



Bestemmingsplan

Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)

28 september 2017

Versie 0301

NL.IMRO.0228.BP2017EDEO0001-0301

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	7
1.1	<i>Aanleiding</i>	7
1.2	<i>Ligging en begrenzing plangebied</i>	7
1.3	<i>Procedure</i>	8
1.4	<i>Geldende bestemmingsplannen</i>	8
1.5	<i>Leeswijzer</i>	9
2	Planbeschrijving	10
2.1	<i>Planmethodiek</i>	10
2.2	<i>Bestaande situatie</i>	10
2.3	<i>Toekomstige situatie</i>	11
3	Beleid	13
3.1	<i>Rijksbeleid</i>	13
3.1.1	Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening	13
3.1.2	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	13
3.1.3	Ladder van duurzame verstedelijking	14
3.1.4	Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	14
3.2	<i>Provinciaal beleid</i>	15
3.2.1	Omgevingsvisie	15
3.2.2	Omgevingsverordening Gelderland	17
3.3	<i>Gemeentelijk beleid</i>	18
3.3.1	Masterplan Ede-Oost/Spoorzone	18
3.3.2	Keuzenota Spoorzone Ede en Ontwerp OV Knoop mei 2016	18
3.3.3	Erfgoedverordening Ede 2012	19
3.3.4	Nota "Archeologie in evenwicht" 2012	19
3.3.5	Waterplan	19
3.3.6	Groenstructuur & Groenbeleid Ede	20
3.3.7	Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP)	20
3.3.8	Fietsbeleid	21
3.3.9	Parkeerbeleidsplan	21
3.4	<i>Conclusie beleid</i>	21
4	Onderzoek en randvoorwaarden	22
4.1	<i>Inleiding</i>	22
4.2	<i>Milieu Effect Rapport (MER)</i>	22
4.3	<i>Bedrijven en milieuzonering</i>	24
4.4	<i>Bodem</i>	24
4.5	<i>Water</i>	26
4.6	<i>Ecologie/natuur</i>	28
4.7	<i>Archeologie</i>	35
4.8	<i>Cultuurhistorie</i>	37
4.9	<i>Verkeer en parkeren</i>	37
4.10	<i>Geluid (weg- en railverkeerslawaa)</i>	39
4.11	<i>Luchtkwaliteit</i>	39
4.12	<i>Externe veiligheid</i>	40
4.13	<i>Veiligheid</i>	43
4.14	<i>Kabels en leidingen</i>	43
4.15	<i>Duurzaamheid</i>	44
5	Financiële uitvoerbaarheid	46

6	Juridische planbeschrijving	47
6.1	<i>Inleiding</i>	47
6.2	<i>Bestemmingsplanregels</i>	47
6.2.1	Inleidende bepalingen	47
6.2.2	Bestemmingsbepalingen	47
6.2.3	Algemene bepalingen	48
6.2.4	Overgangs- en slotbepalingen	48
6.3	<i>Bestemmingen</i>	48
7	Inspraak en overleg	50
7.1	<i>Consultatie Ontwerpnota OV-Knoop mei 2016</i>	50
7.2	<i>Overleg</i>	50
7.3	<i>Zienswijzen</i>	50
8	Handhaving	51
8.1	<i>Algemeen</i>	51
8.2	<i>Handhavingsprocedure</i>	51
9	Bijlagen	52

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

ProRail, NS en de gemeente Ede hebben tezamen de herinrichting van het station Ede-Wageningen ter hand genomen. De stationsomgeving wordt vernieuwd waarbij het accent van het nieuwe station wordt verplaatst naar de zuidkant van het spoor. Deze ontwikkeling is planologisch onderbouwd en verantwoord in het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' dat inmiddels door de gemeenteraad is vastgesteld op 15 juni 2017 (NL.IMRO.0228.BP2016EDEO0001-0301). Voor een uitvoerige beschrijving van het totale project Spoorzone Ede wordt korthedshalve verwezen naar genoemd bestemmingsplan.

Met het project Spoorzone Ede wordt de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang nabij bosgebied Sysself gesaneerd. Ter vervanging van deze spoorwegovergang komt een langzaam verkeer viaduct direct ten westen van het bosgebied Sysself. De gelijkvloerse spoorwegovergang moet gesaneerd worden vanwege de invoering van het zogenaamde Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en vanwege geluidmaatregelen ter hoogte van de woningen Dr. Hartogsweg 5 en 7. In paragraaf 3.1.4 leest u meer informatie over het PHS.

Ten tijde van het opstellen van het hierboven genoemde bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop', is de keuze gemaakt om het langzaam verkeer viaduct in een afzonderlijk bestemmingsplan planologisch mogelijk te maken. Vanwege een nader onderzoek naar de exacte ligging paste dit aspect niet binnen de totaalplanning van het project Spoorzone Ede.

Inmiddels is een locatiekeuze gemaakt. In het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' wordt de realisatie van het langzaam verkeer viaduct onderbouwd en planologisch mogelijk gemaakt. Gelijktijdig met het voorliggende bestemmingsplan zal de gemeenteraad een besluit nemen om de gelijkvloerse spoorwegovergang nabij bosgebied Sysself te onttrekken aan de openbaarheid conform de Wegenwet.

Verder wordt opgemerkt dat met het voorliggende bestemmingsplan ook delen conserverend wordt opgenomen waarmee het oude bestemmingsplan wordt geactualiseerd en gedigitaliseerd. Het betreft hier de groenstrook ten noorden van het spoor en de Dr. Hartogsweg.

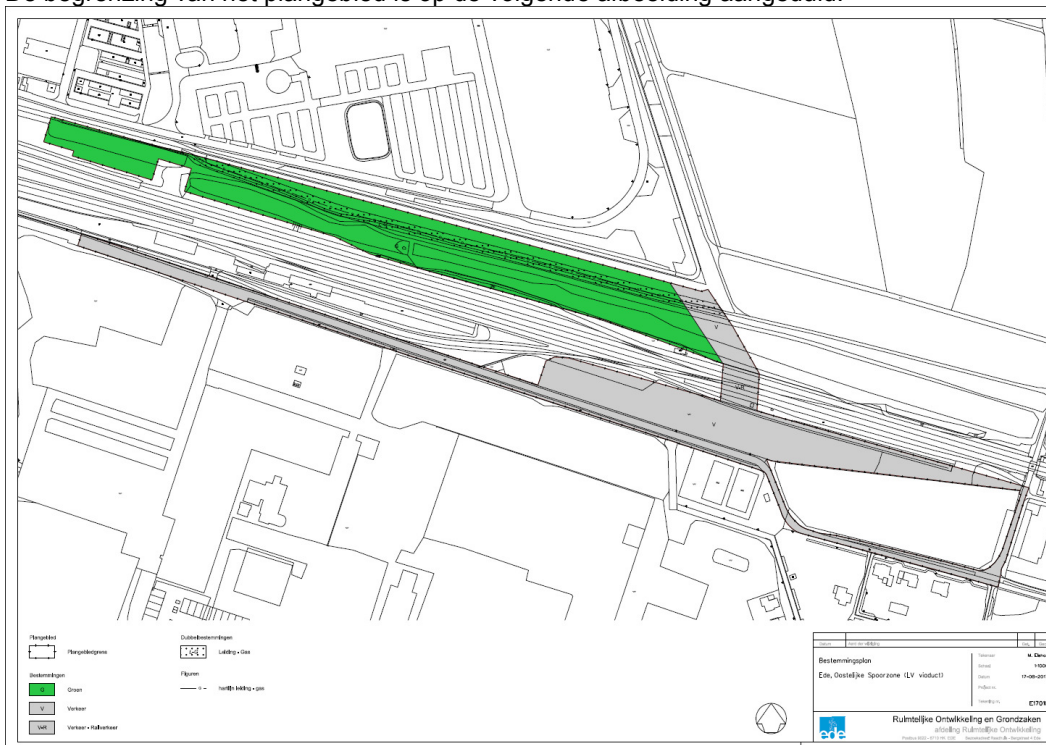
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de stationsomgeving van het station Ede-Wageningen.



Afbeelding 1-1: Globale ligging van het plangebied ten opzichte van Ede (bron: Stroomlijn gemeente Ede)

De begrenzing van het plangebied is op de volgende afbeelding aangeduid.



Afbeelding 1-2: plangebied

1.3 Procedure

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

De formele bestemmingsplanprocedure start met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken. Hierover zal worden gepubliceerd in Ede Stad, de Staatscourant en op de gemeentelijke website. In die periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het plan. De gemeenteraad beoordeelt of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of zij tot aanpassingen van het plan leiden. Vervolgens stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan definitief vast.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied ligt grotendeels in het geldende bestemmingsplan Kern Ede, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 juni 1974. Dit bestemmingsplan is partieel gewijzigd door de gemeenteraad op 20 september 1984 in verband met de reconstructie van de stationsomgeving destijds. De partiële wijziging in 1984 had betrekking op het huidige stationsgebouw met bijbehorende parkeervoorziening ten zuiden van het spoor en het parkeren en busplein ten noorden van het spoor.

In het hierboven genoemde bestemmingsplan uit 1974 heeft het huidige spoor (inclusief een brede zone aan weerskanten hiervan) de bestemming 'Spoordoeleinden'. De gronden binnen deze bestemming mogen worden benut voor spoorbanen en emplacementen met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, andere werken en erven.

Het plangebied ligt voor een klein gedeelte binnen het bestemmingsplan 'Natuurgebied Veluwe', hetgeen door de gemeenteraad is vastgesteld op 25 april 2013.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' heeft een deel van het plangebied de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' gekregen.

Binnen de hiervoor beschreven bestemmingen is het niet mogelijk om een langzaam verkeer viaduct te realiseren. Het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)' biedt hiervoor de juridisch planologische basis.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft het gebied, de gekozen planmethodiek en het grotere kader waarin dit bestemmingsplan geplaatst moet worden. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante rijks -, provinciale -, regionale, en gemeentelijke beleid opgenomen. In hoofdstuk 4 worden de verschillende haalbaarheidsaspecten beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 bevat de juridische regeling en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van het vooroverleg opgenomen. De bijlagen behorend bij het bestemmingsplan zijn opgenomen in hoofdstuk 8.

2 Planbeschrijving

2.1 Planmethodiek

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en de bijbehorende verbeelding. De planregels beschrijven wat toegestaan is in het gebied. Op de verbeelding is af te lezen welke functie waar geografisch gesitueerd is. De planregels en verbeelding zijn juridisch bindend, de toelichting is dat niet en is vooral verklarend voor de gemaakte keuzes in het plan.

2.2 Bestaande situatie

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang naar het bosgebied Sysseelt opgeheven. Deze spoorwegovergang ligt ten oosten van de stationsomgeving direct naast de woningen dr. Hartogsweg 5 en 7. Via een onttrekkingsbesluit wordt de toegangsweg naar het bosgebied Sysseelt onttrokken aan de openbaarheid conform het bepaalde in de Wegenwet. In het geldende bestemmingsplan 'Natuurgebied Veluwe', vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 2013, heeft de toegangsweg al de bestemming 'Bos'. Dat betekent dat voor de nieuwe situatie op dit gedeelte geen bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.



Afbeelding 2-1: Luchtfoto huidige gelijkvloerse spoorwegovergang

De locatie van het geplande langzaam verkeer viaduct ligt direct ten westen van het bosgebied Sysseelt.



Afbeelding 2-2: Luchtfoto met rode arcering locatie van het langzaam verkeer viaduct en met groene arcering de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang Sysseelt.

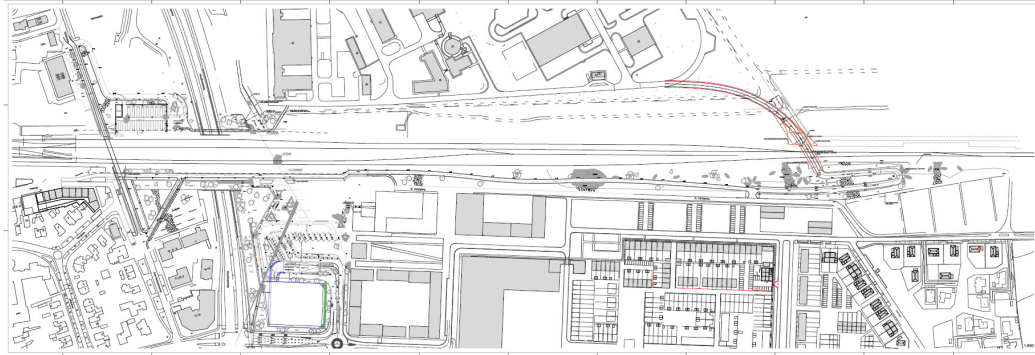
2.3 Toekomstige situatie

Ter vervanging van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang wordt een langzaam verkeer viaduct aangelegd direct ten westen van het bosgebied Syssest. Het betreft een viaduct ten behoeven van fietsers en voetgangers. Met de verschuiving in westelijke richting van de spoorwegovergang wordt verder een betere aansluiting gerealiseerd tussen de ontwikkelingen ten noorden en zuiden van het spoor (Kazerneterreinen en ENKA-terrein). Gelet op deze ontwikkelingen zal het gebruik van het viaduct in de toekomst verder toenemen.

Het bestaande wegdeel ten noorden van het spoor (van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang) zal worden heringericht met nieuwe bosaanplant. Dit is mede ter compensatie van de aanleg van het nieuwe viaduct aan de bosrand. Voor meer informatie over deze compensatie wordt verwezen naar paragraaf 4.6.

De locatiekeuze is gebaseerd op een integrale afweging tussen verschillende belangen. De ligging van het langzaam verkeer viaduct direct tegen de bosrand Syssest respecteert het cultuurhistorische beeld op de Enka-gevels. Daarnaast is het van belang dat met de gekozen locatie een kleinere overspanning noodzakelijk is (twee sporen) ten opzichte van andere locaties in westelijke richting (vier sporen). Vanuit financiële haalbaarheid zijn alternatieven in westelijke richting niet verantwoord.

