



TOELICHTING

**ontwerpbestemmingsplan
“Lunteren, onderstation Spoorstraat”**

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
1.1. AANLEIDING.....	3
1.2. LIGGING LOCATIE	4
1.3. GELDEND BESTEMMINGSPLAN	4
1.4. PROCEDURE.....	5
1.5. LEESWIJZER.....	5
2. PLANBESCHRIJVING	6
2.1. PLANMETHODIEK	6
2.2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE.....	6
2.3. BESCHRIJVING ONTWIKKELING	6
3. BELEIDS- EN WETGEVINGSKADER.....	8
3.1. INLEIDING.....	8
3.2. RIJKSBELEID	8
3.3. PROVINCIAAL BELEID.....	11
3.4. GEMEENTELIJK BELEID.....	14
3.5. CONCLUSIE BELEID	16
4. ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN	17
4.1. BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING.....	17
4.2. BODEM.....	17
4.3. WATER	19
4.4. ECOLOGIE.....	21
4.5. ARCHEOLOGIE	22
4.6. VERKEER EN PARKEREN	23
4.7. GELUID	24
4.8. LUCHTKWALITEIT	24
4.9. EXTERNE VEILIGHEID	25
4.10. (BRAND-)VEILIGHEID	26
4.11. GROEN	26
4.12. HOOGSPANNINGSLIJNEN, KABELS EN LEIDINGEN	28
4.13. MILIEU EFFECT RAPPORTAGE	29
5. UITVOERBAARHEID.....	30
5.1. ALGEMEEN	30
5.2. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	30
6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	31
6.1. INLEIDING.....	31
6.2. PLANSYSTEMATIEK	31
6.3. BESTEMMINGSPLANREGELS.....	31
7. INSPRAAK, VOOROVERLEG EN ZIENSWIJZEN.....	34
7.1. INSPRAAK & (VOOR)OVERLEG.....	34
7.2. ZIENSWIJZEN EN VASTSTELLING	34
8. HANDHAVING	35
8.1. ALGEMEEN	35
8.2. HANDHAVINGSPROCEDURE	35
9. BIJLAGEN	36

1. Inleiding

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



Figuur 1: Luchtfoto plangebied (Bron: Google Maps)

1.1. Aanleiding

Vanwege de groei van het aantal reizigers op het spoortraject Ede-Wageningen – Barneveld wil Connexxion nieuw treinmaterieel gaan inzetten. Deze nieuwe treinen (type Flirt-treinen) zullen bestaan uit gekoppelde treinstellen. Deze treinen zijn langer en vragen daardoor om meer stroom. Uit een analyse op het stroomnet blijkt dat er een knelpunt optreedt bij Station Lunteren.



Figuur 2: Flirt trein (Bron: Wikipedia)

Om het knelpunt bij Station Lunteren op te lossen moet een nieuw onderstation (elektriciteitsvoorziening) gebouwd worden.

In de huidige situatie is er daarnaast een te hoge aanraakspanning ter hoogte van het station in Lunteren. Deze aanraakspanning treedt op bij de spoorstaven. Aanraking hiervan, wanneer zojuist een trein gepasseerd is, is een veiligheidsrisico voor mens en dier. In de nabije toekomst zal deze aanraakspanning toe gaan nemen door de vraag naar meer treincapaciteit. ProRail ziet dit als een serieus veiligheidsissue. Een dergelijk probleem kan alleen worden opgelost als er in de directe nabijheid van het treinstation in

Lunteren een onderstation wordt gebouwd. Een grotere afstand tussen het onderstation en de locatie waar de hoge aanraakspanning optreedt zal de effectiviteit van de oplossing significant verlagen en mogelijk zelfs te niet doen.

ProRail meent op specifiek deze locatie aan de Spoorstraat het onderstation zo gepositioneerd te hebben dat door het onderstation het uitzicht vanuit de aanliggende huizen zo weinig mogelijk beperkt wordt en toch aan de randvoorwaarden van gemeente, NS vastgoed en ProRail voldaan kan worden. Specifiek voor deze locatie is een architect ingeschakeld om het onderstation goed te kunnen inpassen in de bestaande omgeving. Voor de vormgeving is aansluiting gezocht bij het huidige stationsgebouw.

Het bouwen van het onderstation is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Lunteren'.

1.2. Ligging locatie

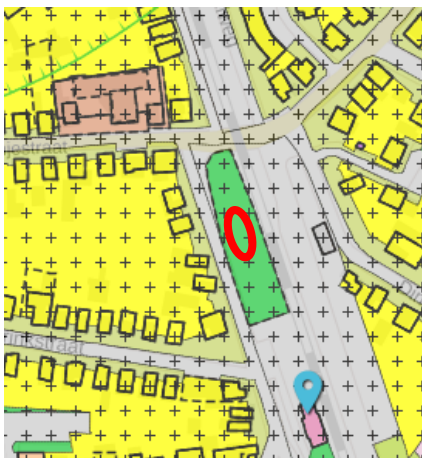
De locatie ligt aan de oostzijde van de kern Lunteren. Het plangebied ligt tussen het spoor en de Spoorstraat.



Figuur 3: Ligging van de locatie binnen Lunteren (bron: google.maps)

1.3. Geldend bestemmingsplan

De betreffende locatie is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan 'Lunteren' (vastgesteld 11 december 2014). In het bestemmingsplan heeft het betreffende perceel de bestemming 'Groen'. Hierbinnen kan het gewenste onderstation niet worden gerealiseerd. Voor de gewenste ontwikkeling is een wijziging van het bestemmingsplan nodig.



Figuur 4: Verbeelding geldende bestemmingsplan 'Lunteren'

1.4. Procedure

Het opstellen van een bestemmingsplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (verder Wro) met het bijbehorende Besluit ruimtelijke ordening (verder Bro). Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.1 van het Bro verplicht vooroverleg gevoerd te worden met diverse overlegpartners.

De formele bestemmingsplanprocedure start met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken. Hierover zal worden gepubliceerd in Ede Stad, de Staatscourant, het Gemeenteblad 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.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt een inleiding op het plan gegeven. In hoofdstuk 2 wordt de gekozen planmethodiek beschreven, de bestaande situatie en de ontwikkeling. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het relevante rijks-, provinciale- en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 4 komen diverse aspecten aan de orde die een sturende of belemmerende werking kunnen hebben op functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna. Hoofdstuk 5 bevat de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 6 geeft de juridische regeling en in hoofdstuk 7 beschrijft de procedurele aspecten van het plan en hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 aandacht besteed aan het aspect handhaving van het bestemmingsplan. Voor zover in deze toelichting naar onderzoeken wordt verwezen, zijn deze onderzoeken als bijlage bij de toelichting opgenomen.

2. Planbeschrijving

2.1. Planmethodiek

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

Dit plan is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. De functies in het plangebied zijn op het (digitale) kaartbeeld weergegeven, waarbij in de regeling is benoemd wat ter plaatse is toegestaan. Op deze wijze is de nieuwe functie van het plangebied planologisch verankerd. Het vastleggen geeft omwonenden en andere belanghebbenden inzicht in het maximaal toelaatbaar gebruik van het gebied.

Binnen de actualisering van de bestemmingsplannen in de gemeente Ede is er een uniforme systematiek van de wijze van bestemmen opgesteld. Deze systematiek is ook in dit bestemmingsplan toegepast.

2.2. Beschrijving bestaande situatie

Binnen het stationsgebied van Lunteren is gezocht naar een locatie die zo weinig mogelijk invloed heeft op de omgeving. Hierbij is gekozen voor een locatie die niet prominent het beeld bepaalt en ook niet ten koste gaat van de vele waardevolle en monumentale bomen rond het station. Ook van belang was dat bestaande paden en parkeervoorzieningen gehandhaafd konden blijven.

De locatie waar het onderstation gebouwd wordt maakt onderdeel uit van het openbaar groen en bestaat uit bomen afgewisseld met struikgewas en verruigde graslandvegetatie. De groenstrook is eigendom van NS-vastgoed en heeft geen functie als verblijfsgroen. Ten westen van de locatie bevindt zich de Spoorstraat waaraan vrijstaande woningen zijn gelegen. Ten noorden van de locatie ligt de Oranjestraat welke het spoor kruist. Aan de Oranjestraat bevinden zich tevens vrijstaande woningen en een kerk. Ten oosten van de locatie ligt spoortraject Ede-Wageningen – Barneveld, bestaande uit twee sporen en een deel van het perron van het station Lunteren. Langs het perron staat een beukenhaag die het perron van de groenstrook scheidt. Ten zuiden van de locatie is het stationsgebouw van het station Lunteren gesitueerd.



