij het bieden van de noodzakelijke informatie.
2. Bij concrete overtredingen zal primair in overleg worden getracht om tot een oplossing te komen.
3. Als het minnelijk overleg niet tot het gewenste doel leidt, zal feitelijk optreden onontkoombaar zijn. De gemeente zal dan een keuze maken uit het opleggen van een dwangsom of het uitvoeren van bestuursdwang.

6.2 Handhavingsprocedure

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

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

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