Het langzaam verkeer viaduct dient ook als een bovenleiding portaal. Hierdoor hoeft het viaduct minder hoog over het spoor te kruisen en kan de lengte van de toeritten beperkt worden. Op deze positie sluit het viaduct goed aan op de routes van de huidige gebruikers van de spoorwegovergang Syssest.

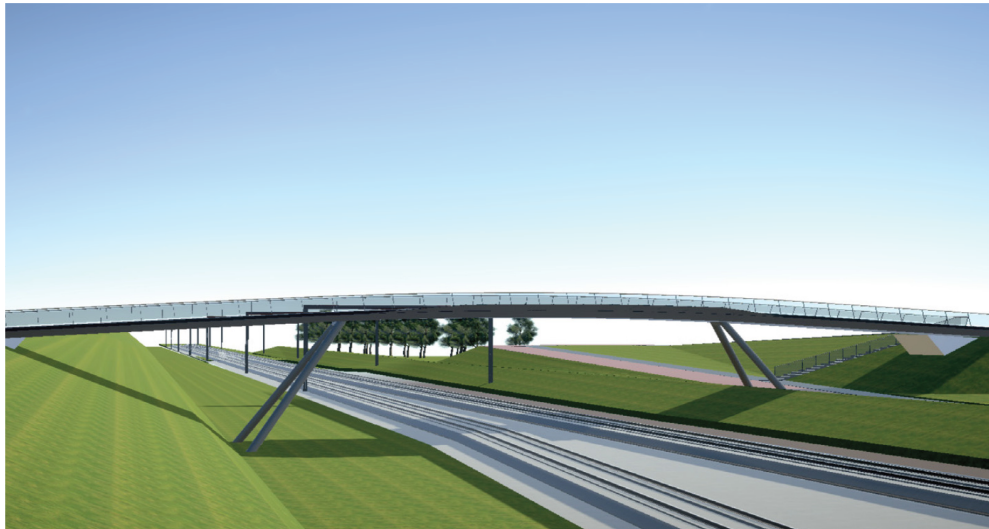


Afbeelding 2-3: Ontwerp langzaam verkeer viaduct. Opgemerkt wordt dat exacte invulling zuidkant nog kan wijzigen. Verder wordt opgemerkt dat de zuidelijk invulling met woningen nog geen definitief plan betreft.

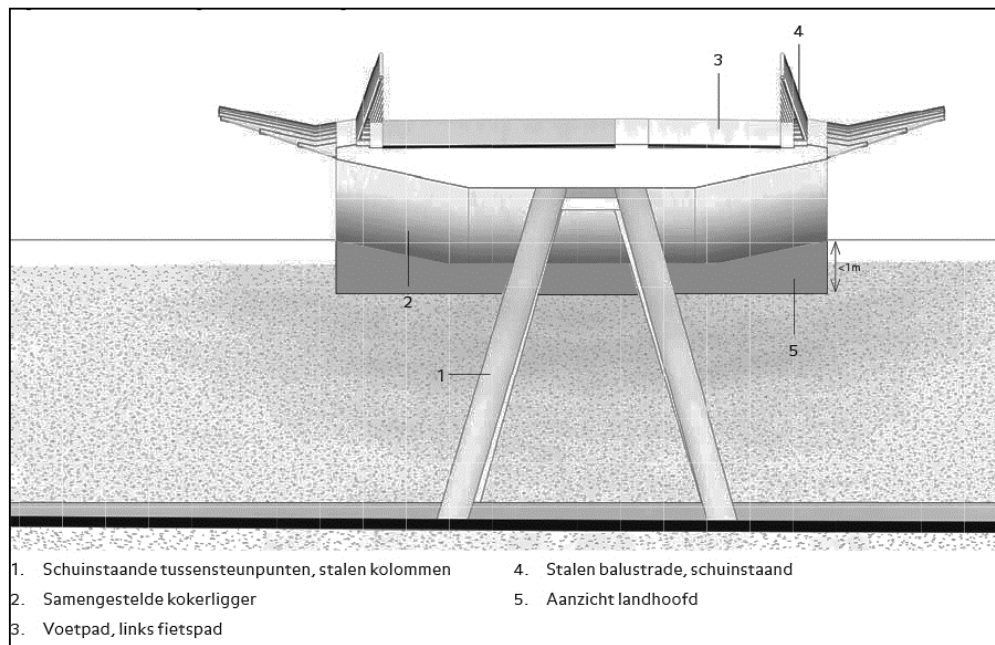
Het langzaam verkeer viaduct is op een landschappelijke wijze ingepast met respect voor de ecologische waarden van de directe omgeving. In paragraaf 4.6 leest u hierover meer. Ook worden de verkeerskundige eisen betreffende doorstroming en verkeersveiligheid meegenomen in het ontwerp van fiets en voetstroken, hellingen en trappen.

Aan de noordzijde van het spoor zal het fiets/voetpad aansluiten op de huidige wegstructuur van het WFC/Kazerneterrein. Vanaf het kazerneterrein is het viaduct niet direct zichtbaar vanwege de tussenliggende groenstrook langs het spoor.

Aan de zuidzijde zal het viaduct ontsloten worden door een toerit met flauwe hellingen voor fietsers en voetgangers (ook toegankelijk voor minder validen). Voor voetgangers worden ook trappen aangelegd. Het viaduct sluit aan op belangrijke fiets- en voetgangersroutes op het ENKA-terrein. Deze taluds van de toeritten spelen ook een rol in het behouden of versterken van ecologische waarden aan de zuidzijde van het spoor.



Afbeelding 2-4:: impressie langzaam verkeer viaduct (bestaande vegetatie niet in afbeelding opgenomen en aansluitingen worden met recent ontwerp anders uitgevoerd dan afbeelding).



Afbeelding 2-5: dwarsdoorsnede langzaam verkeer viaduct.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 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 de volgende projecten beschreven: Mainport Ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Voor het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' is het Barro op deze onderdelen niet van toepassing.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

In de SVIR geeft het kabinet aan hoe het de bereikbaarheid in Nederland de komende jaren wil verbeteren. De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

3.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking

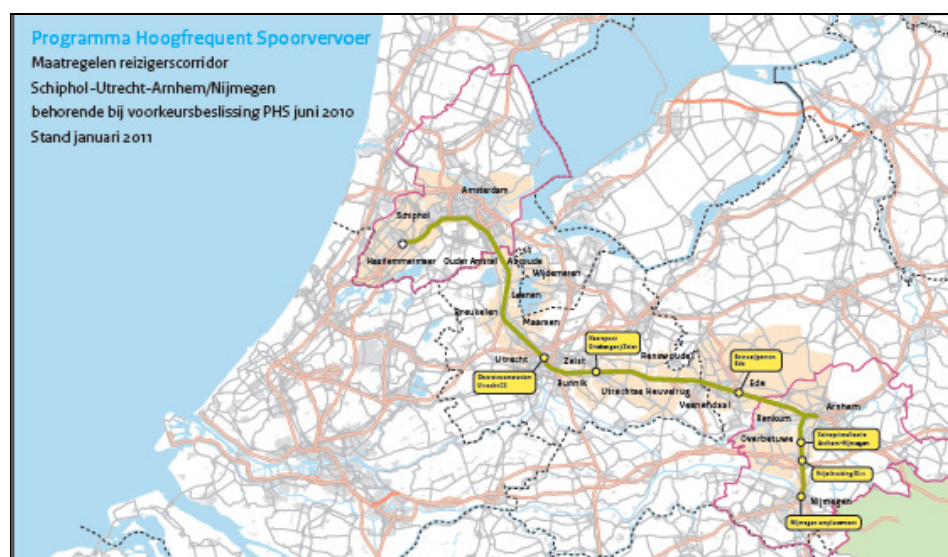
Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te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

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

3.1.4 Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Op 4 juni 2010 is de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) genomen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail werken de komende jaren aan de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer. Op de drukste trajecten moeten reizigers uiterlijk in 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Op deze trajecten moeten elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters gaan rijden. Dit vraagt aanpassingen aan sporen en spoorwegovergangen, seinen en wissels. Ook stations worden aangepast.

Op het traject Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen gaan 6 intercity's per uur rijden. Daarnaast kunnen er drie sprinters per uur rijden tussen Utrecht en Ede- Wageningen v.v. Op dit traject rijdt ook de ICE (internationale trein) van Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland. Het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen loopt via station Ede-Wageningen. Vandaar dat zowel het spoor in Ede moet worden aangepast, als het station en de gelijkvloerse kruisingen. Om de PHS-dienstregeling mogelijk te maken zijn verder geen spoorverdubbelingen nodig tussen Utrecht en Ede of Ede en Arnhem.



Afbeelding 3-1:: Overzicht traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen (bron: ProRail)

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie Gelderland is door Provinciale Staten vastgesteld op 9 juli 2014. Deze Omgevingsvisie is partieel gewijzigd (Actualisatieplan Omgevingsvisie juni 2017).

Voor het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct) zijn de volgende thema's van belang:

Natuur

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het Gelders Natuurnetwerk. Het Gelders Natuurnetwerk is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Dit Gelders Natuurnetwerk bestaat uit alle terreinen met een natuurbestemming binnen de voormalige EHS en bevat tevens een Zoekgebied nieuwe natuur van 7.300 hectare, voor 5.300 hectare nog te realiseren nieuwe natuur. Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is internationaal beschermd: de Natura 2000-gebieden. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit worden behouden of verbeterd. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de geformuleerde doelen voor de Natura 2000-gebieden. Het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone vervullen daarnaast een belangrijke rol bij het behoud van de biodiversiteit. De Ecologische verbindingzones maken voor een klein onderdeel uit van het Gelders Natuurnetwerk.

De provincie wil:

- 5.300 hectare nieuwe natuur in het Gelders Natuurnetwerk in 2025 gerealiseerd hebben;
- natuur verbeteren en herstellen waar het gaat om internationale doelen;
- een goed beheer mogelijk maken.

Voor het behoud en de versterking van de biodiversiteit in Gelderland streeft de provincie naar het opheffen van versnippering en een goede aansluiting tussen het Natuurnetwerk en het Duitse Biotopverbund. De provincie wil de natuur van het Gelders Natuurnetwerk beschermen tegen aantasting en heeft daarom regels opgenomen in de Omgevingsverordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten. De kernkwaliteiten bestaan uit bestaande natuurwaarden, uit nog te ontwikkelen potentiële waarden en de omgevingscondities zoals stilte. Nieuwvestiging en grootschalige ingrepen zijn alleen mogelijk wanneer:

- er geen reële alternatieven zijn;
- een groot maatschappelijk belang in het geding is;
- er compensatie wordt geboden.

Per saldo moet elke ontwikkeling een verbetering van de kernkwaliteiten in het Gelders Natuurnetwerk opleveren. In dat saldo zijn vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang belangrijke randvoorwaarden.

Voor bestaande functies zijn er beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. De provincie stelt bij een aantasting van de kernkwaliteiten steeds de voorwaarde dat er een compensatieplan gemaakt wordt waarbij de bestaande natuurwaarden worden versterkt. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de compensatie. De provincie ondersteunt op verzoek met het opstellen van een compensatieplan en wil faciliteren met compensatiepools.

Groene ontwikkelingszone

De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. De Groene Ontwikkelingszone (GO) heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende

natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het Gelders Natuurnetwerk (GNN). Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven. De Ecologische verbindingzones maken deel uit van de GO, evenals weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Enkele weidevogelreservaten maken deel uit van het GNN. Door de samenhang met de aangrenzende en inliggende natuur van het GNN herbergt de GO ook kenmerkende natuurwaarden.

In de Groene Ontwikkelingszone heeft de provincie de volgende doelstellingen:

- de samenhang tussen de natuurgebieden bevorderen en daarmee het Gelders Natuurnetwerk versterken en overgangen tussen natuurbestemmingen en andere functies zoneren;
- ruimte bieden voor de verdere ontwikkeling van functies die hier aanwezig zijn en passen, in het bijzonder de grondgebonden landbouw, het landgoedbedrijf en extensieve openluchtrecreatie;
- kansen bieden voor creatieve functiecombinaties ter versterking van het natuurlijke systeem door een versterking van de kernkwaliteiten van natuur en landschap in combinatie met stedelijke functies waaronder verblijfsrecreatie;
- beschermen van bos;
- specifieke weidevogel- en ganzenfoerageergebieden beschermen.

In paragraaf 4.6 van deze toelichting wordt nader ingegaan op het thema GNN en GO in relatie tot het onderhavige bestemmingsplan.

Landschap

De Natuur van Gelderland, te beheren en realiseren via het Gelders Natuurnetwerk en de Groene Ontwikkelingszone, is de groene ruggengraat van het landschap. Landschap is aan verandering onderhevig. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen geven vorm aan het landschap. De Omgevingsvisie verbindt de verantwoordelijkheden van de verschillende partners voor een duurzame economie en het borgen van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie en haar partners staan samen voor de opgave om de diversiteit van het Gelderse landschap te behouden en te versterken. Landschap is van groot belang voor Gelderland, als motor voor de vrijetijdseconomie en voor een aantrekkelijk woon-, werk- en vestigingsklimaat.

De ambitie van de provincie richt zich in het bijzonder op de landschappen die symbool staan voor een mooi, divers en dynamisch Gelderland. Deze landschappen zijn van boven regionale waarde. Met deze landschappen staat Gelderland op de kaart. De provincie wil deze landschappen ontwikkelen, versterken en behouden.