Figuur 5: Huidige situatie van de beoogde locatie van het onderstation (Bron: Google Streetview)

2.3. Beschrijving ontwikkeling

De situatie aan de Spoorstraat verandert. Op de locatie van de huidige groenvoorziening wordt een onderstation gebouwd. Het onderstation is gesitueerd ten noorden van de fietsenstalling tegen het westelijke perron van het station Lunteren. Het onderstation zal een maximale maatvoering van circa 5x20x4.5 m (b x l x h) hebben. De totale verharding, waaronder de parkeerplaatsen en ontsluitingsweg, beslaat ongeveer 550m². Ten behoeve van dit onderstation worden tevens twee parkeerplaatsen gerealiseerd. De beoogde locatie en inrichting van het onderstation is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6: Situatietekening beoogde locatie onderstation

Uitgangspunt is om de groenstrook en de waardevolle bomen op de locatie zo weinig mogelijk aan te tasten. Het onderstation wordt zo dicht mogelijk tegen het spoor aan gebouwd, zodat de groenvoorzieningen langs de Spoorstraat en ter hoogte van de spoorwegovergang met de Oranjestraat zoveel mogelijk behouden kan worden. Er is gekozen voor een plek waar geen bomen staan, zodat er geen waardevolle bomen gekapt hoeven te worden. Door alleen het minimum aantal parkeervakken aan te leggen en de ontsluiting aan dezelfde zijde te situeren kan de verharding zoveel mogelijk worden beperkt. Voor de ontsluiting zullen wel enkele struiken verwijderd moeten worden. In de situering is waar mogelijk rekening gehouden met het uitzicht van de direct omwonenden aan de Spoorstraat. Door gebruik te maken van de draaiing in de oriëntatie van de woningen aan de Spoorstraat (zie tekening) ligt het onderstation niet direct in het verlengde van de voorgevels. Het zicht op het onderstation zal ook deels aan het zicht worden onttrokken door de bomen en struiken langs de Spoorstraat.

Om het onderstation zo goed mogelijk in te passen in de omgeving wordt ook aandacht besteedt aan het uiterlijk van het onderstation. Het onderstation is ontworpen door een architect en krijgt een vormgeving die refereert aan de architectuur van het oude stationsgebouw. Daarbij is gekozen voor een combinatie van traditioneel metselwerk en cortenstaal. Ook de vorm van de stationsgebouw gevel, is in silhouet terug te vinden in de kopse gevels van het onderstation. Door geleding aan te brengen in de gevel krijgt het gebouw een vriendelijke uitstraling, maar wordt het gebouw ook minder aantrekkelijk gemaakt voor graffiti en vandalisme.



Figuur 7: Inpassing onderstation in de omgeving

3. Beleids- en wetgevingskader

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst of de beoogde ontwikkeling past binnen de geldende beleidskaders van het rijk, provincie Gelderland en de gemeente Ede.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1. STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

Het Rijk heeft in maart 2012 haar beleid uit de Nota Ruimte geactualiseerd door de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vast te stellen, met het motto 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig'. Het Rijk streeft hiermee naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen en laat meer over aan gemeenten en provincies.

Doelen

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

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

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

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

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

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat deze rijksstructuurvisie op zodanig abstract niveau is, dat in ieder geval voor het plan(gebied) geen concrete doelstellingen vanuit rijksniveau worden opgelegd.

3.2.2. BESLUIT ALGEMENE REGELS RUIMTELIJKE ORDENING (DECEMBER 2011)

Het rijksbeleid is nader vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) dat op 30 december 2011 in werking is getreden. Dit besluit bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met dit besluit maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het besluit kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit. Voor het plangebied gelden geen bepalingen waarmee rekening hoeft te worden gehouden bij het mogelijk maken van het beoogde onderstation.

3.2.3. LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

Tevens is in de Structuurvisie de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bij iedere stedelijke ontwikkeling, zoals bedrijventerreinen, detailhandel of woningbouwlocaties, moet verantwoord worden dat deze in een actuele regionale vraag voorziet. Deze ladder is in oktober 2012 ingevoerd en leidde vanaf die datum tot veel jurisprudentie. Daarom is op 1 juli 2017 een nieuwe vereenvoudigde regeling met betrekking tot de ladder voor duurzame ontwikkeling in werking getreden. Op grond van artikel 3.1.6, lid 2 Bro moet de toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling en indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Overweging

Er is in het onderhavige geval sprake van een voorziening (transformatorhuis) ten behoeve van een infrastructurele voorziening. In de jurisprudentie (uitspraak van 28 juni 2017, 201608869/1/R3) is bepaald dat een dergelijke ontwikkeling niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt beschouwd.

Dit leidt tot de conclusie dat niet wordt toegekomen aan de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.4. BELEIDSVISIE 'KIEZEN VOOR KARAKTER, VISIE ERFGOED EN RUIMTE' (2011)

De gemoderniseerde monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht en benut de instrumenten van ruimtelijke ordening. De Visie erfgoed en ruimte geeft aan hoe het rijk het onroerend cultureel erfgoed borgt in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het kabinet daarbij stelt en hoe het wil samenwerken met publieke en private partijen. Vanuit een brede erfgoedvisie wordt ingezoomd op de meest actuele en urgente opgaven van nationaal belang. De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte. Het rijk kiest vijf prioriteiten voor de komende jaren vijf in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:

- Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten;
- Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
- Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp;
- Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie;
- Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

3.2.5. MODERNISERING MONUMENTENZORG (2009)

De Modernisering van de Monumentenzorg is verwoord in een brief van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (2009). De modernisering is gestoeld op drie pijlers:

1. borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening;
2. krachtiger en eenvoudiger sectorale regelgeving;
3. en het bevorderen van herbestemming.

Met de eerste pijler wordt ingezet op het bestemmingsplan als belangrijk instrument om cultuurhistorische waarden in een gebied te beschermen. Een goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Cultuurhistorie is één van die belangen. Door aanpassing van het Besluit Ruimtelijke Ordening per 1 januari 2012 zijn gemeenten verplicht om bij het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Dit nieuwe beleid vormt een belangrijke aanvulling op de sectorale bescherming van formeel aangewezen monumenten. Op deze manier is een meer gebiedsgerichte benadering mogelijk, die gericht is op het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van een bestemmingsplangebied, door te anticiperen op de voorkomende archeologische, historisch-geografische en historisch-(steden)bouwkundige waarden. Onderdelen van dit nieuwe beleid zijn sinds 2010 ook vastgesteld als gemeentelijk erfgoedbeleid.

3.2.6. BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING

Met ingang van 1 januari 2012 is het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. De wijziging houdt in dat bij het opstellen van een bestemmingsplan de gemeente handelt conform artikel 3.1.6, tweede lid, onder a. Door een wijziging van dit artikel dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk

te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden, in een bestemmingsplangebied moeten aangeven welke conclusies ze daar aan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen. Voor enkele specifieke belangen, zoals archeologie, was in het Bro al voorgeschreven dat in de toelichting bij het bestemmingsplan dient te worden aangegeven op welke wijze met deze belangen is omgegaan. Deze wijze van borging via het systeem van de ruimtelijke ordening bestond in het Bro nog niet voor cultuurhistorische waarden in het algemeen.

3.2.7. ERFGOEDWET (2016)

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt en integreert verschillende wettelijke regelingen op het gebied van het cultureel erfgoed. Het gaat in de Erfgoedwet primair om het aanwijzen van rijksmonumenten en de zorg voor cultuurobjecten in overheidsbezit. De aanwijzing van ruimtelijk cultureel erfgoed - beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen - en omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving, wordt geregeld via de Omgevingswet, die op 22 maart 2016 door de Eerste Kamer is aangenomen, en naar verwachting in werking treedt per 2021. De Erfgoedwet anticipeert op de invoering van de Omgevingswet door overgangsrecht als gevolg waarvan delen van de Monumentenwet 1988 van kracht blijven, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het gaat om bepalingen die betrekking hebben op beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, archeologische monumentenzorg en handhaving. Ook andere zaken die uiteindelijk in de Omgevingswet worden geregeld, vinden tijdelijk een onderkomen in de Erfgoedwet. Belangrijke onderwerpen van het overgangsrecht zijn:

- Instandhoudingsplicht: met de invoering van de Omgevingswet wordt wettelijk verankerd dat monumenteigenaren de plicht hebben om hun monument in stand te houden. Tot de Omgevingswet wordt ingevoerd, is de instandhoudingsplicht verankerd in het overgangsrecht van de Erfgoedwet.
- De bepalingen over archeologische monumentenzorg. Het gaat onder meer om:
 - het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
 - de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
 - de mogelijkheid van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
 - de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

3.2.8. MONUMENTENWET (1988)

De aanwijzing van ruimtelijk cultureel erfgoed - beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen - en omgang met het cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving, komen in de Omgevingswet terecht en zijn dus niet in de Erfgoedwet geregeld. De bepalingen uit de Monumentenwet 1988 die in 2021 naar de Omgevingswet over zullen gaan, blijven van kracht tot de Omgevingswet in werking treedt.

Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet regelt de Monumentenwet onder meer de bescherming van gebouwde rijksmonumenten. Hieraan gerelateerde wetgeving (artikel 2.1 lid 1 onder f *Wabo*) bepaalt dat het verboden is om een rijksmonument zonder, of in afwijking van een omgevingsvergunning, 'af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen', dan wel 'te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een dusdanige wijze, dat het wordt ontsierd of in gevaar gebracht'. Daarmee zegt deze bepaling, behalve over een wijziging, ook iets over het gebruik van een beschermd rijksmonument. Zo kunnen bepaalde gebruiksvormen bijvoorbeeld onwenselijke gebouwaanpassingen met zich meebrengen, of kunnen onevenredig grote uitbreidingsmogelijkheden tot verstoringen leiden omdat ze onvoldoende ondergeschikt zijn aan het monumentale volume. Om hierop in te spelen dienen gebruiksmogelijkheden en bouwrechten van beschermde monumenten weloverwogen te worden gekozen en terughoudend te worden ingevuld, opdat monumentale waarden ook planologisch worden geborgd.

3.2.9. WATER

Waterwet (Ww)

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

1. De inzameling van het afvloeiende hemelwater, voor zover de perceeleigenaar dit water zelf niet kan verwerken (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 Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 - 2022, Verbindend water. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei en Veluwe. De belangrijkste gidsprincipes voor de omgang met water, die in het Gemeentelijk rioleringsplan worden beschreven zijn:

- We streven naar een duurzame en gezonde stad
- We blijven gebruikt water hygiënisch verantwoord verwerken
- We houden schoon water schoon
- We hanteren de trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater'
- We gebruiken regenwater waar het valt
- We benutten de inrichting van de openbare ruimte
- We gebruiken water om de herkenbaarheid van woonmilieus te versterken

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1. OMGEVINGSVISIE GELDERLAND

De Omgevingsvisie is op 18 oktober 2014 in werking getreden en daarmee het geldende toetsingskader voor dit bestemmingsplan. Deze Omgevingsvisie is meerdere malen geactualiseerd. De laatste actualisatie van de Omgevingsvisie heeft door Provinciale Staten plaatsgevonden op 13 december 2017 (en geconsolideerd januari 2018). In deze visie staat beschreven hoe de provinciale omgeving er in de toekomst uit moet zien. Het gaat onder andere over verkeer, water, natuur, milieu en ruimtelijke ordening. Het gaat vooral om een duurzame economie en een veilige leefomgeving van hoge kwaliteit.

Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de volgende thema's van belang:

Food Valley

Ede ligt in de Foodvalley; het is een belangrijke voedingsbodem voor de Nederlandse economie en een inspirerende kennisregio in Europa. Karakteristiek voor FoodValley zijn de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving. De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de (concept-) Gebiedsagenda van de regio FoodValley.

De provincie en haar partners streven in de regio naar de inzet van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om de opgaven in FoodValley waar te maken. De gezamenlijke inspanningen, opgenomen in de Omgevingsvisie en in de Gebiedsagenda van de regio, richten zich op vijf speerpunten:

Bedrijven en bedrijvigheid

- ✓ de Topsector Food verder uitbouwen;
- ✓ het toerisme verder ontwikkelen;
- ✓ bedrijventerreinen;
- ✓ ontwikkelen bedrijventerreinen en kennisas

Onderwijs en arbeidsmarkt

- ✓ de kennisas Ede - Wageningen versterken;
- ✓ een goede match tussen onderwijs en arbeidsmarkt realiseren;

Mobiliteit en bereikbaarheid

- ✓ bepalen van de beste locaties voor gespecialiseerde bedrijfsterreinen;
- ✓ mobiliteitsmanagement;
- ✓ een aantal knelpunten aanpakken;

Wonen en woningmarkt

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

Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid

- ✓ dynamiek is nodig om de economische waarde te behouden;
- ✓ anticiperen op meer extreme weersomstandigheden

Gelderse ladder

Voor de realisatie van het onderhavige project is het van belang om vast te stellen dat in de nieuwe Omgevingsvisie de vastgestelde contouren van stedelijke vernieuwing zijn losgelaten. De sturing en beoordeling van plannen wordt in de nieuwe Omgevingsvisie hoofdzakelijk gebaseerd op de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik en het woningbouwprogramma.

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

Doelen van de Gelderse ladder zijn:

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

Uitgangspunten voor de Gelderse ladder:

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

Randvoorwaarden bij locatiekeuze:

- Behoeft stedelijke functie aantonen in relatie tot de bestaande of te herstructureren voorraad.
- Meer aandacht voor passende ontsluiting en betere benutting van multimodale knooppunten.
- Meewegen van gebiedskwaliteiten en omgevingscondities op gebied van milieu, gezondheid en

veiligheid.

- Rekening houden met het generieke beleid voor de betreffende functie en de daarbij behorende gebiedscategorieën

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

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

- 1) Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte;
- 2) Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a blijkt dat sprake is van een actuele behoefte, wordt beschreven in hoeverre in de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gebouwen door herstructurering, transformatie of anderszins;
- 3) Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet middels benutting van beschikbare gebouwen kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre in de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door nieuwbouw op beschikbare gronden;
- 4) Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel c, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre in de behoefte kan worden voorzien door benutting van bestaande bebouwing in het landelijk gebied door hergebruik, herstructurering, transformatie of anderszins, die gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
- 5) Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel d, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet middels benutting van bestaande bebouwing in het buitengebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre kan worden voorzien in de behoefte op locaties aansluitend op het bestaand stedelijk gebied die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld;
- 6) Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel e, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet aansluitend op het bestaand stedelijk gebied van de desbetreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre kan worden voorzien in de behoefte op locaties die niet aansluiten op het bestaand stedelijk gebied, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

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

In paragraaf 3.2.3 is beschreven dat de ontwikkeling in dit bestemmingsplan niet voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is in het onderhavige geval sprake van een voorziening (transformatorhuis) ten behoeve van een infrastructurele voorziening. In de jurisprudentie (uitspraak van 28 juni 2017, 201608869/1/R3) is bepaald dat een dergelijke ontwikkeling niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt beschouwd.

Dit leidt tot de conclusie dat niet wordt toegekomen aan de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3.2. OMGEVINGSVERORDENING

Met de verordening stellen Provinciale Staten regels over de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen. Deze regels kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, delen of gebiedsgerichte thema's. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels. De Omgevingsverordening Gelderland is gelijktijdig met de Omgevingsvisie in werking getreden op 18 oktober 2014.

Deze Omgevingsverordening is, net als de Omgevingsvisie, meerdere malen geactualiseerd. De laatste actualisatie van de Omgevingsverordening heeft door Provinciale Staten plaatsgevonden op 13 december 2017 (en is geconsolideerd augustus 2018). De regels in de Omgevingsverordening zijn gebaseerd op de provinciale Omgevingsvisie.

3.3.3. CULTUUR- EN ERFGOEDBELEID (2017-2020)

De provincie Gelderland heeft haar beleid voor cultuur en erfgoed voor de periode 2017-2020 geformuleerd in de nota 'Beleef het mee'. Zij wil een bloeiend cultuur- en erfgoedklimaat creëren, waarin beleving door de inwoners van Gelderland centraal staat. Het beleid is uitgewerkt in vier thema's: cultuur maken en beleven; erfgoed behouden en ontwikkelen; het verhaal van Gelderland; en tenslotte: beleef het zelf.

Als het specifiek om erfgoed gaat, wil de provincie bij het behoud en de ontwikkeling van erfgoed extra aandacht geven aan een goede uitvoeringskwaliteit. De provincie heeft, ten slotte, ook de ambitie om innovatie en nieuwe ontwikkelingen te stimuleren in en met de erfgoedsector.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. WELSTANDNOTA

Voor het gebied is de welstandsnota 2013 van kracht. Binnen de algemene criteria is aangegeven dat de functie bepalend is voor de vormgeving. De locatie ligt nabij Station Lunteren. In de Welstandsnota maakt dit gebied deel uit van de categorie "Solitaire bebouwing". De waarde van de solitaire bebouwing ligt in de afwijking (situering en vorm) ten opzicht van de omgeving die de bijzondere functie herkenbaar maakt en daarmee kan dienen als oriëntatiepunt.

Bij het beoordelen van de aanvraag om omgevingsvergunning beoordeelt de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit of het plan aan de welstandsnota voldoet.

3.4.2. PARKEERBELEIDSPLAN

De gemeente Ede kent parkeerbeleid met eigen parkeernormering (Nota parkeernormering).