Verkeer- en vervoer

De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- bereikbaarheid en toegankelijkheid optimaliseren voor wonen, werken, voorzieningen en vrijetijdsbesteding, sport en beleving van de leefomgeving;
- betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren;
- vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen;
- vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven;
- stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering markt en andere ontwikkelingen.

Mobiliteit is een onmisbare voorwaarde voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn van onze samenleving. Het gaat daarbij om vlot en veilig vervoer van personen, betrouwbare (tijdsduur) en aantrekkelijke (beleving) verplaatsingen en verantwoorde distributie van goederen.

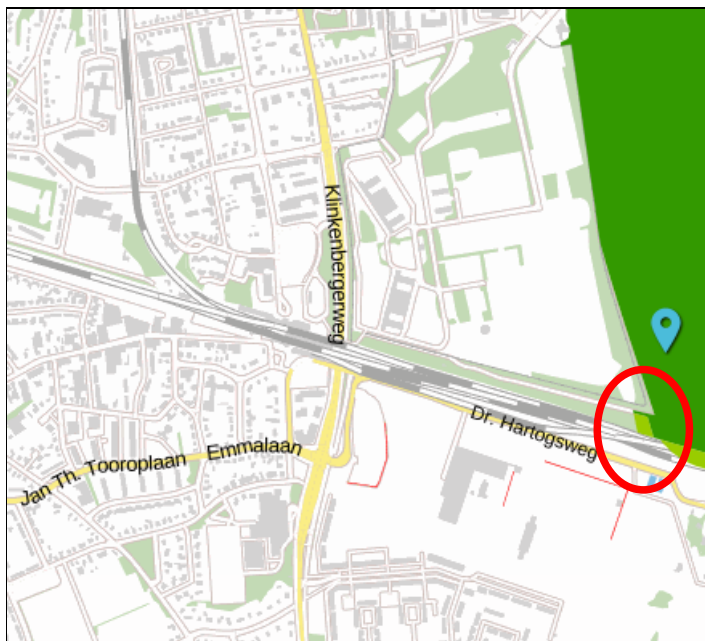
3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Met een omgevingsverordening stelt de provincie regels aan bestemmingsplannen van gemeenten. De provincie Gelderland heeft op 24 september 2014 de Omgevingsverordening vastgesteld, die vervolgens op 18 oktober 2014 in werking is getreden. Deze Omgevingsverordening is partieel gewijzigd (Actualisatieplan Omgevingsverordening juni 2017).

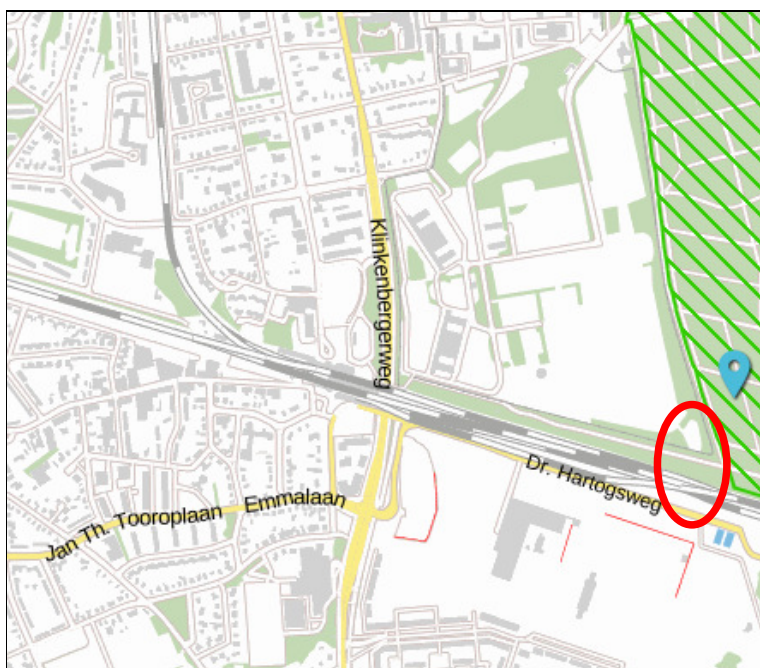
De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De Omgevingsverordening is er een van. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem. De verwachting is dat de omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

In de Omgevingsverordening zijn onderwerpen genoemd die aandacht vragen in de uitwerking en motivering van het onderliggende bestemmingsplan, namelijk Natuur en Landschap (Bescherminingsregime Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszone en Natura 2000 gebieden). In hoofdstuk 4 worden deze thema's beschreven in relatie tot het voorliggende bestemmingsplan.



Afbeelding 3-2: Themakaart "Natuur" Omgevingsverordening Gelderland met rode arcering plangebied. Donkergroene arcering betreft het GNN-gebied en het lichtgroene betreft de GO-zone.



Afbeelding 3-3: Themakaart "Natura-2000 gebieden" Omgevingsverordening Gelderland met rode arcering plangebied

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Masterplan Ede-Oost/Spoorzone

Op 26 mei 2005 heeft de gemeenteraad van Ede het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone vastgesteld. In dit Masterplan bestaat de locatie Ede-Oost/Spoorzone uit vier kazemeterreinen, het voormalige ENKA fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de Spoorzone, inclusief de SOMA- en AZO terreinen. In het Masterplan ligt voor de Spoorzone de focus op het verminderen van de geluidsoverlast en het verbeteren van de veiligheid bij toekomstig intensiever spoorgebruik.

3.3.2 Keuzenota Spoorzone Ede en Ontwerp OV Knoop mei 2016

De basis van de Spoorzone Ede ligt vast in het Masterplan Ede-Oost/Spoorzone in 2005. Vervolgens is het masterplan verder uitgewerkt in de nota Aanpak Spoorzone (in het kader van masterplan Ede-Oost). Eind 2009 begin 2010 stelden de provincie Gelderland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)) hun subsidiebeschikkingen vast. In november 2010 is gekozen voor de huidige hoogteligging van het spoor, in plaats van de partiële spoorverdieping.

De Keuzenota beschrijft het Functioneel Ontwerp (FO) voor het project Spoorzone Ede. Het FO heeft de basis gevormd voor de verdere planuitwerking en legt de functionele eisen vast. De Keuzenota is ruim voorzien van illustraties om vooral de ruimtelijke effecten beter te verduidelijken: de uiterlijkheid en de architectuur moet worden opgevat als een referentie. Bij het vervallen van de partiële spoorverdieping werden tegelijkertijd het bus- en taxiplein, het Park+Ride-parkeergebouw, perronoverkappingen en de inrichting van de op de Openbaar Vervoer (OV)-knoop aansluitende openbare ruimtes aan het project toegevoegd.

In mei 2016 is vervolgens de Ontwerpnota OV Knoop vastgesteld door de samenwerkende partijen. De Ontwerpnota is de basis voor de volgende stap in het project: de realisatie van de OV-Knoop en oostelijke spoorzone. Deze ontwerpnota heeft medio 2016 ter inzage gegeven voor inspraak (zie hoofdstuk 7) en is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

3.3.3 Erfgoedverordening Ede 2012

Het gemeentelijke kader voor de doorwerking in bestemmingsplannen wordt bepaald door de Erfgoedverordening, vastgesteld door de gemeenteraad in 2012. De doelstellingen zijn vergelijkbaar met de Monumentenwet, maar dan op gemeentelijk niveau (gemeentelijke monumenten). De hieraan gerelateerde wettelijke bepalingen (Wabo) zeggen eveneens iets over het gebruik en over verstoringen van het beschermd monument. Dat kunnen bijvoorbeeld gebruiksvormen zijn die onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen of verstoringen als gevolg van onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden, waardoor deze uitbreidingen niet meer als ondergeschikt aan het monumentale hoofdvolume ervaren worden. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten rond de beschermde monumenten eveneens weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd. In de Erfgoedverordening (hoofdstuk 5) zijn regels opgenomen ten aanzien van de uitvoering van archeologisch onderzoek in de gemeente.

3.3.4 Nota "Archeologie in evenwicht" 2012

Op 5 juli 2012 is de nota "Archeologie in Evenwicht, Archeologienota gemeente Ede 2012-2015" door de gemeenteraad vastgesteld. De nota stoelt op de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007), een wetswijziging van de Monumentenwet. Met deze wetswijziging heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Gemeenten zijn wettelijk verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan en bij het bestemmen van de in dat plan begrepen grond rekening te houden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden.

Met de vaststelling van de nota is besloten in ruimtelijk beleid explicieter (dan voorheen) rekening te houden met bekende en te verwachten archeologische waarden, als volwaardig belang, zodat behoud in situ (ter plaatse) in de toekomst beter (dan voorheen) geborgd wordt.

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. Voor het onderdeel Archeologie wordt verder verwezen naar paragraaf 4.7 van dit bestemmingsplan.

3.3.5 Waterplan

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:

- De inzameling van het afvloeiende hemelwater (art. 3.5 lid 1).
- Verwerking van het ingezamelde hemelwater (art. 3.5 lid 2).
- 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 reden.

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

Grondwatervisie

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

Met 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.

Voor de watertoets wordt verwezen naar paragraaf 4.5. van het onderhavige bestemmingsplan.

3.3.6 Groenstructuur & Groenbeleid Ede

Groen in de bebouwde omgeving heeft meerdere functies. De aanwezigheid ervan is belangrijk. Groen draagt namelijk bij aan de herkenbaarheid (esthetische waarde) van de stad en de leefbaarheid (economisch, sociaal pedagogisch waarde) van de buurt. Daarnaast herbergt groen ook een recreatieve functie, natuurfunctie, klimaatfunctie en milieufunctie.

Om bovenstaande redenen vindt gemeente Ede het wenselijk een duurzame groenstructuur na te streven, zorgvuldig met de groenstructuur om te gaan en steeds te zoeken naar de goede combinatie van functies.

Deze ambities zijn vertaald in de navolgende beleidskaders:

- Bomenbeleidsplan 2013.
- Visie Openbare Ruimte 2016.
- Aanpassing vergunningstelsel houtopstanden (inwerkingtreding 1 januari 2017). Deze aanpassing is verwerkt in de APV, beleidsregels vellen en herplant houtopstanden en de nadere regel vellen houtopstanden.
- Aanwijzingsbesluit groenstructuur kernen Ede (inwerkingtreding 1 januari 2017).

3.3.7 Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (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 wegcategorisering en de fietsstructuur vastgelegd. In de wegcategorisering 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.

3.3.8 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.

3.3.9 Parkeerbeleidsplan

Eén van de uitgangspunten van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bij nieuw- en verbouwprojecten 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 vigerende Nota Parkeernormering.

3.4 Conclusie beleid

In dit hoofdstuk is het relevante beleid beschreven van het Rijk, de provincie Gelderland en de gemeente Ede. Het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' past binnen de beschreven beleidskaders.

4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moeten relevante aspecten in beeld worden gebracht. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. In onderstaande paragrafen wordt op de verschillende thema's ingegaan.

4.2 Milieu Effect Rapport (MER)

4.2.1. Beleid/regelgeving

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument m.e.r. ontwikkeld. M.e.r. is een procedure die bestaat uit een aantal verschillende stappen.

Op 1 juli 2010 is de m.e.r.-wetgeving gemoderniseerd. Doel van de modernisering is dat meer maatwerk mogelijk is door minder en eenvoudigere regels met meer samenhang, maar met behoud van de milieudoelstelling. Bovendien is op 1 april 2011 het landelijke Besluit m.e.r., waarin de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld, ingrijpend gewijzigd. De m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is gestart volgens de 'oude' spelregels. Voor wat betreft de vastlegging van de spoorzone in het bestemmingsplan is daarbij sprake van een dubbele procedurele plicht:

- Omdat de spoorzone kan worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject conform zowel de 'oude' als de 'gewijzigde' onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. en wordt vastgelegd als niet nader uit te werken eindbestemming moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde besluit-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat de richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld door de Raad voor 1 juli 2010 valt dit project namelijk onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure ook worden afgerond volgens de 'oude' spelregels.
- Omdat significante effecten op Natura 2000 op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is sprake van een verplichte Passende Beoordeling Natura 2000 en moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat het ontwerpbestemmingsplan Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct) met het MER niet voor 1 juli 2010 ter inzage heeft gelegen valt dit project niet onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen volgens de 'nieuwe' spelregels, te weten de zogenoemde uitgebreide m.e.r.-procedure. Met de al doorlopen stappen volgens de oude besluit-m.e.r. en plan-m.e.r. procedure wordt hieraan echter (ruimschoots) voldaan.

De stappen van de besluit-m.e.r. procedure en de uitgebreide m.e.r.-procedure zijn doorlopen tot aan de vaststelling van het MER ontwikkeling Ede-Oost en spoorzone door de Raad in 2008. De stappen die nu nog volgen voor het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' zijn: terinzagelegging van de aanvulling op het MER bij dit bestemmingsplan en de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen en vaststelling van het bestemmingsplan.

4.2.2. *Situatie plangebied*

Voor bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop' en het onderhavige bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)' is een aanvulling MER geschreven (Aanvulling MER Ede-Oost en Spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016). Dit rapport vormt een aanvulling op het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de eerdere aanvulling hierop uit 2009.

Het oorspronkelijke MER is in 2008 gebruikt als onderbouwing voor het vastleggen van de ontsluitingsstructuur in de Structuurvisie Infrastructuur. Daarvoor zijn destijds meerdere ontsluitingsalternatieven in het MER onderzocht waarvan de 'revitalisering van de spoorzone' een integraal onderdeel was. De wijze van 'revitalisering van de spoorzone' was daarbij niet onderscheidend en ook van onderschikt belang voor wat betreft het totaal aan optredende effecten. De sindsdien gewijzigde inzichten met betrekking tot de inrichting van de spoorzone passen binnen de hoofdkeuzes die in 2008 zijn gemaakt voor de inrichting van Ede-Oost (de Veluwe Poort), mede op basis van het oorspronkelijke MER.