Eén van de uitgangspunten van het parkeerbeleid is dat bij nieuw- en verbouwprojecten de eis gesteld wordt dat de hoeveelheid parkeerplaatsen die extra nodig is voor het betreffende project binnen het plangebied wordt gerealiseerd. De openbare ruimte wordt dan niet belast met een toegenomen parkeerdruk. Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw- of verbouwproject (parkeernorm) vindt een toetsing plaats op grond van de genoemde parkeernormen in de vastgestelde Nota Parkeernormering.

3.4.3. GEMEENTELIJK BELEID VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Ede staan beschreven in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (hierna GVVP), in 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.

3.4.4. WATERPLAN

Het gemeentelijke beleid qua water staat beschreven in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 - 2022, Verbindend water. Dit plan is een gezamenlijk product van Gemeente Ede en Waterschap Vallei & Eem. De belangrijkste gidsprincipes voor de omgang met water, die in het Gemeentelijk rioleringsplan worden beschreven zijn:

- We streven naar een duurzame en gezonde stad
- We blijven gebruikt water hygiënisch verantwoord verwerken
- We houden schoon water schoon
- We hanteren de trits 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren van regenwater'
- We gebruiken regenwater waar het valt
- We benutten de inrichting van de openbare ruimte
- We gebruiken water om de herkenbaarheid van woonmilieus te versterken

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.

Het bouw- en inrichtingsplan wordt getoetst aan het gemeentelijk beleid inzake water(afvoer).

3.4.5. HANDBOEK 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.

Op 20 november 2003 heeft de gemeenteraad voor alle kernen van de gemeente een beleidsplan over groenstructuren vastgesteld. Het gemeentelijk beleid is gericht op het behouden van het structureel groen en de structurerende beplanting. Dit is in kaart gebracht in het groenstructuurplan. Een deel van het openbare groen is dusdanig van karakter of omvang, dat het als structureel groen is aan te merken. Het gaat hier bijvoorbeeld om parken en plantsoenen.

In het plan is een visie vastgelegd voor de kernen. De kern Lunteren ligt in de overgangszone en raakt aan de westzijde de openheid van de Gelderse Vallei. Centraal voor Lunteren staat het behouden en versterken van de aanwezige kwaliteiten van de groenstructuur. Behoud van de verschillende landschappelijke karakters, behoud en uitbreiding van de groenvoorzieningen en versterken van de dorpsranden.

3.4.6. ERFGOEDNOTA 'ERFGOED MET PERSPECTIEF' (2010)

Naar analogie van rijks en provinciaal beleid over erfgoed in de ruimtelijke ordening heeft ook de gemeente Ede via de erfgoednota besloten om waardevolle cultuurhistorische elementen op te nemen in het bestemmingsplan zodat ze - in het geval van ontwikkelingen - meegewogen worden in de integrale belangenafweging. Naast het waarborgen van cultuurhistorische waarden door behoud wordt erfgoed ingezet als inspiratiebron voor ruimtelijke opgaven: de plaatselijke identiteit als 'unique selling point' om de eigenheid van de gemeente te versterken. Bekeken wordt hoe erfgoed als inspiratiebron die ruimtelijke inrichting kan versterken. En omgekeerd hoe nieuwe functies kunnen bijdragen aan het behoud of de versterking van erfgoedwaarden.

In paragraaf 4.5 worden de cultuurhistorische waarden beschreven die binnen en rondom het plangebied voorkomen. Daarnaast wordt ingegaan op de effecten van het planvoornemen, waarbij aangegeven wordt op welke wijze de aanwezige cultuurhistorische waarden worden behouden en versterkt. Tot slot wordt toegelicht op welke wijze de aanwezige cultuurhistorische waarden in dit bestemmingsplan worden geborgd.

3.5. Conclusie beleid

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

4. Onderzoek en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk komen diverse aspecten aan de orde die relevant zijn voor functies of ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, zoals cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna, water en milieuaspecten. Per onderdeel wordt het beleid en/of wetgeving (voor zover niet beschreven in hoofdstuk 3) weergegeven, waar vervolgens het plangebied aan wordt getoetst, gevolgd door de eventuele consequenties voor het bestemmingsplan.

4.1. Bedrijven en milieuzonering

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 gevoelige bestemmingen zoals woningen worden gerealiseerd en vice versa. Middels nader onderzoek kan eventueel gemotiveerd afgeweken worden van de richtafstand uit de VNG-publicatie.

In beginsel dienen daarom de standaard richtafstanden tot bedrijvigheid te worden gehanteerd. De directe omgeving van het plangebied kan worden getypeerd als rustige woonwijk. Voor een rustige woonwijk geldt ten opzichte van het onderstation een richtafstand van 30 meter. Het nieuw te realiseren onderstation is gelegen binnen de richtafstand van 30 meter van de nabijgelegen woningen. Naar aanleiding hiervan heeft voor de ruimtelijke inpasbaarheid van het onderstation nader onderzoek plaatsgevonden. De uitgangspunten en onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het akoestisch rapport d.d. 8 januari 2019 versie 5.0, kenmerk OC-RGR-180002490 / Proj.nr. RA131672. Uit dit onderzoek blijkt dat (zonder het treffen van aanvullende maatregelen) aan de grenswaarden voor een rustige woonwijk kan worden voldaan.

Geconcludeerd wordt dat het aspect milieuzonering geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan en de realisatie van het onderstation.

Noot:

Het nieuw te realiseren onderstation is in kader van het Besluit omgevingsrecht (Bor) cat. 1, 1.1 niet gedefinieerd als zijnde een inrichting. In kader van een goede ruimtelijke ordening is voor de geluidsnormering aangesloten bij een rustige woonwijk zoals verwoord in de VNG publicatie 2009. De in het akoestisch rapport d.d. 8 januari 2019 versie 5.0, kenmerk OC-RGR-180002490 / Proj.nr. RA131672 tabel 4.1 weergegeven berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus zijn taakstellend voor het onderstation.

4.2. Bodem

Beleid/regelgeving

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 opstellen van een bestemmingsplan is in ieder geval een verkennend onderzoek naar eventuele bodemverontreiniging noodzakelijk, waarbij vaak met een historisch vooronderzoek volstaan kan worden. Bij aanwijzingen voor eventuele verontreinigingen in de bodem (grond en/of grondwater) 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.

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 sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van verontreiniging 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 Bodembescherming 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 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 het saneren. Het gebruik van BUS is echter 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.

Gemeentelijk bodembeleid

De gemeente Ede heeft specifiek bodembeleid. Middels een bodemkwaliteitskaart wordt de chemische bodemkwaliteit weergegeven binnen de zone van 0 tot 2 meter beneden maaiveld. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 31 mei 2012. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van Ede in het algemeen van een goede milieuhygiënische kwaliteit is. Daarnaast kent de gemeente een vrijstellingsregeling. Dit houdt in dat B&W vrijstelling kunnen verlenen van de bodemonderzoeksplicht bij een bouwvergunning of bij een bestemmingsplanwijziging omdat er al voldoende gegevens zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit, zoals bijvoorbeeld een bodemkwaliteitskaart in combinatie met een bodembeheersplan. Voorwaarde hierbij is wel dat uit historisch vooronderzoek is gebleken dat het terrein niet verdacht is van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld bedrijfsactiviteiten of calamiteiten.

Situatie plangebied

Voor de realisatie van het onderstation vinden grondroerende activiteiten plaats welke mogelijk een effect hebben op de bodemkwaliteit. Op de locaties waar fysieke wijzigingen plaatsvinden is een quickscan naar de bodemkwaliteit uitgevoerd (zie figuur 7).



Figuur 8: Quickscan bodem

Uit de geïnventariseerde gegevens blijkt dat er zeer beperkt bodeminformatie beschikbaar is voor deze locatie. In 2000 is er tijdens oriënterend bodemonderzoek één boring geplaatst op de locatie. Het betrof destijds de verdachte sublocatie: diffuus onderzoek met locatiecode 900. Uit de chemische analyses komt naar voren dat de grond op de locatie licht verontreinigd is met PAK en minerale olie.

Concluderend is het mogelijk dat er in het projectgebied sprake is van bodemverontreiniging. Bij de uitvoering van het project wordt aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd waarbij mogelijk bodemsanering aan de orde is. Met eventuele sanering van bodemvervuiling is in de exploitatie van het project rekening gehouden waardoor de uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd blijft.

4.3. Water

Beleid/regelgeving

Voor de bouw van het onderstation is een waterparagraaf (als onderdeel van de watertoets) opgesteld. In deze paragraaf zijn de effecten van de bouw op de waterhuishouding beschreven. Deze waterparagraaf is afgestemd met het waterschap Vallei en Veluwe op 27 februari 2018.

Grondwatervisie

De grondwatervisie is, net als het hemelwaterbeleid, 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 een grotere kans op grondwateroverlast. Aangeraden wordt om in deze gebieden meer water vast te houden. 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.