In de eerste aanvulling op het oorspronkelijke MER uit 2009 zijn de effecten van de spoorzone wel apart beschreven en beoordeeld. Deze effecten wijken op een aantal punten af van de effecten zoals beschreven in deze aanvulling omdat:

- Destijds is uitgegaan van een verdiepte ligging van het station met een brede onderdoorgang onder het spoor gekoppeld aan de bestaande Albertstunnel. In het huidige ontwerp ten behoeve van het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop' wordt alleen nog uitgegaan van een tweetal reizigerstunnels.
- Het faciliteren van het hoogfrequente spoorvervoer (PHS) destijds nog geen onderdeel was van het project en nu wel waardoor nu sprake is van fysieke wijzigingen aan het spoor en wijzigingen in het spoorgebruik.
- Destijds in de beoordeling nog geen rekening was gehouden met veranderde lokale verplaatsingspatronen rond het station door verplaatsing van het bus- en taxiplein en van de parkeergarage / het parkeerterrein en de realisatie van de ontsluitende Akulaan als onderdeel van het plan.
- Destijds werd nog geen rekening gehouden met een afname van het aantal autobewegingen door betaald parkeren en het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen.
- Nu meer gedetailleerd onderzoek beschikbaar is waardoor aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Veluwe, aantasting van de kernkwaliteiten van het Gelderse Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) en aantasting van de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten (eventueel met maatregelen) kunnen worden uitgesloten.
- In algemene zin meer informatie beschikbaar is door een verder uitgewerkt ontwerp met meer gedetailleerde bestemmingsplanonderzoeken. Daarnaast is ook sprake van wijzigingen in Wet- en regelgeving en beleid (zoals GPP's en saneringssituaties bij geluid en rond het aspect trillingen).

4.2.3. *conclusie*

De milieueffecten zoals beschreven en beoordeeld in hoofdstuk 3 van de nieuwe aanvulling op het MER (december 2016) geven in aanvulling op de uitgevoerde onderzoeken voor het project Spoorzone Ede geen aanleiding tot aanvullende maatregelen. Met deze aanvulling op het MER en de uitgevoerde onderzoeken (zie ook bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop') is daarmee de voor de besluitvorming van het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)' benodigde milieu-informatie beschikbaar.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1. Beleid/regelgeving

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

4.3.2. Beschouwing plansituatie

Met het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)' wordt enkel de realisatie van het langzaam verkeer viaduct planologisch mogelijk gemaakt. Aangezien deze functie niet milieugevoelig of milieubelastend is, speelt het aspect milieuzonering geen rol.

4.3.3. Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor het vaststellen van bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)'.

4.4 Bodem

4.4.1. Algemeen

Bij het toekennen van bestemmingen is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Het moet in strijd met een goede ruimtelijke ordening worden geacht, als gevoelige bestemmingen zoals woondoeleinden worden gepland op gronden die (later) verontreinigd blijken te zijn, maar een volledig schone grond is bij woningbouw ook weer geen absolute voorwaarde. Daarentegen worden aan niet-gevoelige bestemmingen, zoals "verkeer", minder eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming die beoogd is. Een verontreiniging die verspreid wordt door het grondwater naar omliggende gronden is over het algemeen eerder saneringsplichtig.

Bij het wijzigen van een bestemmingsplan is een verkennend onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging noodzakelijk, waarbij vaak met een literatuuronderzoek volstaan kan worden. Bij aanwijzingen voor eventuele verontreinigingen is verder onderzoek in situ vereist, om uiteindelijk vast te kunnen stellen of en hoe, bijvoorbeeld na sanering een beoogde nieuwe bestemming kan worden gerealiseerd.

4.4.2. Regelgeving

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming, inclusief de aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst.

De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- nieuw saneringscriterium en -doelstelling;
- saneringsplicht voor eigenaren of erfpachters van bedrijfsterreinen;
- uniforme procedure voor eenvoudige saneringen (zie Besluit Uniforme Saneringen);
- meer mogelijkheden voor deelsanering;
- versterking van de handhaving;
- formalisering van evaluatieverslag en nazorgplan middels beschikkingen;
- mogelijkheid om beheersmaatregelen op te leggen;
- wettelijke basis voor een subsidieregeling voor sanering van bedrijfsterreinen.

Met name de saneringsverplichtingen zijn voortaan gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is meer flexibel geworden: het is niet altijd nodig het hele geval aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. De vernieuwde wet houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. Voortaan wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, wordt de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging beperkt en worden de nodige beheersmaatregelen getroffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Uniforme saneringen (BUS)

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- het betreft saneringen met open ontgravingen;
- in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd;
- dat een BUS-sanering alleen is toegestaan als er niet al een (Raam)saneringsplan is beschikt.

4.4.3. *Situatie plangebied*

Bodem

In het verleden zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd binnen het plangebied. Recent is in opdracht van ProRail verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van zes deelgebieden (Verkenkend en aanvullend bodemonderzoek OV knoop Ede (S-P5015A), BK Ingenieurs, 15 juli 2016). In rapportage deel 4 (fietsbrug) wordt ingegaan op het gebied dat direct relevant is voor het voorliggende bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct).

Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit ter plaatse van deelgebied 1.4 (fietsbrug) vastgesteld. De hypothese 'verdacht' is juist gebleken. De bodem ter plaatse is niet tot plaatselijk (ten noorden van de spoorzone en rondom de zuiveringsinstallatie ten zuiden van de spoorzone) licht verontreinigd met enkele zware metalen, PAK en/of PCB en som Aldrin/Dieldrin/Endrin. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk. Op grond van de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem bestaat er geen bezwaar voor de voorgenomen realisatie van het langzaam verkeer viaduct.

Conventionele Explosieven (CE)

Nabij het plangebied is een voormalig kazernecomplex (Maurits Zuid) gelegen. Het is algemeen bekend dat spoorlijnen in WOII strategische objecten waren die veelvuldig zijn gebombardeerd. Ook is bekend dat in het kader van de operatie Market Garden op 17 september 1944 het gebied is gebombardeerd. Dit wetende heeft er een bureaustudie (vooronderzoek) plaatsgevonden om deze gebeurtenissen in kaart te brengen: In de periode 2014/2015 is voor het gehele grondgebied van de gemeente Ede een vooronderzoek CE uitgevoerd (Rapport RVCE-14037-01 Vooronderzoek CE gemeente Ede - definitief v.1.0 Explod, 4-6-2015). Uit dit vooronderzoek blijkt dat het plangebied verdacht is voor de aanwezigheid van CE.

In een aanvulling op het vooronderzoek is door Explod een Projectgebonden Risico-analyse (PRA) uitgevoerd (Risicoanalyse conventionele explosieven Ede- OV de Knoop, rapportnr. RAP00160501def, d.d. 19 juli 2016). Hierbij is in eerste instantie het definitieve verdachte gebied afgebakend. Dit gebeurt zowel in horizontale als verticale zin. Bij de analyse worden de naorlogs uitgevoerde activiteiten meegenomen en wordt een berekening gemaakt om de maximale diepte van eventueel achtergebleven CE binnen het specifieke projectgebied vast te stellen (indien dit niet is uitgevoerd in het vooronderzoek CE). Deze berekening(en) wordt uitgevoerd aan de hand van de bodemopbouw ter plaatse, de soort CE en de snelheid en hoek waarmee de specifiek te verwachten CE in de bodem terecht gekomen kan zijn. Ook wordt beoordeeld of na de Tweede Wereldoorlog grondroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden en/of het maaiveldniveau is gewijzigd.

De uitkomst van PRA-CE geeft de uitvoerende partij voldoende informatie om een Veiligheid, gezondheid en milieuplan (VGM-plan) op te stellen voor de uitvoering van de reguliere werkzaamheden of het opstellen van een projectplan voor de eventuele opsporing van CE.

Uit de PRA blijkt dat binnen het plangebied delen verdacht zijn op het voorkomen van CE. Dit betekent dat bij de uitvoering hiermee rekening wordt gehouden. De kosten die hiermee gemoeid zijn, zijn niet zodanig dat de exploitatie in gevaar wordt gebracht.

4.4.4. Conclusie

Op basis van onderzoek kan worden vastgesteld dat de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem geschikt is voor het beoogde plan om een langzaam verkeer viaduct te realiseren. Het aspect Conventionele explosieven vraagt aandacht bij de uitvoering van werkzaamheden in het gebied, maar vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.5 Water

4.5.1. Beleid/regelgeving

De watertoets is een instrument dat er voor zorgt dat bij alle ruimtelijke plannen (landelijk én stedelijk gebied) aandacht is voor de kwaliteit en kwantiteit van water. De watertoets is verplicht voor alle overheden die waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten hebben. Doorgaans vraagt de gemeente de watertoets namens zichzelf, een particulier of ondernemer aan bij de 'waterbeheerder'. Dat is in dit geval Waterschap Vallei en Veluwe.

Binnen de kern Ede is het oostelijk deel 'hoog en droog' en het westelijk deel 'laag en nat'. Het waterschap heeft in het oostelijk deel geen belangen, omdat het grondwater hier diep zit en er geen oppervlaktewater aanwezig is. Gemeente Ede en Waterschap Vallei en Veluwe hebben daarom afgesproken dat ten oosten van de lijn Proosdijerveldweg- Hakselselweg-Kerkweg-Bovenbuurtweg, waar dit plangebied ligt, het waterschap niet betrokken hoeft te worden in de watertoets. De gemeente is hier verantwoordelijk voor een goede borging van de waterbelangen.

Waterwet (Ww)

Op grond van de artikelen 3.5 en 3.6 van de Waterwet dragen de gemeenteraad en het college 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 reden.

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

Grondwatervisie

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

Met 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.

4.5.2. *Situatie plangebied*

Ten behoeve van het totale project Spoorzone Ede is door Wareco onderzoek gedaan naar de grondwaterstanden in het gebied (BN48A- NOT201622, Herijking Geohydrologische verkenning station Ede-Wageningen, d.d. 6 juli 2016). Door Movares is een watertoetsdocument opgesteld (D80-MNI-KA-1600004, versie 1.0, d.d. 29 februari 2016). In het afzonderlijk opgestelde bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop', waarin de nieuwbouw met voorzieningen in de directe stationsomgeving planologisch mogelijk worden gemaakt, is een uitvoerige samenvatting gegeven van genoemde onderzoeken.

De realisatie van het langzaamverkeer viaduct nabij de Sysselt, dat in het voorliggende bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt, heeft geen negatieve impact op grondwaterstanden. Er worden namelijk geen ondergrondse maatregelen en/of voorzieningen aangelegd die hierop van invloed kunnen zijn. Het hemelwater kan vanwege de hoogteligging goed infiltreren in de bodem. Hiervoor worden infiltratievoorzieningen aangelegd in de groene ruimte langs het spoor en/of aan de onderzijde van de hellingbanen van het viaduct. Het

langzaamverkeer viaduct wordt enkel gebruikt door fietsers en voetgangers. Daarmee zal het afvoerende hemelwater geen verontreinigende stoffen bevatten.

4.5.3. Conclusies

De bodem is geschikt voor infiltratie. Conform het beleid van de gemeente Ede wordt hemelwater geïnfiltreerd in de bodem. Er vinden geen wijzigingen plaats in de waterhuishouding, aanvraag van een watervergunning voor de eindsituatie is derhalve niet noodzakelijk.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)'.

4.6 Ecologie/natuur

4.6.1. Beleid/regelgeving

Voor ruimtelijke ingrepen of bestemmingsplanwijzigingen is de natuurwetgeving relevant. Binnen de natuurwetgeving wordt onderscheid gemaakt in bescherming van soorten en gebieden. Onlangs zijn drie wettelijke regimes samengevoegd tot één nieuwe Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming is per 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vergelijkbaar met het oude wettelijke regime maakt de nieuwe Wet natuurbescherming onderscheid in gebieds- en soortenbescherming. De gebiedsbescherming was voorheen met name gereguleerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming vond zijn grondslag in de oude Flora- en faunawet. Daarnaast is er het provinciale beschermingskader van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelzone (GO) dat een samenhangend netwerk van natuurgebieden nastreeft.

Soortenbescherming

Vergelijkbaar met de oude Flora- en faunawet (april 2002) richt de Wet natuurbescherming zich op de instandhouding van populaties van soorten die bescherming behoeven. Tijdens de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan was de oude wetgeving nog van kracht. De uitgevoerde ecologische onderzoeken zijn dan ook gebaseerd op verwijzingen naar de Flora- en faunawet. De essentie van de soortenbescherming is echter in de nieuwe wetgeving vergelijkbaar gebleven met het oude regime. Daarmee zijn de uitgevoerde onderzoeken nog representatief en zijn de conclusies actueel.

Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming in de nieuwe Wet natuurbescherming is mede gebaseerd op bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Bij toetsing aan de Wet natuurbescherming gaat het om soorten en habitats waarvoor, krachtens de Habitat- en Vogelrichtlijn, Natura 2000-gebieden zijn aangewezen en instandhoudingsdoelen 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 instandhoudingsdoelen bepaald te worden. Dit kan leiden tot een vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming, middels een verstorings- en verslechteringstoets bij negatieve effecten en een passende beoordeling wanneer er significant negatieve effecten verwacht worden.

Stikstofdepositie en Programmatische aanpak Stikstof (PAS)

De Nederlandse wet- en regelgeving voor stikstofdepositie vloeit voort uit de Wet natuurbescherming. De wetgever heeft in dit verband de volgende wet- en regelgeving tot stand gebracht:

- de Wet natuurbescherming, hoofdstuk 2, dat de wettelijke basis vormt voor het Programma aanpak stikstof (PAS);
- het Besluit natuurbescherming, hoofdstuk 2, op grond waarvan de vergunningplicht niet geldt indien grenswaarden voor een melding van toepassing zijn;
- de Regeling natuurbescherming, waarin naast de regels die gelden ten aanzien van bepaling, reservering en toedeling van ontwikkelingsruimte onder meer de lijst van prioritaire projecten is opgenomen.