Hemelwaterbeleid

In het Bouwbesluit 2012 is in artikel 6.18 aangegeven dat de perceel eigenaar 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 is het beleid

opgenomen ten aanzien van het afkoppelen van bestaand en nieuw verhard oppervlak. Dit is concreet uitgewerkt (vanuit de doelstellingen in het waterplan) in een afkoppeldoelstelling, voorkeursvolgorde en normen waaraan voorzieningen moeten voldoen. Afkoppeling van daken gebeurt bij voorkeur via zichtbare afvoer en infiltratie.

Hemelwater dat afstroomt van nieuw verhard oppervlak wordt in principe niet meer aangesloten op het gemengde rioolstelsel, maar geïnfiltreerd in de bodem of afgevoerd naar oppervlaktewater volgens het principe "vasthouden, bergen en dan pas afvoeren". Bij infiltratie van hemelwater in de bodem geldt het beleid van de gemeente Ede. Als hemelwater wordt geborgen in oppervlaktewater, dan geldt het beleid van Waterschap Vallei en Veluwe.

Voor nieuwe bebouwing/verharding geldt dat initiatiefnemers worden verplicht om het hemelwater afkomstig van daken en terreinverharding met een oppervlak groter dan 30 m² te infiltreren in de bodem, indien dit gezien de geohydrologische omstandigheden mogelijk is. Afhankelijk van het type verharding (particulier of openbaar) en de omvang van de verharding dient de voorziening tussen de 20 en 40 mm berging te bevatten.

Situatie plangebied

Het plangebied ligt niet in een beschermingszone voor riooltransportleidingen, waterbergingsgebieden of leggerwatergangen van het waterschap. Het plangebied ligt ook niet binnen een drinkwaterbeschermingsgebied, maar wel binnen de grondwaterfluctuatietoneel.

Waterveiligheid

In en rond het gebied waarbinnen het onderstation wordt gerealiseerd bevinden zich geen regionale of primaire waterkeringen of de daarbij behorende beschermingszones.

Grondwater

Voor het realiseren van het onderstation is het (tijdelijk) onttrekken van grondwater niet noodzakelijk. Het project heeft derhalve geen gevolgen voor de grondwatersituatie.

Hemelwater

In de huidige situatie vindt afvoer van hemelwater plaats door infiltratie in de bodem. Ook in de toekomstige situatie wordt het hemelwater geïnfiltreerd, waarmee het plan getoetst moet worden op het beleid van de gemeente Ede. De toename in verhard oppervlak door de plaatsing van het onderstation is ongeveer 100 m² dak en terreinverharding van ongeveer 450m². Het hemelwater kan deels worden opgevangen door het dak van het te realiseren onderstation. Bij de aanleg van dakgoten dient het gebruik van uitlogende materialen te worden vermeden, zodat de waterkwaliteit van het hemel- en grondwater in de toekomstige situatie niet verslechtert. Het hemelwater dat op het dak valt, wordt via afvoerpijpen langs het onderstation naar beneden geleid. Middels een infiltratievoorziening (bijv. grindsleuven) rondom het onderstation op het desbetreffende perceel in eigendom infiltreert het water in de bodem. Grindsleuven dienen een ontlastpunt te hebben en te zijn ontworpen conform eisen. Het hemelwater dat op de aan te leggen parkeerplaats valt, infiltreert deels in de waterdoorlatende verharding en wordt deels afgevoerd door middel van afstroming naar de omliggende gronden waar het hemelwater infiltreert. Ten opzichte van het nieuwe verharde oppervlak van 550 m² wordt minimaal 40 mm aan berging in de infiltratievoorzieningen gerealiseerd. Er treden hierdoor geen negatieve effecten op in het watersysteem.

Vuilwater

Het realiseren van het onderstation heeft geen gevolgen voor de afvoer van afvalwater. Voor een onderstation vindt geen afvoer van afvalwater plaats. Het onderstation hoeft dan ook niet aangesloten te worden op de riolering.

Hoogten

Het vloerpeil van het onderstation ligt minimaal 25 cm hoger dan de goothoogte van de weg, om te voorkomen dat bij water-op-sstraat situaties wateroverlast ontstaat.

Conclusie

Er zijn vanuit het aspect Water geen belemmeringen voor dit plan.

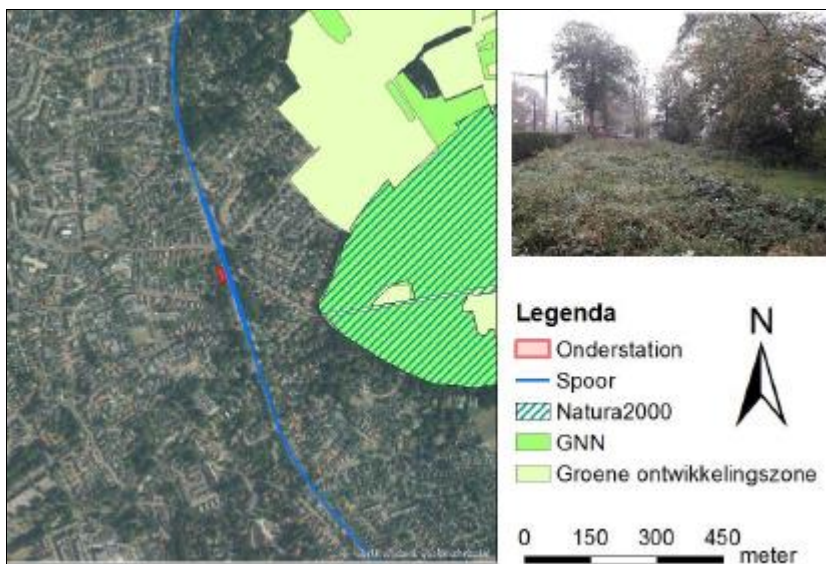
4.4. Ecologie

De bouw van een onderstation vraagt om een haalbaarheidsstudie voor het toetsen aan de natuurwet- en regelgeving. Bij een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling is het vanuit natuurwetgeving van belang om na te gaan of de werkzaamheden mogelijk effect hebben op beschermde natuurwaarden. Hiervoor is een quickscan ecologisch onderzoek uitgevoerd (Movares, 27 juni 2018, versie 2.0). In dit onderzoek zijn de effecten onderzocht op:

- Beschermde natuurgebieden (Natura2000 en GNN)
- Beschermde soorten (flora en fauna)

Beschermde natuurgebieden

Het plangebied bevindt zich niet binnen een beschermd natuurgebied (Natura2000). Gezien de geringe omvang van de werkzaamheden wordt een negatief effect op het meest nabij gelegen Natura2000, de Veluwe, of op een ander Natura2000 gebied niet verwacht. Het ruimtebeslag van de aanpassingen op het emplacement valt niet binnen een gebied dat is aangewezen als Gelders Natuur Netwerk (GNN). De aanpassingen hebben derhalve geen effect op de aangrenzende GNN gebieden. In figuur 8 is de ligging van de beschermde natuurgebieden weergegeven.



Figuur 9: Natura2000 gebieden (groen) en groene ontwikkelingszones/GNN (lichtgroen) in de omgeving van het projectgebied

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming is naast de hiervoor genoemde gebiedsbescherming tevens gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Zowel de instandhouding van verblijfplaatsen als de instandhouding van het leefgebied van soorten is hier van belang. Deze zorgplicht houdt in dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

Uit de quickscan is gebleken dat er een mogelijke verblijfplaats van vleermuizen in de directe nabijheid van het projectgebied bestaat. Het wordt aangeraden om gebruik te maken van gerichte verlichting, waarbij de bomen in de omgeving onverlicht blijven. Het ontwerp voor het onderstation is dusdanig ontworpen dat er geen bomenkap plaats hoeft te vinden.

Er is een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen consequenties zijn voor de bomen bij het te bouwen onderstation. Alle beeldbepalende bomen langs de Spoorstraat worden niet aangetast. Voor de uitvoering worden de voorzorgsmaatregelen meegegeven aan de aannemer.

Verder dienen er maatregelen genomen te worden om effecten op beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen. Zo vinden werkzaamheden voor het verwijderen van struikgewas buiten het broedseizoen

plaats, wordt vegetatie vanaf één kant verwijderd en wordt gebruik gemaakt van gerichte verlichting om verstoring op eventueel aanwezige foeragerende vleermuizen zoveel mogelijk te voorkomen.

4.5. Archeologie

Algemeen

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

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

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

Situatie plangebied

In het bijgevoegde figuur is het gehele bestemmingsplangebied te zien, zoals weergegeven op de Cultuurhistorische Waardenkaart, kaartbijlage archeologie (2013). De rode kleur geeft aan dat de trefkans op archeologische resten in het plangebied hoog is. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart heeft het plangebied een hoge integrale cultuurhistorische betekenis.