Stikstofdepositie vormde jarenlang een knelpunt bij de besluitvorming over plannen en projecten, omdat in veel Natura 2000-gebieden overbelasting van stikstofdepositie een probleem is voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in die gebieden. Het PAS beoogt een oplossing te bieden voor dit probleem. Het PAS verbindt ecologie met economie. Het doel is het beschermen en ontwikkelen van kwetsbare, voor stikstof gevoelige natuur, terwijl tegelijkertijd economische ontwikkelingen mogelijk blijven. Het programma bevat hiertoe maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie (bronmaatregelen) en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden (herstelmaatregelen).

Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. Het PAS is als zodanig en per gebied passend beoordeeld (gebiedsanalyses). De commissie voor de m.e.r. heeft in het toetsingsadvies van 29 mei 2015 positief over het MER/Pb over het PAS geadviseerd en daarbij gewezen op het belang van monitoring (rapportnummer 2752-143).

Gelders Natuur Netwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

De provincie Gelderland heeft in de Omgevingsvisie en -verordening gebieden aangewezen ter bescherming en versterking van de ecologische structuren.

In het Gelders Natuurnetwerk geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Onder voorwaarden is een bepaalde uitbreiding van bestaande functies toegestaan.

Een groot deel van de Gelderse natuurgebieden is reeds internationaal beschermd: de Natura 2000-gebieden. Juist in deze gebieden moet de biodiversiteit worden behouden of verbeterd. De provincie geeft in het natuurbeleid prioriteit aan het behalen van de Natura 2000-doelen in de Natura 2000-gebieden.

De Gelderse Groene Ontwikkelingszone is een gebied waar partners en partijen juist worden uitgenodigd om actief 'groene' doelen mee te helpen realiseren. Er is in dit gebied ruimte voor de verdere ontwikkeling van bestaande en bij het gebied behorende bedrijvigheid of bewoning. Daarbij maakt de provincie onderscheid tussen de mate waarin partijen worden gevraagd om een –extra- bijdrage te leveren aan dit gebied. De provincie wil met haar beleid voor deze zone zo duidelijk mogelijke spelregels hanteren die recht doen aan de doelen in dit gebied.

4.6.2. Situatie plangebied

Beoordeling van het plan op basis van soortenbescherming

De ecologische effecten van het project Spoorzone Ede (OV-Knoop en Oostelijke spoorzone LV-Viaduct) zijn door Econsultancy onderzocht en in beeld gebracht in drie rapportages:

- I. Natuurtoets Oostelijke spoorzone en OV-Knoop te Ede, rapportnummer 14055552, d.d. 13 januari 2015
- II. Knelpuntenanalyse OV-Knoop te Ede, rapportnummer 1500.001, d.d. 18 april 2016
- III. Aanvullende veldonderzoek vleermuizen en spoorkrekel OV-Knoop, rapportnummer 1500.002, d.d. 30 augustus 2016

Het ecologisch onderzoek van 13 januari 2015 betreft een overkoepelend document dat de resultaten beschrijft van diverse deelonderzoeken en inventariserend veldonderzoek. In de 'knelpuntenanalyse' van 18 april 2016 wordt ingegaan op de noodzaak en omvang van aanvullend onderzoek. Daarin wordt gesteld dat aanvullend veldonderzoek uitgevoerd moet worden naar vleermuizen en spookrekels. Dit onderzoek is uitgevoerd en de bevindingen zijn beschreven in het rapport van 30 augustus 2016. In de toelichting van het bestemmingsplan 'Ede, OV-Knoop', dat inmiddels als ontwerp ter inzage heeft gelegen, is een samenvatting gegeven van de uitgevoerde onderzoeken. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

Voor de realisatie van het langzaamverkeer viaduct is in het bijzonder de waargenomen vliegroute voor vleermuizen van belang. Verder zijn er rondom de planlocatie spookrekels waargenomen. In het navolgende worden deze aspecten verder toegelicht.

Vleermuizen

Op basis van het aanvullend onderzoek d.d. 30 augustus 2016 is bevestigd dat de strook bos ten noorden van het spoor een vliegroute betreft voor vleermuizen. De vleermuizen vliegen er onder de boomkronen door en maken zo gebruik van de 'tunnel' die ontstaat boven het wandelpad ter plaatse. Er wordt aan het begin van de vliegroute al door gewone dwergvleermuizen gefoerageerd. Een deel van de dieren vliegt direct door naar de aanliggende bosgebieden.

De vliegroute wordt doorsneden met de aanleg van het langzaam verkeer viaduct op het punt dat het bosgebied de Sysselt wordt bereikt. Een korte onderbreking in de vegetatie, met behoud van donkerte zal voor de vleermuizen niet leiden tot desoriëntatie en de foerageergebieden zullen nog steeds bereikt kunnen worden. Er zijn geen vaste afmetingen van een onderbreking te geven waarbij er geen verstoring van een vliegroute wordt voorkomen, maar is het de bedoeling deze zo klein mogelijk te houden. Zolang een vleermuis kan overzien dat er na een onderbreking er weer kan worden doorgevlogen, zal de vliegroute intact blijven. Hiervoor is het belangrijk dat er geen verlichting in de vliegrichting plaatsvindt of anderszins verstorend werkt. Een onderbreking van 20 meter zal naar de mening van Econsultancy niet verstorend werken. Er zal gestreefd moeten worden om zoveel mogelijk krooncontact bij de omliggende bomen te behouden. Verlichting toepassen is mogelijk, zolang deze niet in de vliegrichting plaatsvindt. Het toepassen van armaturen die uitstraling naar de omgeving beperken zal verstoring verder kunnen beperken.

Op basis van het huidige ontwerp is het mogelijk om de doorsnijding van de bosstrook zodanig te beperken of in te richten dat daarmee de vliegroute niet verstoord zal worden (zie afbeelding 4-3).

Voor het (tijdelijk) verlichten van het plangebied zal eveneens rekening worden gehouden met de ecologische effecten. Dit is goed uitvoerbaar door zorgvuldig de positie van de verlichting te bepalen, eventueel met afschermende maatregelen of type verlichting of armatuurkeuze. Daarnaast kan de verlichting worden uitgeschakeld tijdens de voor vleermuizen kritische momenten.

Spoorkrekel

De spoorkrekel is tijdens twee veldbezoeken in juni en augustus 2016 waargenomen. In het NDFF zijn meerdere waarnemingen bekend van 2016.

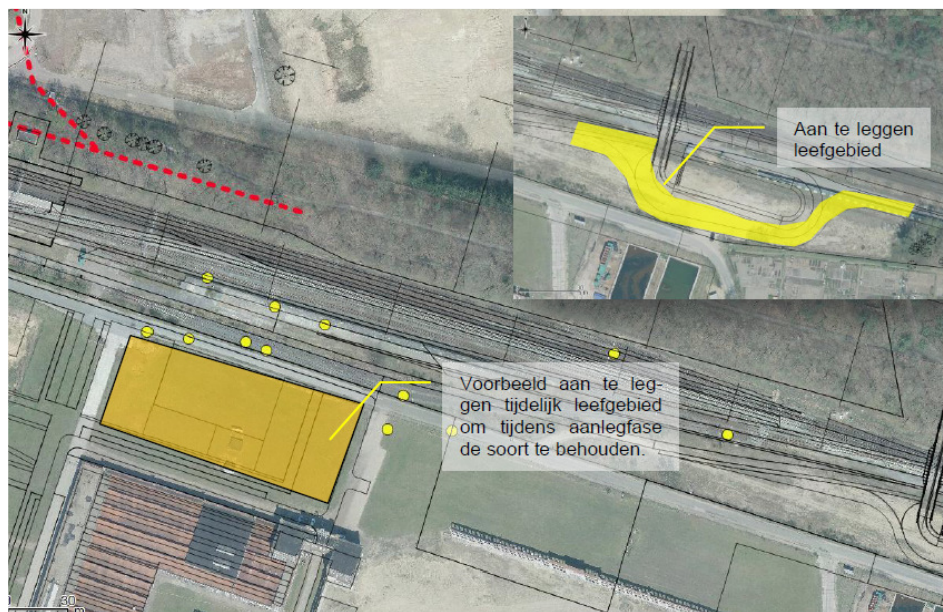
Het belangrijkste leefgebied van de soort bevindt zich nabij het spoor recht tegenover de gehandhaafde bebouwing van de Enka. In onderstaande afbeelding zijn alle verzamelde waarnemingen weergegeven. Het betreft dus geen volledige verspreidingskaart, enkel de locaties waar op verschillende dagen spoorkrekels zijn gehoord.



Afbeelding 4-1: verzamelde waarnemingen spoorworm

Door middel van het uitgevoerde onderzoek is aangetoond dat de populatie spoorwormen nog in stand is gebleven, ondanks de werkzaamheden die hebben plaatsgevonden. Hiermee is de noodzaak voor het toepassen van de zorgplicht nog steeds van kracht.

De zorgplicht voor de waargenomen spoorwormen kan binnen de uitvoering van het project goed worden uitgevoerd. In de nabije omgeving is het technisch en ecologisch mogelijk om al dan niet tijdelijke maatregelen te treffen. In de toekomstige situatie kan een nieuw leefgebied worden aangelegd in het zandlichaam van het langzaam verkeer viaduct door de schrale omstandigheden te creëren met warmte bufferende stenen (afbeelding 4-2).



Afbeelding 4-2: mogelijk alternatief leefgebied voor spoorworm.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde ecologisch onderzoek kan vastgesteld worden dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is met inachtneming van de wettelijke kaders uit de Wet natuurbescherming. Voor de uitvoering van het project wordt een ecologisch werkprotocol en (indien nodig) een gedragscode gevolgd.

Om te voorkomen dat negatieve effecten optreden op de aanwezige vliegroute van vleermuizen, ter hoogte van het langzaam verkeer viaduct, worden maatregelen genomen. De uitvoering van deze maatregelen zal via een ontheffingaanvraag worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

De aanwezigheid van de spoorkrekel is zeldzaam in Nederland. Bij de uitvoering van het project zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan de zorgplicht voor de spoorkrekel.

Beoordeling van het plan op basis van gebiedsbescherming (Passende Beoordeling)

In Ede worden twee gebieden aangemerkt als Natura 2000 gebied, te weten: de Veluwe en Het Binnenveld.

Het plangebied ligt op korte afstand van het Natura 2000 gebied Veluwe. Daardoor kan op voorhand niet uitgesloten worden dat de aanleg en het gebruik van de nieuwe voorzieningen significante negatieve effecten hebben op dit gebied. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is door Arcadis een passende beoordeling opgesteld (rapport Bestemmingsplan OV Knoop en oostelijke spoorzone, passende beoordeling Natuurbeschermingswet 1998, d.d. 20 december 2016)

Op basis van de passende beoordeling worden de navolgende conclusies getrokken:
Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de OV-Knoop/Spoorzone Oost zijn verschillende effecten te verwachten op habitattypen en soorten in het Natura 2000 gebied Veluwe:

- Toename van de depositie van stikstof met 0,53 mol/ha/jaar in de realisatiefase en 1,12 mol/ha/jaar in de exploitatiefase;
- Tijdelijke effecten als gevolg van verstoring door geluid en licht op leefgebieden van de zwarte specht en de wespandief in de realisatiefase.

De toename van de stikstofdepositie valt binnen de reservering die aan het Ministerie van IenM is toegekend aan dit project in het kader van de Regeling Programmatische Aanpak Stikstof. Hiermee staat vast dat deze toename niet zal leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied.

De tijdelijke effecten als gevolg van verstoring door geluid en licht leiden niet tot verstoring van huidige broedterritoria van de zwarte specht en wespandief. Omdat de staat van instandhouding van beide soorten gunstig is en er geen uitbreidings- en verbeterdoelstellingen gelden voor beide soorten, brengt de realisatie van dit project de instandhoudingsdoelen voor beide soorten niet in gevaar.

De invloed van geluid en licht op het Natura 2000 gebied Veluwe kan verder verminderd worden door het treffen van mitigerende maatregelen (zie paragraaf 5.3. van de Passende Beoordeling).

Op basis van de uitgevoerde passende beoordeling is vast komen te staan dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000 gebied Veluwe niet worden aangetast door uitvoering van het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV- Viaduct)'.

Beoordeling van het plan op basis van provinciaal GNN en GO beleid

Het langzaam verkeer viaduct ligt op de rand van het bos- en natuurgebied van de Veluwe, net buiten het Natura 2000-gebied. Het kan echter niet worden vermeden dat een deel van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) van de provincie Gelderland wordt doorsneden aan de noordzijde van het spoor.

Tegelijkertijd ontstaan er echter mogelijkheden om de negatieve invloed van de bestaande spoorovergang binnen het GNN (en tevens Natura 2000 gebied) op te heffen en het daarachter gelegen toegangspad om te vormen tot nieuwe natuur en rust in dit deel van het GNN te herstellen. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang wordt namelijk binnen het project 'Spoorzone' opgeheven (onder andere voor plaatsen geluidschermen en Programma Hoogfrequent spoor).

De locatiekeuze is gebaseerd op een integrale afweging tussen verschillende belangen. De ligging van het langzaam verkeer viaduct direct tegen de bosrand Sysselt respecteert het cultuurhistorische beeld op de Enka-gevels. Daarnaast is het van belang dat met de gekozen locatie een kleinere overspanning noodzakelijk is (twee sporen) ten opzichte van andere locaties in westelijke richting (vier sporen). Vanuit financiële haalbaarheid zijn alternatieven in westelijke richting niet haalbaar. Om het hoogteverschil te overbruggen wordt aan de zuidzijde van het spoor een zandlichaam aangelegd waarmee het fietspad naar de benodigde hoogte kan stijgen.

Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan is een GNN/GO toets opgesteld door Arcadis (rapportage 5 april 2017). In dit rapport worden de effecten op de GNN/GO beschreven en wordt een compensatieplan voorgesteld. Tijdens vooroverleg met de provincie Gelderland is geconcludeerd dat sprake is van een 'uitbreiding van een bestaande functie'.

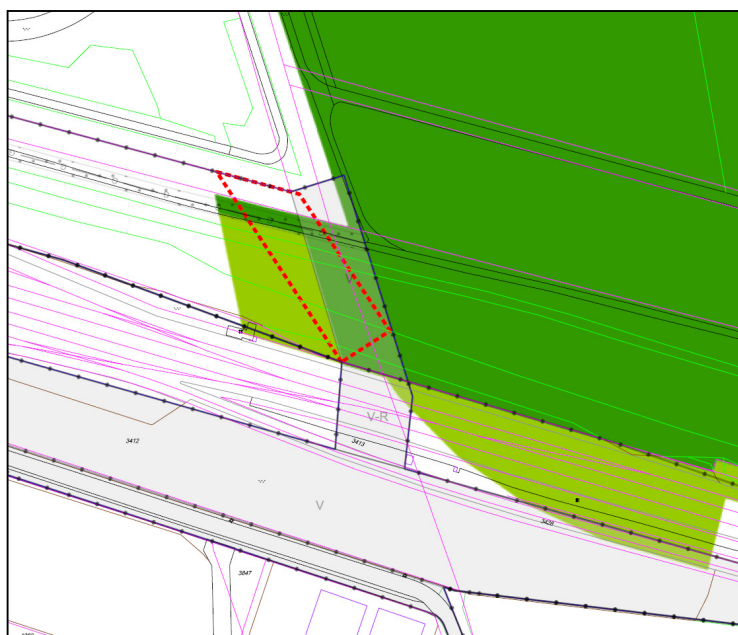
Op basis van deze toets wordt geconcludeerd dat de aanleg van de brug en de verbinding tussen de brug en het net van fietspaden ten noorden van het spoor, in samenhang met de opheffing van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang Sysselt, kan worden uitgevoerd in overeenstemming met de provinciale Omgevingsverordening 2016. De saldobenadering volgens de Omgevingsverordening is van toepassing omdat de kernkwaliteiten van het GNN in de omgeving van het nieuwe viaduct worden versterkt en er sprake is van een samenhangend plan waarin aanleg van het viaduct en opheffing van de gelijkvloerse spoorwegovergang beide geregeld worden.

De saldobenadering is van toepassing onder voorwaarde dat de herinrichting van de bestaande toegangsweg naar bosgebied Sysselt tot natuur/bos wordt omgevormd en dat de uitvoering hiervan zeker is gesteld. De betreffende strook grond zal worden aangekocht door het project en zal voor vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan notarieel geleverd worden. Verder is er in de afgelopen periode oriënterend gesproken met het Gelders Landschap over het toekomstig beheer en onderhoud van de compensatielocatie. Gelijktijdig met de terinzagelegging van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan worden hierover definitieve afspraken gemaakt met het Gelders Landschap. Tot slot wordt opgemerkt dat voor de compensatielocatie geen bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. In het geldende bestemmingsplan Natuurgebied Veluwe, vastgesteld door de gemeenteraad op 25 april 2013 heeft het perceel al een bosbestemming.



Afbeelding 4-3: kaartlaag GNN/GO provinciale Omgevingsvisie december 2015

Na de ontwerpfase van het bestemmingsplan is het viaduct verder technisch uitgewerkt. Daarbij is geconcludeerd dat het niet mogelijk was om het geprojecteerde viaduct volledig binnen de eigendomsgrenzen van de projectpartners te houden. Om deze reden is de noordelijke aanlanding op ondergeschikte delen gewijzigd (zie afbeelding 4-3a).



Afbeelding 4-3a: Gewijzigde situatie op kaartlaag GNN/GO provinciale Omgevingsvisie december 2015

De wijziging is van ondergeschikte aard en heeft geen consequenties voor de uitgangspunten en conclusies van de uitgevoerde onderzoeken. Wellicht is het vanuit ecologisch/landschappelijk oogpunt beter vanwege minder ruimtebeslag in strengere GNN-regime en verschuiving naar het GO-gebied.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van het GNN/GO gebied niet worden aangetast door uitvoering van het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV- Viaduct)'.

4.7 Archeologie

4.7.1. Beleid/regelgeving

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

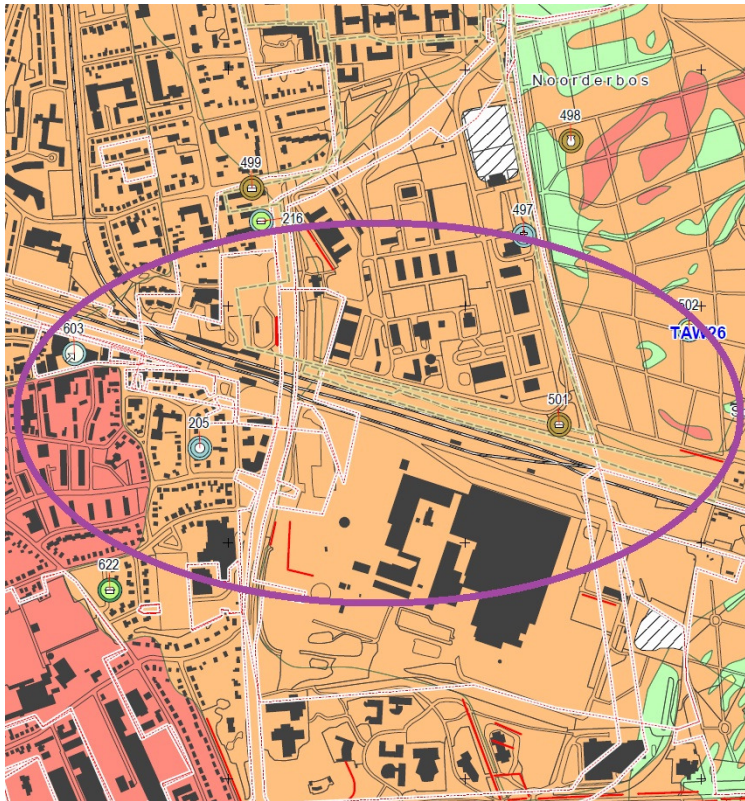
Op een aantal punten biedt de wet de gemeente ruimte om archeologieregels op eigen wijze in te vullen. Met de archeologienota is deze ruimte benut en is gemotiveerd hoe in Edese bestemmingsplannen met archeologie wordt omgegaan. In de nota zijn onder andere een aantal vrijstellingen voor archeologisch 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 en de (archeologische en milieukundige) onderzoeken die in het plangebied zijn uitgevoerd.¹

4.7.2. Situatie plangebied

In onderstaande afbeelding is het gehele bestemmingsplangebied te zien, zoals weergegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart, kaartbijlage archeologie (2013). De oranje kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog is.

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.
Flokstra, L.M., H.J. Hesseling & T.P. van Rooij, 2012: Plangebied Kazerneterreinen, gemeente Ede; een archeologische begeleiding (conform protocol proefsleuven). RAAP-rapport 2611, Weesp.
Brouwer, E.W. & E.N. Akkerman, 2007: *Bureauonderzoek Archeologie Ede-Oost Uitbreiding, Gemeente Ede*, Arcadis (rapport kenmerk 110623/NA7/002/000450, d.d. 24 september 2007).
Grontmij Gelderland 1997: *Verkennd bodemonderzoek Bedrijfsterrein Akzo Nobel Fibers te Ede*, Arnhem (niet digitaal beschikbaar); Advies archeologie S. van der A d.d. 27 september 2002.



Afbeelding 4-5: Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart (RAAP-rapport 2500), met plangebied in paars. Voor meer informatie zie <https://www.ede.nl/vrije-tijd-en-toerisme/cultuur/archeologie>

Het deel van het plangebied ten noorden van de spoorlijn is gelegen in het plangebied 'kazernes, Mauritskazerne'. Uitgevoerd verkennend archeologisch booronderzoek heeft uitgewezen, dat het gebied dat in het huidige bestemmingsplan wordt opgenomen, verstoord is. Het deel van het plangebied ten zuiden van de spoorlijn is gelegen in het plangebied 'Enka'. Voor dit plangebied is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat voorafgaand aan de bouw van de ENKA-fabriek de hoger gelegen grond is afgegraven en in de lager gelegen delen is geschoven. Dit beeld van een grotendeels verstoorde bodemopbouw wordt bevestigd door verkennend milieukundig bodemonderzoek. In de periode 2006-2008 is het ENKA-terrein bovendien reeds deels gesaneerd. Eventuele archeologische resten zijn hierbij waarschijnlijk verstoord.

Daarnaast zijn in de nabije omgeving van het plangebied diverse archeologische vindplaatsen bekend. Het betreft fragmenten laatneolithisch aardewerk (nrs. 205, bijgevoegd figuur) en een ijzertijdvindplaats (nr. 501). Ter plaatse en in de directe omgeving (straal 250 m) van het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen archeologische monumenten of waardevolle archeologische terreinen.

4.7.3. Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot aanleg van een langzaam verkeer viaduct. Op basis van de in het plangebied uitgevoerde archeologische onderzoeken is de kans klein dat tijdens beoogde werkzaamheden belangrijke archeologische resten worden geraakt. Uitvoering van het bestemmingsplan 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 (Erfgoedwet 2016, artikel 5.10).

4.8 Cultuurhistorie

Het plangebied maakt deel uit van de grotere landschappelijk structuren aan de oostrand van Ede. Aan de noordrand liggen de voormalige kazerneterreinen, terwijl aan het zuiden het voormalige Enka-terrein ligt. Vooral dit laatste ligt visueel binnen de invloedssfeer van het plangebied. Niet ver van de grens van het plangebied staat het poortgebouw van de Enka (rijksmonument), dat een markante rol speelt langs de spoorlijn Amsterdam – Arnhem – Duitsland. Deze relatie is van belang omdat de aanwezigheid van het spoor een belangrijke vestigingsfactor is voor het kunststoffenbedrijf. De visuele relatie met het spoor is er sinds de Enka-gebouwen werden opgericht.

4.8.1. Historische structuren en ensembles in de omgeving

De belangrijkste cultuurhistorische lijn in het plangebied zelf is de historische spoorlijn, de oude Rijnspoorweg. Als markante historische lijn in het landschap is de spoorlijn zeer aanwezig. Hij heeft grote betekenis voor de ontwikkelingsgeschiedenis van Ede,

In de onmiddellijke omgeving van het station bevindt zich een aantal historische ensembles: de Frisokazerne ten noordwesten en de gebouwen van de voormalige ENKA-fabrieken ten zuidwesten. Deze ensembles bevinden zich buiten het plangebied, maar de ontwikkelingen in het plangebied kunnen er wel invloed op hebben. Dat geldt met name voor de voormalige ENKA-fabriek (rijksmonument complexnummer 527062). In het bijzonder de westvleugel met poortgebouw (rijksmonument 527064) nabij het spoor visualiseert nog altijd het belang van de railinfrastructuur voor de vestiging van de fabriek op deze plaats. Ook zijn de ENKA-gebouwen inmiddels al bijna een eeuw een herkenningsteken voor de treinreiziger die langs Ede komt.

4.8.2. Situatie plangebied

De spoorlijn blijft gehandhaafd. Het realiseren van de fietsbrug heeft geen bijzondere gevolgen voor deze cultuurhistorische lijn.

De inpassing van het langzaam verkeer viaduct en de ervoor benodigde taluds zullen niet of nauwelijks van invloed zijn op de kazernesgebouwen door de aanwezige groenzones en door het feit dat de kazernes hoger liggen en er aan die zijde geen talud nodig is.

Aan de zuidzijde is het viaduct met talud door de oostelijke locatiekeuze zo ingepast dat de zichtrelatie tussen de ENKA en het spoor hier niet verstoord wordt. Vanuit cultuurhistorie sluit de ligging van het viaduct goed aan op het belang om de Enka-gevels zoveel mogelijk zichtbaar te houden.

4.8.3. Conclusie

De in het bestemmingsplan geboden ontwikkelingsmogelijkheden hebben zeer beperkte invloed op de in het plangebied en in de aangrenzende gebieden aanwezige cultuurhistorische waarden. Door de keuze voor een oostelijke variant voor het nieuwe viaduct blijft de historische zichtrelatie tussen het poortgebouw van de voormalige Enka en het spoor in stand.

4.9 Verkeer en parkeren

4.9.1. Beleid/regelgeving

Het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer en parkeren is beschreven in het gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan, het fietsplan en het parkeerbeleidsplan.

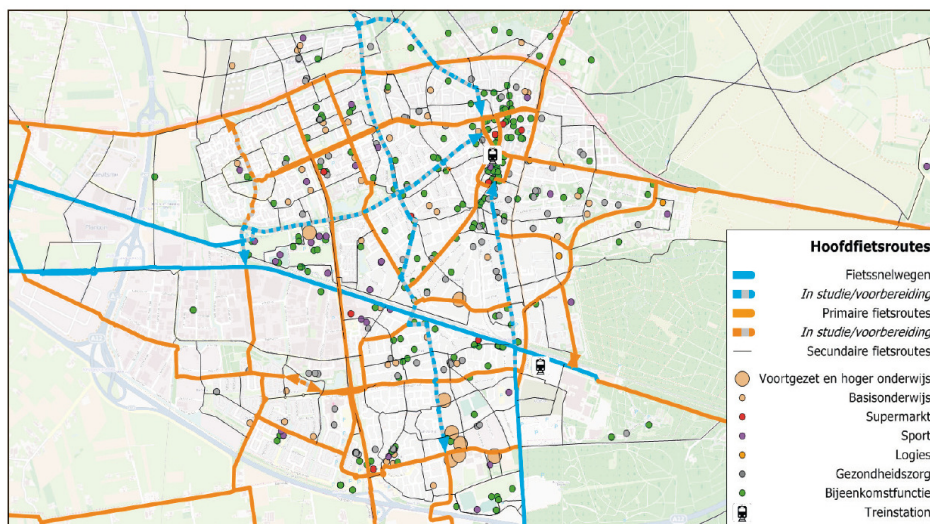
Kortheidshalve wordt op deze plaats verwezen naar paragraaf 3.3.7 t/m 3.3.9 van deze toelichting.

4.9.2. *Situatie plangebied*

Het voorliggende bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het project Spoorzone Ede. Met dit project wordt het station Ede - Wageningen en de noodzakelijke voorzieningen in de directe omgeving vernieuwd. Inmiddels heeft voor het nieuwe stationsgebouw en de daarbij behorende voorzieningen een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen (bestemmingsplan 'Ede, OV - Knoop'). Het voorliggende bestemmingsplan richt zich op het nieuwe langzaam verkeer viaduct dat ten oosten van het nieuwe stationsgebouw wordt gerealiseerd.

In de bestaande situatie is een gelijkvloerse spoorwegovergang aanwezig direct nabij de woningen dr. Hartogsweg 5 en 7. Deze spoorwegovergang zal met het project Spoorzone Ede gesaneerd moeten worden vanwege de plaatsing van een geluidscherm. Daarnaast de opheffing van de gelijkvloerse spoorwegovergang noodzakelijk voor de uitvoering van het zogenaamde landelijke project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Voor meer informatie over het PHS project wordt kortheidshalve verwezen naar paragraaf 3.1.4. van deze toelichting.

Voor de uiteindelijke locatiekeuze van het viaduct was het noodzakelijk om een goede balans te vinden in verschillende deelbelangen binnen het totale projectgebied. De locatiekeuze is toegelicht in paragraaf 2.3. Vanuit verkeersoogpunt is het van belang dat zo goed mogelijk wordt aangesloten op de fietsstructuur ten noorden en zuiden van het spoor. Het viaduct zorgt in eerste instantie voor een goede vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang vanaf de Dr. Hartogsweg naar het bosgebied De Sysselt. Daarnaast faciliteert het viaduct als verbinding ten behoeve van de ontwikkelingen die plaatsvinden op de kazerneterreinen en het Enkaterrein. Het voorliggende plan maakt deze verbinding mogelijk en past daarmee binnen de geformuleerde beleidsdoelstellingen.



Afbeelding 4-12: hoofd fietsroutes

4.9.3. *Conclusie*

De realisatie van het langzaam verkeer viaduct past binnen de geformuleerde beleidsdoelstellingen. Daarmee is het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct)' uitvoerbaar.

4.10 Geluid (weg- en railverkeerslawaai)

4.10.1. Beleid/regelgeving

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 gezoneerde industrieterreinen een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- indien middels een ruimtelijk besluit de aanleg van een 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 woningen in de zone van een verkeersweg 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 gemotiveerd afwijken van de voorkeurswaarde en een hogere geluidsbelasting (zogenaamde hogere waarde) toestaan.

4.10.2. Situatie plangebied

Het langzaam verkeer viaduct is niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Ook leidt het viaduct niet tot reconstructies aan (spoor)wegen. Het aspect weg- en railverkeerslawaai vormt dan ook geen aandachtspunt voor dit bestemmingsplan.

4.10.3. Conclusie

Voor de aanleg van het langzaamverkeer viaduct zijn de aspecten railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai niet relevant. Daarmee is het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' uitvoerbaar.

4.11 Luchtkwaliteit

4.11.1. Beleid/regelgeving

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.

4.11.2. *Beschouwing plansituatie*

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de aanleg van het langzaam verkeer viaduct, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL zijn alle IBM-projecten in Nederland opgenomen. Al deze projecten veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter compensatie zijn in het NSL nationale, regionale en lokale maatregelen afgesproken die deze verslechtering tegen moeten gaan. Daarnaast wordt in het NSL een aantal maatregelen getroffen om specifieke knelpunten op te lossen. De totale ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort zijn opgenomen in dit NSL en worden dus op drie niveaus met maatregelen gecompenseerd. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na de realisatie van de Veluwe Poort projecten geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede.

4.11.3. *Conclusie*

De ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, waaronder ook de aanleg van het langzaam verkeer viaduct, zijn als IBM-project opgenomen in het NSL (IB-nr. 271). In het NSL worden compenserende maatregelen genomen met als doel in heel Nederland tijdig te voldoen aan de grenswaarden. Hiermee wordt voldoende geborgd dat zich geen grenswaardenoverschrijdingen voordoen langs de rond het plangebied gelegen wegen. Uit de jaarlijkse monitoringsresultaten volgt dat ook na realisatie van de Veluwe Poort projecten geen overschrijdingen van de grenswaarden langs wegen optreden binnen het grondgebied van Ede. Gelet op het bepaalde in artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer is geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig ter onderbouwing van bestemmingsplan Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct).

4.12 *Externe veiligheid*

4.12.1. *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.

4.12.2. *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.

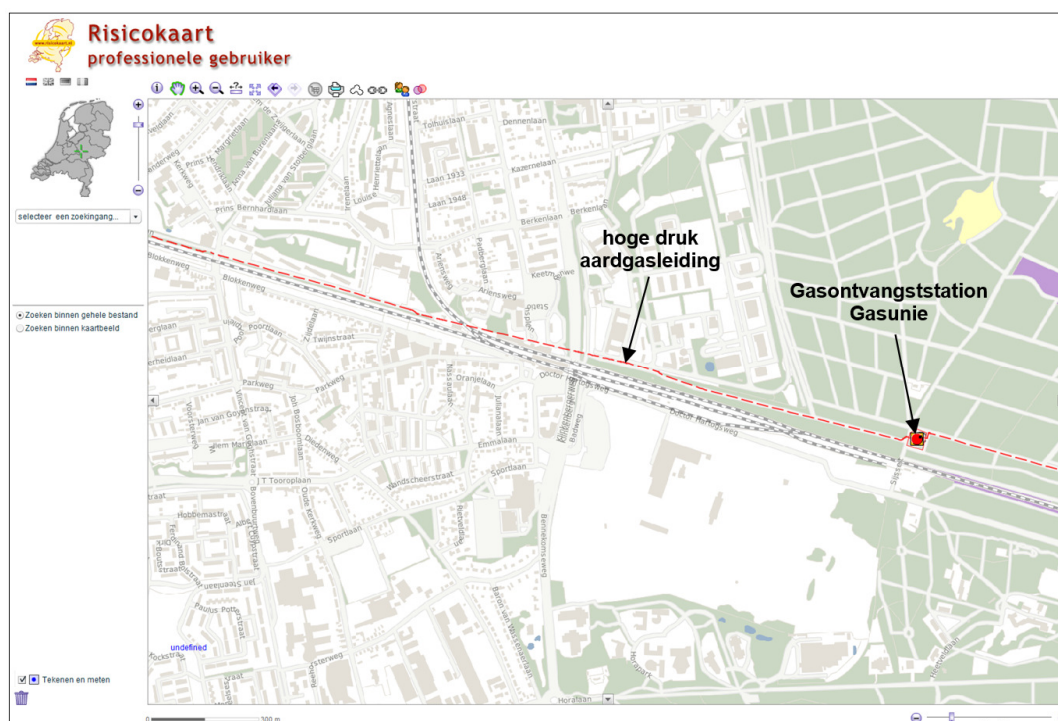
Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is op 1 april 2015 de Wet basisnet in werking getreden. Tegelijkertijd is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Dit besluit schrijft voor hoe overheden 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.

4.12.3. *Beschouwing plansituatie*

In de directe omgeving van het plangebied ligt volgens de risicokaart van de provincie Gelderland een hoge druk aardgastransportleiding die ten noorden van en parallel aan het spoor ligt. Verder ligt een gasontvangststation van de Gasunie ten noorden van het spoor ter hoogte van de overweg de Sysselft.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de ligging van het plangebied en de risicobronnen in de directe omgeving.



Afbeelding 4-4: Uitsnede risicokaart Gelderland (bron: www.risicokaart.nl).

Gasontvangststation Gasunie

Vlakbij de huidige spoorwegovergang bij de Sysseelt staat een gasontvangststation van de Gasunie. Op deze locatie wordt de druk van het gas verlaagd en neemt een regionaal gastransportbedrijf het transport over.

Volgens de risicokaart bedraagt de plaatsgebonden risicocontour van deze installatie 15 meter en ligt daarmee binnen het terrein van de Nederlandse Gasunie. Het plangebied ligt buiten de PR-contour. Ook zorgt het plan niet voor een toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied van het gasontvangststation. Derhalve vormt het gasontvangststation geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct).

Hoge druk aardgasleiding

Enkele jaren geleden is de hoge druk aardgasleiding (N-568-10) ter hoogte van station Ede-Wageningen verlegd ten behoeve van het project spoorzone. De leiding ligt volledig parallel aan het spoor en is dieper onder de grond gelegd vanwege de aanleg van het nieuwe station. De nieuwe situatie is onderzocht. De onderzoeksresultaten staan beschreven in rapport 'Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10' met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability.

Het plaatsgebonden risico van de geprojecteerde gastransportleiding N-568-10 na de verlegging voldoet in het beschouwde gebied aan de door de Nederlandse overheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen gestelde voorwaarde dat het PR van deze leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het niveau van 10^{-6} per jaar wordt niet bereikt en dus wordt tevens voldaan aan de voorwaarde dat er zich geen kwetsbare objecten binnen deze contour bevinden.

Het groepsrisico van leiding N-568-10 is vergeleken met de oriëntatiewaarde voor buisleidingen. Het groepsrisico van gastransportleiding N-568-10 is in alle situaties kleiner dan de in het Besluit externe veiligheid buisleidingen gestelde richtwaarde. Uit de groepsrisico

berekeningen blijkt dat de verlegging van gastransportleiding N-568-10 zorgt voor een afname van de maximale overschrijdingsfactor, zowel met de huidige als met de toekomstige bevolking. Dit komt doordat de leiding, in plaats van door bewoond gebied, aan de rand neergelegd is. De overschrijdingsfactor bedraagt in de nieuwe situatie, rekening houdend met de ontwikkelingen binnen de Veluwe Poort, ten hoogste 0,02 maal de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is gezien de zeer beperkte overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde niet aan de orde.

Spoorweg Utrecht-Arnhem

Met het van kracht worden van het Basisnet op 1 april 2015 is het reguliere vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoortraject Arnhem-Utrecht komen te vervallen. Daarmee is eveneens het externe veiligheidsrisico vervallen.

Wegen

Over de wegen rond het plangebied vindt nauwelijks of geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. De werking van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen schrijft namelijk voor dat risicovol transport de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te vermijden. Alleen bestemmingsverkeer mag over binnenstedelijke wegen rijden. De tankstations aan de Klinkenbergerweg en de Parkweg veroorzaken transport van benzine en diesel. Ter plaatse wordt geen LPG verkocht. Dit transport veroorzaakt een verwaarloosbaar laag risico. Onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's vanwege transport rond het plangebied is niet nodig.

4.12.4. Conclusie

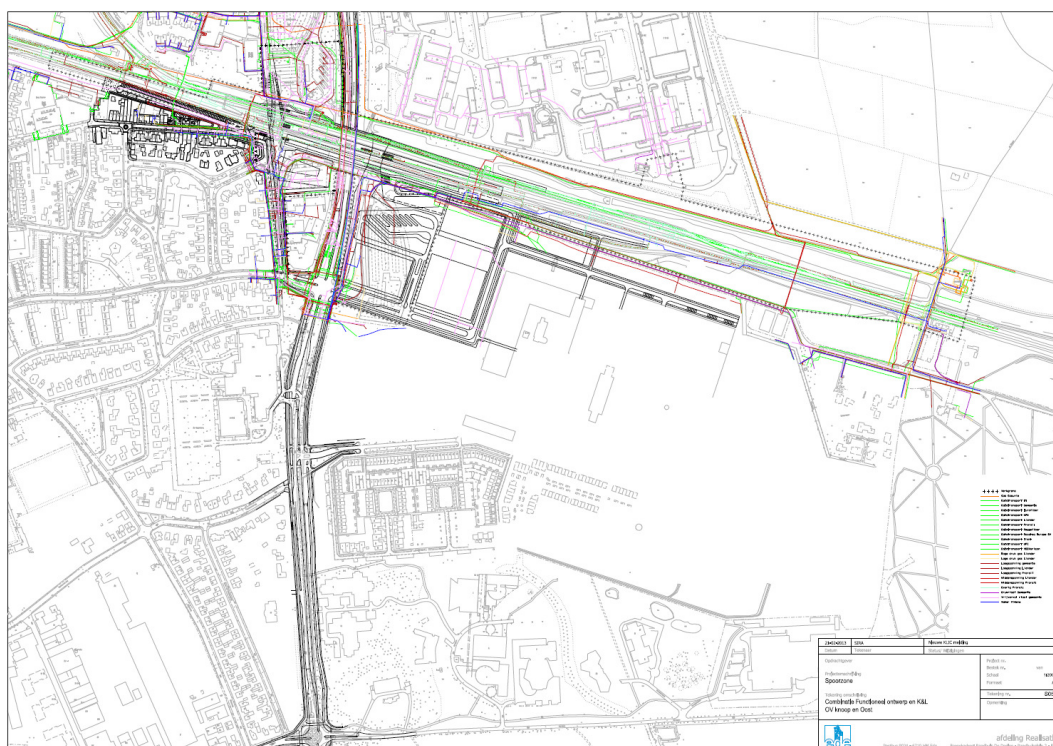
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen van bestemmingsplan Ede, Oostelijke Spoorzone (LV - Viaduct). Een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

4.13 Veiligheid

Ten behoeve van het ontwerp en de realisatie van dit project dient de veiligheid geborgd te worden. Om voor alle partijen inzicht te hebben in de relevante veiligheidsvraagstukken, is een Integraal VeiligheidsPlan (IVP) Spoorzone Ede opgesteld (rapport januari 2014, opgesteld door DGMR Bouw BV) in samenwerking met de hulpdiensten. In het hierboven vermelde IVP is vastgesteld wat maatgevende calamiteitenrisico's zijn en op welke wijze de veiligheid bij deze scenario's geborgd zou moeten worden. Met het IVP wordt een kader en de uitgangspunten voor het vervolgon ontwerp en de uitvoering van Spoorzone Ede Vastgelegd. In de vertaling naar het Ontwerp OV Knoop van mei 2016 is het IVP als kader gebruikt en heeft afstemming plaatsgevonden met de hulpdiensten.