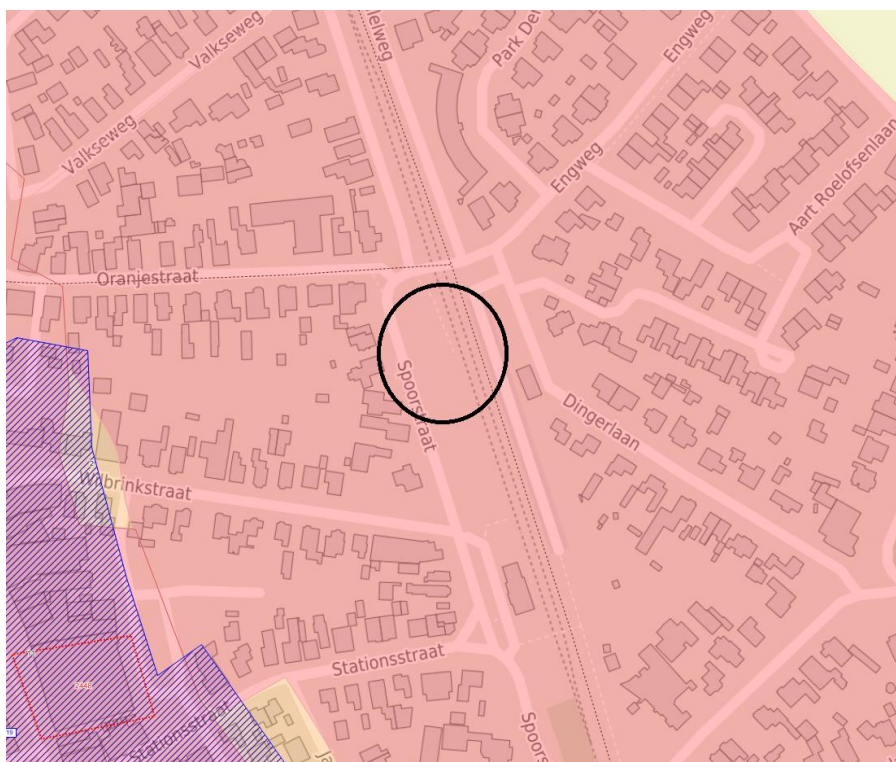
In en in de directe omgeving (straal 250 meter) van het onderhavige bestemmingsplangebied bevinden zich geen archeologische monumenten en vindplaatsen.

In het plangebied zelf is in 2018 een bureauonderzoek uitgevoerd. Dit bureauonderzoek besloeg het hele spoortraject van Lunteren tot aan station Barneveld. Dit onderzoek bevestigt de hoge verwachting van de CHW in het plangebied.

Op circa 150 meter ten westen van het plangebied ligt het TAW (terrein van archeologische waarde) van het centrum van Lunteren.

Het plangebied is momenteel in gebruik als groenstrook. Over eventuele verstoringen vanwege de aanleg van het spoor is niets bekend.

¹ Keunen, L.J., L.M.P. van Meijel, J. Neefjes, N.W. Willemse, T. Bouma, S. van der Veen & J.A. Wijnen, 2013: Cultuurhistorische Waardenkaart Ede; een interdisciplinaire studie naar het aardkundig, archeologisch, historisch-geografisch, historisch-bouwkundig en -stedenbouwkundig erfgoed in de gemeente Ede, RAAP-rapport 2500, Weesp.



Figuur 10: Het plangebied (in de zwarte cirkel) op de CHW, kaartblad archeologie. Het paars gearceerde deel is het TAW.

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot realisatie van de aanleg van het onderstation. Op basis van de huidige plannen blijven de grondversturende werkzaamheden zeer beperkt. Vanwege de hoge archeologische verwachting en de hoge integrale cultuurhistorische betekenis van het plangebied is het wel noodzakelijk dat de dubbelbestemming, met grenzen van 250 m² en 30 cm -Mv, in het nieuwe bestemmingsplan wordt overgenomen.

De meldingsplicht bij Onze minister, namens deze de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van een zaak die in het plangebied wordt aangetroffen en waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat het een archeologische vondst betreft, blijft van kracht (artikel 5.10 Erfgoedwet 2016).

4.6. Verkeer en Parkeren

Beleid/regelgeving

Uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen zoals deze zijn de door de raad vastgestelde 'Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan' (GVVP) en de nota 'Parkeernormering gemeente Ede'. Daarnaast wordt gekeken naar de verkeersgeneratie voor de toekomstige situatie.

Zo wordt gekeken of de nieuwe ontwikkeling de verkeersveiligheid niet beïnvloed.

Daarnaast is het uitgangspunt dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Situatie plangebied

De ontwikkeling voldoet aan de eisen van de gemeentelijke nota parkeernormering: parkeren vindt plaats op eigen terrein. De ontwikkeling is gelegen binnen een 30 km/u zone en beïnvloedt de verkeersveiligheid niet negatief. Het aantal extra verkeersbewegingen zal namelijk niet of nauwelijks toenemen.

Conclusie

Verkeerskundig zijn er geen belemmeringen voor deze ontwikkeling

4.7. Geluid

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.

Situatie plangebied

Voor de bouw van het onderstation zijn geen aanpassingen aan het spoor noodzakelijk. Daarnaast vindt er ook geen reconstructie plaats van omliggende wegen. Ook worden er geen nieuwe geluidsgevoelige objecten geplaatst. Geluidonderzoek in kader van de Wet geluidshinder (verkeerslawaai) is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect verkeersgeluid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.8. Luchtkwaliteit

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 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.

Situatie plangebied

Het te realiseren onderstation functioneert als voedingspunt voor het spoor, dat geëlektrificeerd is. Enkel voor onderhoud vinden in zeer geringe mate vervoersbewegingen plaats richting het te bouwen onderstation. Deze ontwikkelingen zijn dusdanig klein dat deze geen effect hebben op de 'luchtkwaliteit' in de omgeving. Het project draagt dus 'niet in betekende mate' bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.9. Externe Veiligheid

Beleid/regelgeving

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.

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

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

De Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen schrijft voor hoe overheden dienen om te gaan met risico's als gevolg van transportassen zoals wegen en spoorwegen. Om meer afstemming te verkrijgen tussen transport van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen is het Basisnet in ontwikkeling. Het Basisnet bevat een netwerk van alle relevante routes van gevaarlijke stoffen, zowel via het spoor als over de weg en het water. In het basisnet worden de maximale toelaatbare risico's langs die gevaarlijke routes in zones en tabellen vastgelegd. De resultaten van het basisnet zijn reeds verwerkt in de bestaande Circulaire. De circulaire wordt in de toekomst vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev).

Op 9 juli 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ede de beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Hierin staat beschreven hoe de gemeente Ede om wil gaan met het aspect externe veiligheid en de verantwoording van het groepsrisico.

Situatie plangebied

Voor de bouw van het onderstation is het aspect externe veiligheid niet van toepassing. Er worden geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Daarnaast is een onderstation geen inrichting in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.10. (Brand-)Veiligheid

Beleid/regelgeving

In de Wet veiligheidsregio's, met het daarbij horende Besluit veiligheidsregio's, worden eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. In de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, een uitgave van Brandweer Nederland, worden eisen gesteld voor de bereikbaarheid voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen.

Met betrekking tot voldoende bluswater zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan. Voor de bereikbaarheid van hulpverleningsvoertuigen voor de gemeente Ede zijn in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld. Wegen die zijn aangewezen als hoofd- of subaanrijdroute moeten te allen tijde voor brandweervoertuigen goed toegankelijk en berijdbaar zijn.

Situatie plangebied

Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt voldaan aan de voorwaarden zoals zijn opgenomen in de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid. Er bestaat geen aanleiding voor aanvullende voorwaarden.

Conclusie

Deze nieuwe ontwikkeling is getoetst aan het Besluit veiligheidsregio's, Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan. Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn om het voorliggende bestemmingsplan mogelijk te maken.

4.11. Groen

Beleid/regelgeving

In 2013 is het bomenbeleidsplan vastgesteld. Uitgangspunt van het bomenbeleidsplan is de focus te leggen op de "belangrijke bomen". Vanuit het bomenbeleidsplan zijn de regels voor het kappen van bomen aangepast en zijn de groenstructuren voor de kernen van de gemeente vastgesteld. De kaarten opgesteld in de Visie Openbare Ruimte vormen hiervoor de basis. Op de groenstructuurkaarten zijn de gebieden vastgelegd waarop zich de hoofdgroen- en wijkgroenstructuren bevinden en zijn de gebieden vastgelegd met belangrijk particulier groen. Dit zijn de gebieden waar het groene karakter gehandhaafd dient te worden.

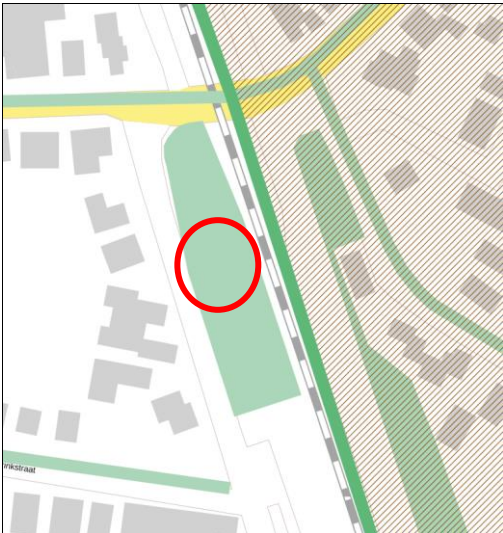
In de zomer van 2016 is de Visie Openbare Ruimte vastgesteld. Hierin is de globale visie voor de inrichting van de openbare ruimte neergelegd, globaal zijn spelregels voor burgerparticipatie omschreven en wordt er een aanzet gegeven naar de te verwachten opgaves die eraan komen voor de gemeente Ede.

Begin 2017 is de Stadsvisie Ede vastgesteld. In deze visie is een gezamenlijke visie opgesteld waarin is beschreven wat de belangrijkste speerpunten zijn voor Ede. Duurzaamheid en een gezonde leefomgeving spelen hierin een belangrijke rol maar ook klimaatadaptatie. Bomen en groen spelen een belangrijke rol in een gezonde leefomgeving. In nieuwe situaties is het daarom belangrijk voldoende ruimte voor groen te reserveren om hieraan bij te dragen.

Situatie plangebied

Groenstructuur

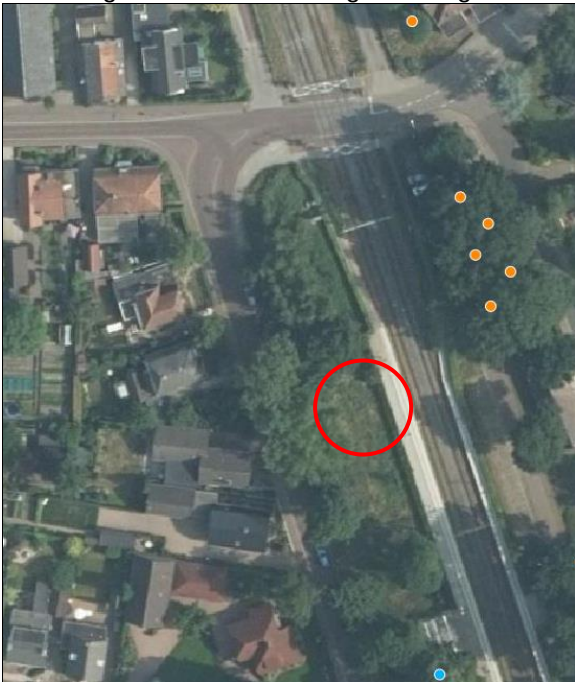
De te ontwikkelen locatie ligt aan de westkant van het spoor Amersfoort-Ede. Het plangebied ligt binnen de wijkgroenstructuur. Voor de ontwikkeling wordt als randvoorwaarde gesteld dat de plannen worden afgestemd op een goede aansluiting op de wijkgroenstructuur.



Figuur 11: Ligging van het onderstation in de wijkgroenstructuur

Monumentale en waardevolle bomen

Op of net naast de te ontwikkelen locatie staan geen monumentale of waardevolle bomen. Er is een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd, waaruit blijkt dat er geen consequenties zijn voor de bomen bij het te bouwen onderstation. Alle beeldbepalende bomen langs de Spoorstraat worden niet aangetast. Voor de uitvoering worden de voorzorgsmaatregelen meegegeven aan de aannemer.



Figuur 12: Beeldbepalende bomen in de buurt van het onderstation

Conclusie

Het aspect Groen is voldoende gewaarborgd in het voorliggende bestemmingsplan.

4.12. Hoogspanningslijnen, kabels en leidingen

Beleid/regelgeving

Magnetische velden afkomstig van bovengrondse hoogspanningslijnen mogen in nieuwe woningen, scholen en kinderdagverblijven niet sterker zijn dan 0,4 microtesla. De overheid adviseert daarom gemeenten, provincies en netbeheerders om rond die hoogspanningslijnen preventief een zone in te stellen die vrij blijft van dergelijke bebouwing. Dit geldt voor situaties waarin nieuwe gevoelige functies in de buurt van een bovengrondse hoogspanningslijn worden gebouwd of nieuwe hoogspanningslijnen bij bestaande gevoelige functies worden gerealiseerd. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) ondersteund bij het ontwikkelen van dit beleid.

Het beleid is ontwikkeld omdat kinderen die in de buurt van bovengrondse hoogspanningslijnen wonen mogelijk een hogere kans op leukemie hebben. Het magnetische veld zou daarvoor verantwoordelijk kunnen zijn, al is een oorzakelijk verband niet bewezen. Met het voorzorgsbeleid wil de overheid voorkomen dat het potentiële risico toeneemt.

De magneetveldzone rond de hoogspanningslijnen markeert een gebied waarin het magnetische veld, gemiddeld over een jaar genomen, sterker is dan 0,4 microtesla. De breedte van de zone wordt afgeleid uit de nominale stroom waarvoor de hoogspanningslijn is ontworpen. De keuze voor deze magneetveldzone sluit goed aan bij internationale epidemiologische onderzoeken.

Ook dient rekening te worden gehouden met de mogelijke effecten op technische apparatuur in de nabijheid van het magnetisch veld. De gemeentelijk brandweer dient te adviseren over de blus(on)mogelijkheden nabij de hoogspanningslijn. Tenslotte zal de nieuwe bebouwing zijn gebonden aan bepaalde bouwhoogte als gevolg van de hoogspanningslijn. Een bouwplan binnen de zakelijk rechtstrook (toetsingszone netbeheerder) van de lijn dient ter toetsing voorgelegd te worden aan de netbeheerder (TenneT voor 150 kV lijnen en Liander voor 50 kV lijnen).

De zakelijk rechtstrook bedraagt:

- 17,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 22,5 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen;
- 3 meter gemeten vanaf de buitenste kabel voor ondergrondse hoogspanningslijnen.

In de regels moet een afwijkingsbepaling voor bouwen binnen de zakelijk rechtstrook van de hoogspanningslijn opgenomen worden. Bij gebruikmaking van deze afwijking dient de netbeheerder geraadpleegd te worden.

De indicatieve magneetveldzone bedraagt:

- 40 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 50 kV-lijnen;
- 80 meter aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn voor 150 kV-lijnen.

Situatie plangebied

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen (bovengrondse) hoogspanningsleidingen aanwezig. In het plangebied komen geen andere ruimtelijke relevante kabels en leidingen voor. Dit aspect behoeft om die reden geen nadere aandacht. Ten behoeve van ontwikkelingen in het plangebied zal worden voldaan met het doen van een Klic-melding voor aanvang van de werkzaamheden.

Conclusie

Het aspect hoogspanningslijnen, kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

4.13. Milieu Effect Rapportage

Op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer dient bekeken te worden of het voor een plan of activiteit verplicht is om een milieueffectrapportage op te stellen. De activiteiten en plannen waarvoor dit verplicht is zijn opgenomen in de bijlage Onderdeel C en D van het Besluit mer.

Het bouwen van een onderstation voor het spoor is geen activiteit welke is opgenomen in het Besluit mer. Omdat deze activiteit onder zowel onderdeel C als D van de bijlage van het Besluit mer niet wordt genoemd is het ook niet noodzakelijk om middels een vormvrije m.e.r.-beoordeling (art. 2, lid 5 Besluit mer) te bekijken of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

5. Uitvoerbaarheid

5.1. Algemeen

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

5.2. Economische uitvoerbaarheid

5.2.1. EIGENDOM

Het plangebied betreft de percelen kadastraal bekend onder gemeente Lunteren, sectie K, nummers 6963 (gedeeltelijk) en 6965 (gedeeltelijk). De oppervlakte bedraagt in totaal circa 866 m². Het plangebied betreft particulier eigendom.

5.2.1. PLANSCHADE

Vanwege het feit dat de onderhavige planherziening invloed heeft op de fysieke leefomgeving is mogelijk sprake van eventuele schade ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (planschade). Er wordt met de initiatiefnemer een planschade-overeenkomst gesloten, waarmee initiatiefnemer zich verplicht tot vergoeding van eventuele schade die op grond van het genoemde artikel uit de Wro wordt geclaimd.

5.2.2. KOSTENVERHAAL

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12 Wro) geldt voor gemeenten een verplichting om bij de vaststelling van het bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen, indien dit bestemmingsplan bouwmogelijkheden in de vorm van nieuwe woningen biedt. Via het exploitatieplan kan de gemeente de kosten van de grondexploitatie (bouw- en woonrijp maken, nutsvoorzieningen, groenaanplant etc.) verhalen.

Op de verplichting om een exploitatieplan vast te stellen geldt een uitzondering op het moment dat de gemeente de kosten van de grondexploitatie op een andere manier kan verhalen. Dit is onder meer het geval indien een anterieure overeenkomst is gesloten.

De ontwikkeling van het voorliggende plan betreft particulier initiatief. De gemeente maakt geen andere kosten dan die in het kader van het maken van het bestemmingsplan vallen. Het onderstation in Lunteren wordt gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vanuit het budget MIRT Kleine Functiewijzigingen. Hiervoor is in het directeurenoverleg van 15 maart 2016 een budget toegekend van € 5,2 miljoen.

Daarnaast wordt parkeren op eigen terrein opgelost en wordt er geen nieuwe openbare ruimte toegevoegd.

Omdat alle kosten voor rekening van de aanvrager komen en er een planschadeovereenkomst wordt gesloten, is het kostenverhaal hiermee anderszins verzekerd. Er zal daarom geen exploitatieplan worden vastgesteld. Tevens is de economische uitvoerbaarheid niet in het geding.

6. Juridische planbeschrijving

6.1. Inleiding

Dit hoofdstuk vormt de uitleg bij de juridische regeling (de digitale verbeelding en de regels) van het bestemmingsplan.

6.2. Plansystematiek

Voor het bestemmingsplan 'Lunteren, Onderstation Spoorstraat' is gebruik gemaakt van in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012). De kern van de voorgestelde regeling volgt uit twee uitgangspunten: zoveel mogelijk informatie op de verbeelding en zo eenvoudig mogelijke planregels.

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk I bevat de inleidende regels voor het hele plangebied. Hoofdstuk II regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk III regelt de algemene regels waaronder een aantal flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden. Ten slotte regelt Hoofdstuk IV de overgangs- en slotregels. In de volgende paragraaf worden alle bestemmingen uitgebreid behandeld.

6.3. Bestemmingsplanregels

6.3.1. HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Begrippen (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 maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

Voor ondergeschikte bouwdelen (zoals luifels en overstekende daken) geldt een specifieke regeling. Deze worden namelijk niet meeberekend zolang de overschrijding maximaal 1 meter bedraagt.

Ook is expliciet bepaald dat ondergrondse ruimten worden meegerekend in het maximaal te bebouwen oppervlak, op het moment dat deze niet onder een gebouw zijn gelegen.

6.3.2. HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

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.

Bouwregels

Planregels die aangeven waar, wat en hoe hoog gebouwd mag worden. Daarnaast komen in sommige bestemmingsplanregels ook nog de volgende onderdelen voor: De mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels, wijzigingsregels en een omgevingsvergunningstelsel voor bepaalde werken en werkzaamheden, zoals afgravingen en het aanleggen van drainages.

Gebruiksregels

Planregels waarin is aangegeven welk gebruik specifiek is toegestaan binnen de bestemming, dan wel welk gebruik hierin niet is toegestaan.

6.3.3. HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 5)

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 bouwmogelijkheden als dat al voor een in het verleden verleende bouwvergunning gebeurd is.

Algemene bouwregels (artikel 6)

In deze bepaling zijn algemene bouwregels opgenomen en regels voor wat betreft het opleggen van parkeernormen. Vanwege een wetswijziging in november 2014 staan parkeernormen niet meer in de bouwverordening, maar moeten worden opgenomen in ruimtelijke plannen.

Algemene gebruiksregels (artikel 7)

In dit artikel zijn gebruiksregels opgenomen ten aanzien van bebouwde en onbebouwde gronden voor alle opgenomen bestemmingen in het plan. Ook zijn regels opgenomen ten aanzien van het gebruik van gronden in relatie tot parkeernormering.

Algemene afwijkingsregels (artikel 8)

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen kan worden afgeweken van de bestemmingsregeling. Hiertoe kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen. Dit betreft de bevoegdheid om onder andere:

- af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages;
- bouwgrenzen te overschrijden;
- nutsvoorzieningen toe te staan, in grotere afmetingen dan reeds direct toegestaan;
- de bouwhoogte van bepaalde bouwwerken te verhogen tot 5 m of 6 m, bijvoorbeeld voor kunstwerken;
- de bouwhoogte te overschrijden ten behoeve van bijvoorbeeld luchtkokers.

Algemene wijzigingsregels (artikel 9)

De wijzigingsregel in dit plan betreft de overschrijding van de bestemmingsgrenzen. De overschrijding mag maximaal 3 m bedragen, terwijl de overschrijding niet mag leiden tot een vergroting van meer dan 10% van betreffende bestemmingsvlak.

Daarnaast bevat dit plan de bevoegdheid om bouwvlakgrenzen te overschrijden. Hiervoor gelden dezelfde afmetingen als in voorgaande alinea benoemd.

Algemene procedureregels (artikel 10)

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

Overige regels (artikel 11)

In dit artikel worden regels gegeven voor parkeren en laden en lossen.

6.3.4. HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGEL

Overgangsrecht (artikel 12)

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat. Gedurende de werking van dit bestemmingsplan is het toegestaan bouwwerken die legaal zijn gebouwd, of nog kunnen worden gebouwd, in stand te houden en ook gedeeltelijk te vernieuwen (mits de maatvoering en locatie ongewijzigd blijft). Ook het legale gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan mag worden voortgezet, mits dit gebruik na inwerkingtreding van het plan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de nieuwe bestemming wordt verkleind. De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

Slotregel (artikel 13)

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit bestemmingsplan dient te worden verwezen.

6.3.5. BESTEMMINGEN**Enkelbestemmingen****Verkeer - Railverkeer (artikel 3)**

Het onderstation is bestemd als 'Verkeer - Railverkeer'. Binnen deze bestemmingen zijn naast de (spoor)wegen met bijbehorende voorzieningen (onderstation), voet- en fietspaden ook de bermen, taluds en sloten toegelaten, alsmede voorzieningen die gebruikelijk zijn bij een station (zoals fietsvoorzieningen). Ook zijn binnen deze bestemming groen- en speelvoorzieningen mogelijk. Dit biedt enige flexibiliteit ten aanzien van de inrichting, waarbij dan niet steeds een planherziening is vereist.

Voor het onderstation is binnen deze bestemming een bouwvlak opgenomen.

Dubbelbestemming**Waarde - Archeologie-2 (artikel 4)**

In het plangebied de aanwezige archeologische (verwachtings)waarde beschermd middels de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' met daaraan gekoppeld een vergunningstelsel. Indien bodemverstoring plaatsvindt met een diepte van meer dan 30 cm dan is aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

7. Inspraak, vooroverleg en zienswijzen

7.1. Inspraak & (voor)overleg

Inspraak

Er geldt geen wettelijke plicht tot inspraak. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling heeft de gemeente Ede in haar inspraakverordening geregeld in welke gevallen zij toch de burgers de mogelijkheid wenst te geven om inspraak op een voorontwerp-bestemmingsplan te kunnen geven. Gelet op de aard en omvang van dit bestemmingsplan is er gekozen geen voorontwerp bestemmingsplan in procedure te brengen.

Overleg omwonenden

De initiatiefnemer heeft op 28 maart en 5 juni 2018 een informatiebijeenkomst georganiseerd en zijn plannen voorgelegd aan omwonenden.

Vooroverleg

Voordat het ontwerpbestemmingsplan in procedure is gebracht, zijn diverse instanties in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening geïnformeerd over de planvorming en in de gelegenheid gesteld om hierover te adviseren. Er is geen inhoudelijke reactie ontvangen in het kader van het vooroverleg.

7.2. Zienswijzen en vaststelling

De volgende stap is dat het ontwerpbestemmingsplan conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd. In deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

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:

1. nadat een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
2. via controle achteraf op verleende omgevingsvergunningen;
3. 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 omdat de overtreding in strijd met het bestemmingsplan of de welstandseisen) dan vindt een gesprek plaats tussen de overtreder en de gemeente. De bedoeling van dit gesprek is om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Zo nodig treedt de gemeente op en kan er een dwangsom worden opgelegd of bestuursdwang worden toegepast.

9. Bijlagen

1. Barneveld-Lunteren, tracé. Gemeente Barneveld en Ede. Een Archeologisch Bureauonderzoek (BO), Transect-rapport 1267, d.d. 25-06-2018
2. Ecologische quickscan Lunteren Gelderland, Prorail, Movares, d.d. 11 september 2018, versie 3.0
3. OS Lunteren locatie Spoorstraat, Akoestisch onderzoek, Movares, d.d. 22 oktober 2018, versie 4.0
4. Boom Effect Analyse, Spoorstraat (stationsgebied) Lunteren, Pius Floris Boomverzorging Veenendaal, projectnummer: PFBV.18.HO.026, 1 maart 2018