4.14 Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich diverse bovengrondse en/of ondergrondse leidingen. De ligging hiervan is in beeld gebracht (zie afbeelding).



De eventuele verlegging van kabels en leidingen moeten worden uitgevoerd voor de start van de civiele werkzaamheden. Om de overlast naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken en de kosten zo laag mogelijk te houden, is het zaak kabel- en leidingwerkzaamheden op één locatie zoveel mogelijk in dezelfde periode gecombineerd uit te voeren. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het jaargetijde waarin bepaalde werkzaamheden plaats kunnen vinden.

Enkele jaren geleden is de hoge druk aardgasleiding (N-568-10) ter hoogte van station Ede-Wageningen verlegd ten behoeve van het project spoorzone. De leiding ligt volledig parallel aan het spoor en is dieper onder de grond gelegd vanwege de aanleg van het nieuwe station. De nieuwe situatie is onderzocht. In het bestemmingsplan zal hiervoor een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' worden opgenomen ter bescherming van de aanwezige gasleiding. De bestemming ziet er op toe dat alleen ten behoeve van deze dubbelbestemming gebouwd mag worden. Ter bescherming van de leiding is ook een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Overige leidingen zijn planologisch niet beschermd.

4.15 Duurzaamheid

Een duurzame ontwikkeling van het gehele stationsgebied is in het belang van alle betrokken overheden, stakeholders en gebruikers in het gebied. ProRail, gemeente Ede en NS streven naar een duurzame OV-knoop. Die ambitie is vastgelegd in de Ontwerpnota (zie par. 2.4) en nader toegelicht in de “Bijlage duurzaamheid Ontwerpnota OV-knoop”.

Duurzaamheid is hierin breed gedefinieerd waarbij gekozen is voor vijf thema's met daaronder telkens drie of vier onderwerpen. De thema's reflecteren Planet (Energie en Milieu), People (Gezondheid en Gebruikskwaliteit) en Profit (Toekomstwaarde).

In het ontwerp van de OV-knoop zijn al veel keuzes gemaakt t.b.v. duurzaamheid, voornamelijk op de thema's Gezondheid, Gebruikskwaliteit, Milieu en Toekomstwaarde. Op het gebied van de thema's energie, milieu en gezondheid worden nog significante stappen mogelijk geacht, vooral gedurende het uitvoeringsproces. Met name op het gebied van energie liggen er nog kansen. De ontwikkelingen op dit gebied gaan zo snel dat technologie van vandaag morgen al weer achterhaald is. Daarom heeft het project ervoor gekozen om tijdens de ontwerpfase hier nog geen concrete keuzes in te maken. Hierbij wordt met name de creativiteit van de (bouw)markt gezocht door aanbestedingen die duurzaamheid prikkelen. We sturen daarom op het toepassen van zo modern mogelijke energiebesparende en energieleverende systemen met een zo hoog mogelijk rendement, waarbij instrumenten als GPR Stedenbouw als de, door ProRail en NS ontwikkelde, Stationsscan Duurzaamheid worden ingezet om de effecten op duurzaamheid inzichtelijk te maken.

5 Financiële uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat bij een bestemmingsplan het kostenverhaal moet zijn verzekerd. Het is nodig dat hiervoor een exploitatieplan wordt opgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Hieronder wordt het sluiten van een anterieure overeenkomst onder verstaan.

Op 29 juni 2015 is er door partijen (ProRail B.V, de gemeente Ede en NS) een samenwerkingsovereenkomst getekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over het projectbudget en financiering. Het projectbudget dekt alle kosten die gemaakt zijn/worden voor de voorbereiding en realisatie van het project.

De Samenwerkingsovereenkomst dient tevens als zogenaamde 'anterieure overeenkomst' (afdeling 6 Wro) in het kader van het bestemmingsplan. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' is opgesteld volgens de standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012). De kern van de voorgestelde regeling volgt uit twee uitgangspunten: zoveel mogelijk informatie op de kaart en zo eenvoudig mogelijke planregels. Zoals algemeen bekend, bij werken met een standaard, is maatwerk noodzakelijk. Vandaar dat de standaard op bepaalde punten is aangepast.

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken en zijn opgenomen in het tweede gedeelte van dit bestemmingsplan. Hoofdstuk I bevat de inleidende bepalingen voor het hele plangebied. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk III regelt de algemene bepalingen waaronder een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsmogelijkheden. Ten slotte regelt hoofdstuk IV de overgangs- en slotbepalingen. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de gekozen bestemmingen.

6.2 Bestemmingsplanregels

In een bestemmingsplan worden de bestemmingen die op de verbeelding zijn weergegeven voorzien van planregels. In de planregels behorend bij de bestemming is beschreven wat mogelijk is binnen de specifieke bestemming. Hieronder worden de planregels nader toegelicht.

6.2.1 Inleidende bepalingen

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

Begripsomschrijvingen (artikel 1)

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

Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel geeft aan hoe de maten (hoogten, oppervlaktes etcetera) die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, bepaald moeten worden. Hieronder valt tevens de wijze van peilbepaling.

6.2.2 Bestemmingsbepalingen

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

Bestemmingsomschrijving

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

Bouwplanregels

Planregels die aangeven waar, wat en hoe hoog gebouwd mag worden.

Daarnaast komen in sommige bestemmingsplanregels ook nog de volgende onderdelen voor: Afwijken van de bouwregels, nadere eisen, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels en wijzigingsbepalingen. Verder is een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen ter bescherming van een veilige ligging van de aanwezige gasleiding.

6.2.3 Algemene bepalingen

Anti-dubbeltelbepaling

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

Algemene gebruiksregels

Deze bepaling geeft aan in welke gevallen er in ieder geval sprake is van strijdig gebruik.

Algemene afwijkingsregels

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

Algemene wijzigingsbepalingen

Deze bevoegdheid heeft betrekking op het aanbrengen van wijzigingen ten behoeve van het overschrijden van bestemmingsgrenzen en bouwvlakgrenzen.

Algemene procedurebepalingen

Dit artikel geeft regels voor de toepassing van de in de planregels opgenomen wijzigings- en afwijkingsbepalingen.

6.2.4 Overgangs- en slotbepalingen

Overgangsbepalingen

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

Slotbepaling

Deze bepaling geeft de naam van het bestemmingsplan aan: Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct).

6.3 Bestemmingen

Groen

De bestemming Groen is in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen ter plaatse van de groenstructuur ten noorden van het spoor.

Verkeer

De verkeersbestemming wordt neergelegd op gronden waar een wegenstructuur (en voet en fietspaden) wordt gerealiseerd. Onder wegen met bijbehorende voorzieningen wordt een breed scala aan voorzieningen verstaan die ten dienste zijn aan verkeer. Voorts worden hieronder de bijbehorende voorzieningen verstaan, namelijk keerwanden, taluds, geluidswerende voorzieningen, verkeersvoorzieningen, onderdoorgangen, tunnels (oftewel kunstwerken in verkeerskundige zin), bruggen, mogelijkheid voor laden en lossen, voorzieningen voor kiss en ride etc.

Verkeer - Railverkeer

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is van toepassing op gronden bestemd voor spoorwegdoeleinden met bijbehorende voorzieningen. Voorts worden hieronder de bijbehorende voorzieningen verstaan, namelijk keerwanden, taluds, geluidswerende voorzieningen, onderdoorgangen, tunnels en viaducten (oftewel kunstwerken in verkeerskundige zin).

Leiding - Gas

Om een veilige ligging van de aanwezige gasleiding te waarborgen, is een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Voor bouw- en graafwerkzaamheden zal een toets uitgevoerd moeten worden of met de werkzaamheden de leiding niet wordt geschaad.

7 Inspraak en overleg

7.1 Consultatie Ontwerpnota OV-Knoop mei 2016

Medio mei 2016 hebben de projectpartners (ProRail, NS en de gemeente Ede) de ontwerpnota van het nieuwe station vrij gegeven voor reactie. De ontwerpnota OV Knoop van mei 2016 is gepresenteerd aan de omgeving en andere belangstellenden tijdens drie informatiebijeenkomsten. Eén ieder is vervolgens in de gelegenheid gesteld om van 27 mei tot en met 24 juni te reageren op de ontwerpnota OV Knoop. Dat kon mondeling tijdens de drie bijeenkomsten, tijdens gesprekken en schriftelijk via de email en website.

Tijdens de reactieperiode zijn 51 schriftelijke reacties ingekomen op de ontwerpnota OV-Knoop. De hoofdlijnen van de ingekomen reacties en antwoorden zijn opgenomen in de bijgevoegde nota 'Reacties op ontwerp stationsgebied'. Deze nota geeft een overzicht van de schriftelijke en mondelinge reacties en de antwoorden van de projectorganisatie hierop. Reacties met een sterk individueel karakter zijn direct besproken met de belanghebbenden en niet opgenomen in deze nota.

7.2 Overleg

In artikel 3.1.1. Besluit Ruimtelijke ordening is het wettelijk vooroverleg voorgeschreven. De herinrichting van het stationsgebied is in de afgelopen jaren intensief besproken met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Gelderland en andere betrokken partners.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan 'Ede, Oostelijke Spoorzone (LV-Viaduct)' is gepubliceerd conform de wettelijke vereisten en is ter inzage gelegd voor een periode van 6 weken voor eventuele zienswijzen. Gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan is een ontwerp raadsbesluit ter inzage gelegd inzake het voornemen om de gelijkvloerse spoorwegovergang Syssele te onttrekken aan de openbaarheid conform artikel 9 Wegenwet.

Tijdens de zienswijzenperiode zijn vijf reacties ingekomen. De zienswijzen zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien in de 'Nota Zienswijzen'. Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is het onttrekkingsbesluit gewijzigd. Verder zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan. Korte tijdshalve wordt verwezen naar de Nota Wijzigingen.

8 Handhaving

8.1 Algemeen

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

Handhaving bestaat uit drie fasen:

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

8.2 Handhavingsprocedure

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

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

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

9 Bijlagen

1. Ontwerpnota Spoorzone Ede, OV Knoop mei 2016
2. Verkennend en aanvullend bodemonderzoek OV Knoop Ede (S-P5015A), BK Ingenieurs, 15 juli 2016, deelgebied 1.4
3. Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) naar conventionele explosieven Ede - OV de Knoop, Explod, rapportnr. RAP00160501def, d.d. 19 juli 2016
4. Geohydrologisch onderzoek, Wareco, rapport BN48A- NOT201622, Herijking Geohydrologische verkenning station Ede-Wageningen, d.d. 6 juli 2016
5. Watertoets, Movares, rapport D80-MNI-KA-1600004, versie 1.0, d.d. 26 februari 2016
6. Ecologisch onderzoek, bestaande uit de volgende rapportages:
 - a. Natuurtoets Oostelijke spoorzone en OV-Knoop te Ede, rapportnummer 14055552, d.d. 13 januari 2015
 - b. Knelpunten analyse OV-Knoop te Ede, rapportnummer 1500.001, d.d. 18 april 2016
 - c. Aanvullende veldonderzoek vleermuizen en spookrekel OV-Knoop, rapportnummer 1500.002, d.d. 30 augustus 2016
7. Milieueffecten rapportage, bestaande uit:
 - a. Milieueffectenrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone 2008, Arcadis, nr. 110623/CE8/064/000450, d.d. 28 januari 2008;
 - b. Aanvulling op het milieueffectrapport Ede-Oost en Spoorzone (besluit MER), Arcadis, nr. B02023/CE9/051/000030, d.d. 25 februari 2009;
 - c. Aanvulling MER Ede Oost en Spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016.
8. Passende beoordeling OV knoop en oostelijke spoorzone, Arcadis, d.d. 20 december 2016
9. Archeologisch onderzoek, bestaande uit:
 - a. Bureauonderzoek Archeologie Ede Oost uitbreiding, Arcadis d.d. 24 september 2007, rapportnr. 110623/NA7/002/000450
 - b. Raap-rapport 2611, plangebied Kazerneterreinen, d.d. 19 september 2012
10. Kwantitatieve Risicoanalyse Gastransportleiding N-568-10' met kenmerk 74101761-GCS 12.R.53074 van 14 september 2012, opgesteld door DNV KEMA Energy & Sustainability.
11. Integraal VeiligheidsPlan (IVP) Spoorzone Ede opgesteld (rapport januari 2014, opgesteld door DGMR Bouw BV)
12. Toelichting op duurzaamheid bij Ontweprnota
13. Reactienota OV-Knoop, kenmerk vs def1
14. GNN/GO toets, Arcadis d.d. 5 april 2017, Toetsing Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelzone.